



# Concertations



# CAHIER D'ACTEUR

CONCERTATION DU 8 AVRIL AU 8 JUILLET 2025

## CONTACT

Nom acteur : Environnement 93.....

Adresse : ...Siège Social : Parc National Forestier de Sevrans  
allée Burlot / 93410 Vaujours

Adresse Postale : 11, allée des Sources / 93220 Gagny

Mail : ...contact@environnement93.fr.....

/

## AVIS GÉNÉRAL SUR LA VISION STRATÉGIQUE DE PARIS-CHARLES DE GAULLE

/

### Un aéroport qui ignore le territoire

Dans une première analyse des neuf premières semaines de la concertation, lors de la réunion publique de mi-parcours organisée à Aulnay-sous-Bois le mardi 3 juin 2025, le décalage important entre les impacts essentiels du projet selon qu'il est présenté par ADP, ou ressenti par les habitants du territoire, qu'ils soient salariés de la plateforme ou riverains soumis aux différents aléas des activités aéroportuaires, a été largement mis en lumière.

#### **Mobilité**

Selon que l'on est usager, salarié sur la plateforme, ou riverain, la problématique de mobilité n'a pas la même signification. Le projet insiste largement sur le confort et la qualité des déplacements dans l'enceinte de l'aéroport, pour des voyageurs en transit, en voyage d'affaire ou touristes sur la région.

Le projet laisse ainsi de côté les 90 000 salariés de l'aéroport, en particulier nombre d'entre eux qui travaillent en horaires décalés.

#### **Nuisances.**

Malgré la réunion thématique organisée à Goussainville sur la thématique Air/Bruit/Santé, les grands principes, pourtant reconnus pour

rendre supportable le trafic aérien tels que, approche équilibrée, plafonnement du nombre de vols, couvre-feu, n'ont pas été sérieusement abordés.

De même les grands objectifs de décarbonation vantés en particulier par l'utilisation de l'hydrogène, sont reconnus comme difficiles à mettre en œuvre à l'échéance 2050, sinon parfaitement utopiques.

#### **CDG Express.**

Comme déjà évoqué dans le cadre général des mobilités, ce moyen de transport a été analysé et pris en compte en mesurant essentiellement le seul confort des voyageurs.

De La Courneuve à Tremblay-en France on peut une nouvelle fois mesurer un fossé d'inégalités qui ne cesse de se creuser.

## Santé et PIB

Le projet présenté par ADP annonce une augmentation du trafic aérien en Ile-de-France de l'ordre de 19 % en nombre de mouvements d'avions en 2050, soit 592 000 avions contre 505 000 en 2019. Cette augmentation induit bien sûr une augmentation des pollutions sonores subies par les riverains.

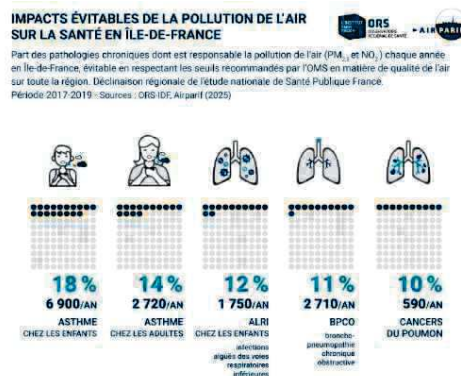
Pour leur part, en octobre 2021, l'ADEME et le Conseil national du bruit (CNB) ont publié une étude qui estime que le **coût social du bruit** s'élèverait en métropole désormais à plus de 147 milliards d'euros par an correspondant à la valorisation économique des 158 000 années de vie en bonne santé perdues chaque année du fait des perturbations du sommeil, de la gêne, des risques accrus de maladies cardiovasculaires ou cardio-métaboliques, de troubles anxiodépressifs et de difficultés d'apprentissage.

Bruitparif a pour sa part réalisé la déclinaison francilienne de cette étude en utilisant les données et études disponibles à l'échelle de l'Île-de-France et en ajustant certaines méthodologies de calcul. Le travail conduit aboutit à un chiffrage de 42,6 milliards d'euros par an attribuables aux nuisances sonores en Île-de-France, celui du bruit aérien étant évalué à 4,1 Md€/an.

De la même manière l'Observatoire régional de santé - Île-de-France (ORS-IDF) et Airparif ont évalué le nombre

de cas de maladies chroniques provoquées par l'exposition à la **pollution de l'air** en Île-de-France. Chaque année, plusieurs dizaines de milliers de cas d'AVC, d'asthme, d'infections respiratoires, de cancer du poumon, de broncho-pneumopathie chronique obstructive, d'infarctus du myocarde, d'hypertension artérielle et de diabète de type 2 pourraient être évités en abaissant fortement les concentrations de polluants de l'air, au niveau des seuils recommandés par l'OMS sur toute la région. Ces maladies chroniques entraînent des pertes économiques estimées à 2,1 milliards d'euros chaque année.

**Il est très regrettable que la concertation engagée par ADP se contente de mesurer la contribution de l'aéroport à la richesse du territoire sans évaluer objectivement les impacts sanitaires et économiques qui grèvent sensiblement cette contribution estimée à 3% du PIB Francilien.**



## Emploi.

En 2010, l'étude BIPE commandée par ADP comptabilisait 86 000 emplois directs sur la plateforme aéroportuaire de Roissy, pour un trafic annuel de plus de 58 Millions de passagers.

Le dossier de concertation de 2025 affiche près de 90 000 emplois directs, pour un trafic annuel en 2024 de 70 Millions de passagers, traduisant **un nombre d'emplois directs stagnant malgré une augmentation de trafic annuel de passagers de 20%**.

Pour des raisons structurelles et technologiques, cette **baisse des effectifs au sol par million de passagers** va perdurer, comme l'a confirmé Dominique-Jean Chertier lors des assises du transport aérien le 8 mars 2019.

Les estimations du projet évaluées à 120 000 emplois sur la plateforme à l'horizon 2050 paraissent ainsi totalement irréalistes.

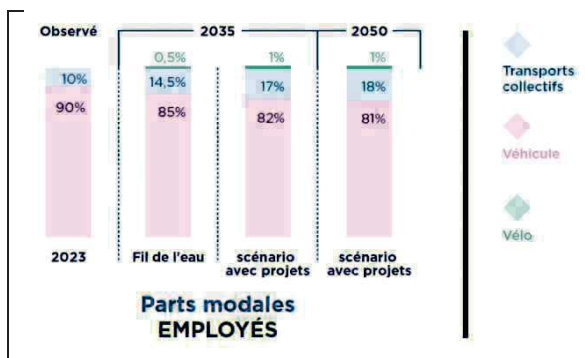
De la même manière l'évaluation du nombre total d'équivalents temps plein (ETP) générés par l'aéroport est incohérente avec les études 2024 du bureau d'étude BDO; 230 000 emplois indirects pour l'aéroport CDG Roissy sont disproportionnés face aux 213 700 ETP comptabilisés par BDO pour l'ensemble des plateformes aéroportuaires franciliennes.

## Accessibilité.

Le dossier de concertation insiste sur le confort et le bien être des voyageurs sur la plateforme.

Il est cependant oublié de mettre en

lumière les quelques **180 000 trajets quotidiens imposés aux 90 000 employés de l'aéroport**, pour lesquels les conditions de déplacement en 2050 auront peu évolué, le véhicule personnel restant le moyen encore utilisé par plus de 80% des employés.



Alors que pour les voyageurs des moyens importants sont mis en œuvre tels, LISA, CDGVal, CDGExpress, les employés attendront toujours le fonctionnement régulier du RER B et d'un système «NEXTEO» enfin opérationnel, mais pourront regarder passer le CDGExpress sur des quais de voyageurs en attente d'une rame hypothétique.

### CDGExpress.

En premier lieu la vitesse du CDGExpress doit être réduite en milieu urbain de Gare de l'EST à Mitry-Mory pour éviter l'aggravation des pollutions sonores subies par les riverains

En deuxième lieu au moins deux arrêts intermédiaires doivent être prévus :  
 \* en gare de Villeparisis/ Mitry-le-Neuf afin de permettre aux usagers du RER B et de la ligne K de se rendre plus rapidement sur la plateforme aéroportuaire  
 \* en gare d'Aulnay-sous-Bois pour assurer une correspondance avec le T4

En troisième lieu l'utilisation du Pass Navigo sera autorisée pour les employés de l'aéroport

CONCERTATION DU 8 AVRIL AU 8 JUILLET 2025

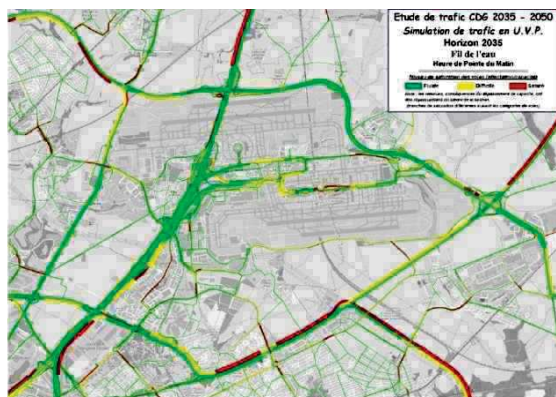
## ACTIVITÉS DE FRET

Le tonnage transporté de 1,9 million de tonnes en 2024 sera doublé à l'horizon 2050.

Malgré cette évolution qui aura un impact significatif sur les réseaux routiers saturés autour de l'aéroport, en particulier sur la Francilienne, aucune mesure n'est envisagée pour tenir compte de ces nouveaux flux.

### Aucune perspective ne prend en compte cette augmentation de trafic

alors que le dossier de concertation précise que selon l'étude CDVIA de 2024 : « très régulièrement il y a des heures de congestion qui se produisent matin et soir, avec près de 20 000 véhicules circulant sur la plateforme, dont 4% de poids lourds ».



Congestions envisagées en 2035 - Scénario avec projets.  
Source : CDVIA 2024

## ZAN et Biodiversité.

### Sur les 3 257 hectares du site

aéroportuaire, comme sur les espaces limitrophes, les activités aéroportuaires continuent un grignotage permanent d'imperméabilisation des sols et de

consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers (ENAF).

C'est le cas notamment sur les terrains du groupe ZADP dans le quartier de Mitry, ou **5 à 7 hectares** pourraient faire l'objet du développement d'un parc d'activités et de services associés à destination d'entreprises du territoire, que ces entreprises aient ou non un lien avec le transport aérien. ([Dossier de concertation page 99](#)).

C'est le cas sur les **30 hectares** au sud-est de la plateforme, sur lesquels la vision stratégique du projet intègre une mesure conservatoire permettant d'accueillir une usine de stockage et de liquéfaction d'hydrogène à l'horizon 2035. ([Dossier de concertation page 107](#)).

C'est le cas pour la gestion de la ressource en eau pour laquelle de nouveaux aménagements entraîneront une imperméabilisation supplémentaire estimée à 40 hectares. ([Dossier de concertation page 157](#)).

C'est le cas pour la **commune du Mesnil-Amelot** sur laquelle l'arrivée de la ligne 17 Nord de la SGP fait évoluer le paysage communal. Pour sa part la Chambre d'Agriculture de la Région d'Ile de France a donné, le 11 mai 2023, un avis défavorable à la révision allégée du PLU en particulier face à la consommation supplémentaire **de 1,03 hectares d'espaces agricoles** pour l'emprise du projet d'avant-gare. De même la **consommation de 90 hectares d'espaces agricoles** dans le zonage AUX de ce PLU ne doit pas être ignorée pour être totalement associée à l'arrivée de la ligne 17 Nord.



CONCERTATION DU 8 AVRIL AU 8 JUILLET 2025

## DECARBONATION.

L'un des leviers permettant de faire diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur aérien, est de baisser l'intensité carbone de l'énergie utilisée par les avions. Cependant les carburants de l'aviation durable (CAD ou SAF (Sustainable Aviation Fuel)) ne sont pas encore au point ou pas en quantité disponible suffisante. De même si le cycle de production permet de produire moins de CO<sub>2</sub>, leur combustion émet la même quantité de CO<sub>2</sub> que le kérosène.

De la même manière l'annonce récente d'AIRBUS de ne pas pouvoir tenir les délais de mise en service d'un avion à hydrogène en 2035, ressemble à un enterrement qui rejoint les visions sceptiques de BOEING sur ces mêmes technologiques.

**Le seul levier disponible, et le plus efficace, pour tendre vers une neutralité carbone d'ici 2050, reste ainsi la réduction du trafic aérien que ne veut pas prendre en compte le projet ADP.**

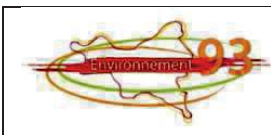
# CAHIER D'ACTEUR

## CONCLUSION

**En premier lieu**, alors que cette concertation se veut exemplaire et unique par son ampleur, elle n'a pas permis une expression équilibrée de toutes les parties prenantes, plus spécifiquement celle des riverains qui vivent de jour comme de nuit tous les jours sous un trafic aérien qui nuit gravement à leur santé. A ce titre l'objectif de la **directive 2002/49/CE** qui impose d'éviter, prévenir, ou réduire les effets nuisibles du bruit définis par l'OMS ont été ignorés.

**En deuxième lieu**, alors que qu'il est annoncé une augmentation du trafic, les moyens technologiques envisagés pour en réduire ou annuler son impact ne sont pas réalistes et ne pourront pas générer les effets attendus et nécessaires à l'horizon 2050, ni en termes de pollution sonore, ni en termes d'impact sur le climat.

**En troisième lieu** le projet proposé par ADP doit être abandonné et prendre en compte la nécessité de limiter le trafic aérien à 440 000 mouvements par an, la nécessité d'instaurer un couvre feu de 22h à 6h.



**Environnement 93** est la fédération des associations de protection de l'environnement de Seine-Saint-Denis. Elle est affiliée à France Nature Environnement Île-de-France.  
Environnement 93 est agréée pour la protection de l'environnement et pour le débat public.  
<https://environnement93.fr>

## Plan National de Restauration de la Nature - débat public

### 1. Préambule.

Au sens du dictionnaire Petit Robert, l'action de restaurer signifie **une réhabilitation, une remise en état, une reconstruction.**

Pour sa part au regard de l'historique des politiques publiques en faveur de la biodiversité, le Règlement européen pour la restauration de la nature entend constituer un changement de paradigme en tant qu'il ne s'agit pas uniquement de protéger une nature remarquable dans des espaces consacrés, mais d'agir pour **un bon fonctionnement de la nature, partout, pour tous**, et avec plusieurs moyens. Alors qu'il est manifeste que la biodiversité « ordinaire » doit être protégée tout autant que la biodiversité « remarquable », ce changement de paradigme doit en priorité consister à stopper la destruction de notre patrimoine naturel avant de se contraindre ensuite à le réhabiliter, le remettre en état, le reconstruire de manière approximative.

Si le Règlement adresse de manière conjointe le **double enjeu du changement climatique et de la dégradation de la biodiversité**, il n'y a rien d'inédit dans cette démarche alors que depuis la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et la loi n° 2009-267 du 3 août 2009, la France dit s'être engagée dans le « *Renforcement du soutien à la création d'un groupe d'expertise scientifique internationale pour la biodiversité sur le modèle du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat.* »

Depuis ces certitudes connues depuis plus de 15 ans les experts n'ont cessé de clamer :

- que la nature permet d'atténuer le changement climatique,
- que la nature aide nos sociétés humaines à s'adapter,
- qu'il faut aussi aider la nature à s'adapter au changement climatique.

Les grandes orientations, qui devaient tenir compte des évolutions du climat pour contribuer au rétablissement de son bon fonctionnement, ont pourtant été peu suivies et même empêchées par des politiques publiques souvent à rebours des ambitions affichées.

Depuis la loi d'Accélération et de Simplification de l'Action Publique (ASAP) du 28 octobre 2020 associée aux multiples dérogations accordées aux préfets, les dispositions législatives fondamentales pour la protection de l'environnement sont constamment remises en cause telles le « Zéro artificialisation nette » ou l'interdiction des pesticides néonicotinoïdes avec la loi Duplomb.

**Le futur Plan de restauration de la nature doit avant toute chose restaurer les grandes déclinaisons qui tentaient de ralentir sinon stopper le déclin de la biodiversité.**

### 2. Ecosystèmes urbains.

#### 2.1. La biodiversité urbaine en région île de France : Etat des lieux.

Le projet de règlement rappelle que les écosystèmes urbains représentent environ 22 % de la surface terrestre de l'Union Européenne et constituent la zone dans laquelle vit la majorité des citoyens de l'Union.

Pour l'écosystème urbain de la MGP (Métropole du Grand Paris), selon le MOS (Mode d'Occupation des Sols) élaboré par l'IPR (Institut Paris Région), la majeure partie de la biodiversité urbaine est

située sur les ENAF (Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers) pour une superficie évaluée à 29% de la superficie du territoire, l'habitat collectif et pavillonnaire étant pour sa part évalué à 41%, 30% de la superficie du territoire étant dédiée aux équipements, transports, activités.

La qualité de cette biodiversité est cependant peu homogène, la nomenclature du MOS permettant l'amalgame d'espaces naturels protégés (Natura2000, ZNIEFF), cimetières en partie artificialisés, parcs, jardins publics, espaces semi-naturels, forêts, zones humides. Par ailleurs selon le MOS de 2017, le territoire de la MGP est constitué de près de 19 000 hectares d'habitat pavillonnaire qui constitue une importante réserve de biodiversité répertoriée dans les documents d'urbanisme comme support des continuités écologiques.

Ces espaces verts urbains, au sens du paragraphe 20 de l'article 3 du projet de règlement, ne sont pas identifiés dans l'état initial de l'écosystème urbain.

Par ailleurs une spécificité importante à prendre en compte sur le territoire de la MGP et de la Seine-Saint-Denis en particulier, consiste en la présence du site Natura 2000 de Seine-Saint-Denis, sur 1 157 hectares, seul site en Europe à être intégralement situé en milieu urbain. Une telle qualité ne peut être confondue avec la biodiversité d'un seul ensemble « écosystème urbain ».

## **2.2. Nos recommandations.**

### **2.2.1. Article 4.**

Le paragraphe 12 de l'article 14 stipule que « *... les États membres s'efforcent de mettre en place, d'ici à la date de publication de leurs plans nationaux de restauration conformément à l'article 17, paragraphe 6, du présent règlement, les mesures qui sont nécessaires en vue de prévenir une détérioration significative des zones où sont présents les types d'habitats énumérés à l'annexe I du présent règlement qui sont en bon état, ou qui sont nécessaires pour atteindre les objectifs de restauration fixés au paragraphe 17 du présent article.* ».

**Alors que le site Natura2000 du département de Seine-Saint-Denis est le seul site Européen en milieu urbain, une protection spécifique doit être définie dans cet article pour être conforme au paragraphe 12.**

A l'image des propositions du PLUi de Plaine Commune, dans l'OAP Trame Verte et Bleue, un espace de « seconde peau » doit être créé pour assurer une protection des parcs Natura2000 vis-à-vis des projets urbains qui impactent de plus en plus leur intégrité.

### **2.2.2. Article 8.**

Le paragraphe 2 de l'article 8 stipule que « *À compter du 1er janvier 2031, les États membres obtiennent une tendance à l'augmentation de la surface totale nationale des espaces verts urbains, y compris au moyen de l'intégration d'espaces verts urbains dans les bâtiments et infrastructures, dans les zones d'écosystème urbain ...* ».

Les dispositifs de la loi TRACE (Trajectoire de Réduction de l'Artificialisation Concertée avec les Elus), qui vise à instaurer une trajectoire de réduction de l'artificialisation des sols, est incompatible avec l'article 8 du projet de loi.

**L'objectif ZAN de sobriété foncière doit ainsi être restauré et accompagné par ailleurs d'une approche qualitative** pour éviter l'artificialisation d'espaces indispensables au fonctionnement des écosystèmes.

L'inversion des tendances actuelles est d'autant plus nécessaire aux écosystèmes urbains qui, comme les autres écosystèmes visés par le présent projet de règlement, constituent des habitats importants pour la biodiversité, en particulier pour les plantes, les oiseaux et les insectes, y compris les pollinisateurs. Ils fournissent également un grand nombre d'autres services écosystémiques essentiels, notamment la réduction des effets d'îlot de chaleur urbain en milieu urbain dense.

### 2.2.3. Article 14.

Le paragraphe 4 de l'article 14 stipule que. « *Les États membres déterminent et cartographient les zones d'écosystème urbain visées à l'article 8 pour toutes leurs agglomérations et leurs villes et banlieues.* ».

Pour la région Île-de-France, comme exprimé dans le § 2.1 ci-dessus, **le MOS est insuffisant pour identifier l'écosystème urbain, tant d'un point de vue quantitatif, que d'un point de vue qualitatif.**

Il en est de même pour l'inventaire biophysique de l'occupation des sols CLC (Corine Land Cover) lancé dans le cadre du programme européen COPERNICUS.

La vision systémique pour la végétalisation et l'aménagement des villes, de même que pour la mise en œuvre des continuités écologiques nécessaires à la circulation des espèces doivent s'appuyer sur des **outils tels que Cartovégétation développé par FNE Île-de-France**. Ce type d'outil est pertinent, à l'échelle de la région Île-de-France, pour s'affranchir de découpages administratifs restant un frein à une prise en compte concrète de la biodiversité sur les bassins de vie.

### 2.2.4. Article 15.

En complément du paragraphe 13 de l'article 4, le paragraphe 3/alinéa g de l'article 15 stipule la nécessité « *D'une explication du système de mesures compensatoires à prendre pour chaque cas de détérioration significative, ../.* ».

**En premier lieu les systèmes de compensation** promis par la loi « Pour la reconquête de la biodiversité » promulguée le 9 août 2016, envisageait de mieux encadrer cette obligation de compensation. Toutefois les critères objectifs établissant l'équivalence écologique entre ce qui a été détruit et ce qui est compensé, n'ont pas été établis. Pour Brian Padilla écologue au MNHN (Museum National d'Histoire Naturelle) les mesures compensatoires manqueraient leur cible dans la plupart des cas; la majorité des sites de compensation serait réalisée sur des sites naturels présentant déjà un bon état de conservation, ne permettant pas ainsi de générer de véritables gains écologiques. Le projet de plan en consultation ne propose pas de nouvelles dispositions atténuant ces lacunes.

**En second lieu les nouvelles dispositions créant les sites naturels de compensation, de restauration et de renaturation (SNCRR)** substituant une compensation « de l'offre » à une compensation « à la demande » réalisée au cas par cas, qui servent de dérivatif facile et généralisé aux étapes visant à éviter et réduire les dégradations écologiques pour finalement instaurer un véritable droit à détruire ne peuvent être acceptées comme mesures de compensation telles dans ce projet de restauration de la nature

Elles peuvent par contre être reconnues comme mesures visant à ce que les zones faisant l'objet de mesures de restauration conformément aux paragraphes 1, 4 et 7 de l'article 4, présentent une amélioration continue de l'état des types d'habitats énumérés à l'annexe I jusqu'à atteindre un bon état, ainsi qu'une amélioration continue de la qualité des habitats des espèces visées au paragraphe 7 jusqu'à atteindre une qualité suffisante

### 2.2.5. Arbre en ville.

Le couvert arboré urbain fournit les services écosystémiques nécessaires à la lutte contre les canicules de plus en plus fréquentes. Les documents d'urbanisme doivent le protéger, le restaurer, développer sa surface, en intégrant, dans la conception de l'urbanisation, l'infrastructure verte et les solutions fondées sur la nature qui le mettent en œuvre. Les **indicateurs quantitatifs de couvert arboré** (hectares) et **d'alignement d'arbres** (kilomètres) doivent mesurer ces évolutions. D'un point de vue qualitatif il faut également mettre en œuvre l'outil **Arboscore du CEREMA**<sup>1</sup> qui contribue à

<sup>1</sup> <https://www.cerema.fr/fr/actualites/outil-arboscore-evaluer-services-ecosystemiques-perdus-ou>

sensibiliser les collectivités à l'importance d'adapter leur palette végétale aux différents types d'espaces, de formes, d'ambiances, d'usages de modes de gestion du lieu.

### 3. Ecosystèmes agricoles, écosystèmes d'eau douce, pollinisateurs.

#### 3.1. Etat des lieux.

Selon le Plan national en faveur des **insectes pollinisateurs** et de la pollinisation 2021-2026<sup>2</sup>, près de 90 % des plantes à fleurs dans le monde dépendent, au moins en partie, de la pollinisation. Dans l'agriculture plus spécifiquement, la pollinisation assure un service agronomique pour les végétaux cultivés : plus des trois quarts des plantes cultivées (essentiellement fruitières, légumières, oléagineuses et protéagineuses) dans le monde sont pollinisées par les insectes.

Pour sa part l'IPBES (2016)<sup>3</sup>, confirme dans son rapport d'évaluation sur les pollinisateurs, la pollinisation et la production alimentaire que le déclin des pollinisateurs est aujourd'hui une réalité mondiale qui affecte aussi bien les abeilles mellifères que les abeilles sauvages et les autres pollinisateurs.

De même en France, selon l'Observatoire National de la Biodiversité (ONB), si 31 % des oiseaux communs ont disparu depuis 34 ans, ce taux augmente à 44 % pour les **oiseaux des milieux agricoles; l'agriculture intensive** étant la principale cause de cette érosion.

L'expertise scientifique collective menée par l'INRAE en 2022 conclut de même aux effets négatifs des pesticides sur **tous les taxons et les écosystèmes terrestres et marins**. Cela entraîne des dysfonctionnements dans les rapports proies-prédateurs (chaînes trophiques), une baisse généralisée des espèces et l'augmentation de la dépendance de l'agriculture aux pesticides.

Concernant **qualité des ressources en eau**, le rapport interministériel de juin 2024<sup>4</sup>, rendu public le 22 novembre 2024 fait état de l'échec global de la préservation de cette ressource pour ce qui concerne les pesticides. Le cocktail de molécules que nous buvons chaque jour est composé de substances actives cancérigènes, mutagènes ou reprotoxiques (CMR) ou perturbatrices du système endocrinien. **Il est urgent d'agir pour des raisons de santé publique.**

#### 3.2. Nos recommandations.

##### 3.2.1. Article 10.

Alors que les paragraphes 1 et 2 de cet article stipulent que les Etats membres inversent le déclin des populations de pollinisateurs en s'appuyant sur la mise en place de méthodes scientifiques de surveillance de la diversité des pollinisateurs et des populations de pollinisateurs, aucune référence n'est imposée pour s'appuyer sur le protocole standardisé développé à l'échelle européenne, le « **European Union Pollinator Monitoring Scheme** » (**EU PoMS**). Comme le propose Patrinat<sup>5</sup> (Centre d'expertise et de données sur le patrimoine naturel), deux protocoles de sciences participatives existants et reconnus (SPIPOLL pour les insectes floricoles et STERF/eBMS pour les papillons de jour) sont opérationnels pour ces missions de mesure. En milieu urbain, il faut également prendre en compte les engagements pris par BeeOdiversity<sup>6</sup> qui s'engage sur une stratégie et des indicateurs de biodiversité, un monitoring de la pollution et une analyse de l'impact environnemental pour les abeilles.

---

<sup>2</sup> [lbv\\_21-11\\_plan\\_pollinisateurs.pdf](#)

<sup>3</sup> [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/rapport\\_evaluation\\_pollinisateurs-IPBES.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/publications/rapport_evaluation_pollinisateurs-IPBES.pdf)

<sup>4</sup> [https://igedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Affaires-0013548/015411-01\\_rapport\\_public.pdf;jsessionid=D67AF1895E2188BACD28C0FDFD65D9B](https://igedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Affaires-0013548/015411-01_rapport_public.pdf;jsessionid=D67AF1895E2188BACD28C0FDFD65D9B)

<sup>5</sup> <https://www.patrinat.fr/fr/actualites/suivi-des-pollinisateurs-un-rapport-sur-le-dispositif-eu-poms-7326>

<sup>6</sup> <https://beeodiversity.com/fr/>

### 3.2.2.. Article 11.

Les stratégies européennes « De la ferme à la table » et « Biodiversité » ont fixé un objectif ambitieux : réduire de 50 %, d'ici à 2030, l'utilisation et les risques des pesticides chimiques. Cependant le constat des effets limités de ces politiques souligne la nécessité de **changer de paradigme** et de construire des systèmes de culture innovants sans pesticides chimiques.

Au paragraphe 2 de cet article il est stipulé que les Etats membres mettent en place des mesures visant à obtenir une tendance à la hausse, au niveau national, d'au moins deux des trois indicateurs suivants pour les écosystèmes agricoles.

Ce sont simultanément ces trois indicateurs, auxquels il est nécessaire d'ajouter l'indicateur concernant la population des oiseaux agricoles, qui doivent converger vers l'objectif considéré comme essentiel de restauration de la biodiversité.

Indicateur	
Indice des papillons de prairies	Cet indice est assimilé aux objectifs de l'article 10
Stock de carbone dans les sols minéraux des terres cultivées	<p>Il n'existe pas de méthode commune d'évaluation de l'état des écosystèmes agricoles qui permettrait de fixer des objectifs de restauration spécifiques. Il est nécessaire de mesurer la qualité des sols, et évaluer l'évolution de la dépendance des sols actuels aux seuls intrants chimiques, vers des sols «naturels».</p> <p>Plus un sol contient du carbone, plus il est fertile et plus il stocke du carbone par la suite. Les pratiques de labour doivent être réduites, et la destruction de la vie dans le sol par les engrais chimiques et produits phytosanitaires doit être stoppée.</p>
Part des terres agricoles présentant des particularités topographiques à haute diversité	<p>Les haies, patrimoine naturel essentiel aussi bien en milieu agricole qu'en milieu urbain, sont aujourd'hui en péril. Leurs rôles multiples productifs, écologiques, paysagers, lutte contre le ruissellement, justifient une action publique ambitieuse, structurée et durable. Le règlement européen pour la restauration de la nature représente une opportunité historique pour inverser leur déclin.</p> <p>Les définitions du bon état écologique et de la gestion durable des haies sont inscrites dans le droit français depuis l'adoption de la LOA (Loi d'Orientation Agricole) à l'article 38 (mars 2025). Les objectifs de gain net de linéaire à 50 000 km en 2030, et 750 000 km à l'horizon 2050 sont incontournables.</p>
Indice des oiseaux des milieux agricoles	<p>Plus de la moitié des 24 espèces évaluées à l'échelle nationale par le STOC (Suivi temporel des oiseaux communs) dans les milieux agricoles présentent une évolution démographique négative à long terme. La France doit viser une augmentation de 10 % des populations de ces 24 espèces d'ici à 2030, de 20 % d'ici à 2040 et de 30 % d'ici à 2050. (Source LPO)</p>



## **Objet : Consultation publique de l'ANFR sur l'évolution du seuil des points atypiques**

En premier lieu il faut tout d'abord rappeler que les points atypiques et la valeur d'attention qui y est attachée ont été créés par la loi dite Abeille du 9 février 2015 relative à la sobriété, à la transparence, à l'information et à la concertation en matière d'exposition aux ondes électromagnétiques. Dans l'esprit du législateur, cette disposition vise à instaurer un cadre vertueux afin de modérer l'exposition du public et assurer une information loyale en la matière et que s'il est bien prévu de pouvoir réviser les critères de leur définition, il serait incohérent au regard des objectifs de la loi, de les réviser pour amoindrir la protection de la population.

En second lieu, il serait inconséquent, que les politiques publiques ne se saisissent pas de l'ensemble des analyses et expertises qui alertent sur les atteintes à la santé des populations qui sont de plus en plus marquées du fait de phénomènes naturels de plus en plus violents et de l'émergence de nouveaux risques technologiques.

En 2021 l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé) révisé pour sa part à la baisse les seuils de référence figurant dans les lignes directrices sur la **qualité de l'air** de 2005.

La cour administrative d'appel de Paris reconnaît de son côté l'existence d'un "*préjudice écologique résultant de l'usage des **produits phytopharmaceutiques***", notamment envers "*la santé humaine*", et ordonne, pour le réparer, "*un réexamen des autorisations de mise sur le marché déjà délivrées*". L'Agence nationale de sécurité sanitaire (ANSES), chargée d'évaluer et d'autoriser la mise sur le marché des pesticides, "*a commis une faute en ne procédant pas à l'évaluation des produits phytopharmaceutiques, au vu du dernier état des connaissances scientifiques*".

L'ADEME et le Conseil National du Bruit (CNB) évaluent enfin à 147 milliards d'euros le **coût social du bruit**, associé au diagnostic de l'OMS qui estime (2018) que le bruit représente le second facteur environnemental le plus de dommages sanitaires en Europe.

A l'inverse de ces luttes contre les atteintes avérées à la santé humaine, l'ANFR annonce vouloir réviser les critères de définition des points atypiques, en particulier la valeur à partir de laquelle une mesure constitue un point atypique en la portant à 9V/m au lieu de 6V/m. Cette régression conduira à réduire à néant les quelques moyens mis en place par la législation pour tenter de limiter l'exposition du public.

**Pour toutes ces raisons l'association Environnement 93 s'oppose au relèvement du seuil du point atypique de 6V/m à 9V/m.**

Francis Redon

Président Environnement 93

[contact@environnement93.fr](mailto:contact@environnement93.fr)

<https://www.environnement93.fr/>



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 : Elaboration du Plan Local de Mobilité (PLM) de Grand Paris Grand Est.**

### Plan de la note

<b>1</b>		Préambule
<b>2</b>		Diagnostic
	<b>2.1</b>	Typologie des déplacements
		<b>2.1.1</b> Déplacements contraints liés au travail
		<b>2.1.2</b> La région des 20 minutes
	<b>2.2</b>	La voirie
		<b>2.2.1</b> La hiérarchisation de la voirie
		<b>2.2.2</b> Stationnement
		<b>2.2.2.1</b> Stationnement automobile
		<b>2.2.2.2</b> Stationnement vélo
		<b>2.2.3</b> Vitesse et zones apaisées
		<b>2.2.3.1</b> Préfiguration des fonctions issues de la hiérarchisation
		<b>2.2.3.2</b> Cas particuliers des établissements scolaires
		<b>2.2.4</b> Marchabilité
		<b>2.2.5</b> Largeur de la voirie
	<b>2.3</b>	Logistique
		<b>2.3.1</b> Impact du PDMIF et du SCOT de la MGP
		<b>2.3.2</b> Optimisation sur Grand Paris Grand Est
<b>3</b>		Impact des projets
<b>4</b>		Changements de comportements
	<b>4.1</b>	Comportement des Franciliens
	<b>4.2</b>	Comportement des entreprises
	<b>4.3</b>	Comportement des opérateurs de transport

## 1. Préambule.

Depuis la création de l'EPT Grand Paris Grand Est et l'élaboration des différents plans pour lesquels l'EPT exerce sa compétence<sup>1</sup>, la singularité et la diversité du territoire ont toujours été affichées dans les diagnostics, nécessitant de nombreux efforts d'organisation pour conduire un projet commun de développement urbain et d'aménagement.

Les différents ateliers de concertation ont confirmé le contexte exprimé dans l'OAP « Mobilités » du PLUi qui souligne que :

- Malgré les grands projets mettant en œuvre les transports lourds (Grand Paris Express, Tramway, Tzen, BHNS, Bus), la desserte en transports en commun reste insuffisante pour un territoire de 400 000 habitants, et une partie des communes souffre d'une absence totale de desserte en transports en commun lourds, frein majeur à leur développement, à la mobilité de leurs habitants et usagers, et à la transition des mobilités décarbonnées.
- Au-delà des efforts à conduire pour compléter le maillage de ce réseau lourd, il est indispensable de développer d'une manière cohérente l'ensemble des autres modes, en particulier actifs, de déplacement sur le territoire, pour que celui-ci puisse devenir exemplaire en matière de mobilité écologique et bas-carbone.

Par ailleurs l'EPT ne s'est pas approprié la compétence « voirie » qui reste ainsi un frein majeur à la cohérence des politiques publiques concernant, d'une manière générale l'aménagement de l'espace public, et de manière plus spécifique le stationnement, la logistique, la marchabilité. Il est en premier lieu très dommageable que l'EPT n'ait pas pris en compte les recommandations de la MGP pour l'harmonisation des règlements de voirie mis en chantier dans le cadre du Pacte pour une logistique métropolitaine.

Dans ce Pacte, la MGP rappelle en particulier que si les communes disposent du levier opérationnel au travers des pouvoirs de police du Maire en matière de circulation, de voirie, de règlement marchandises, de manière concertée avec les communes et territoires, la MGP souhaite amorcer une harmonisation progressive de ces dispositions.

La MGP (PCAEM - Plan Climat Air Energie Métropolitain) et les EPT (PCAET) sont compétentes pour améliorer la qualité de l'air et favoriser la mobilité durable. A ce titre, elles coordonnent les actions relatives à la circulation visant la qualité de l'air : études de préfiguration d'actions métropolitaines, études sur les conditions de circulation de marchandises, les conditions de stationnement, les mesures d'accompagnement au changement de pratiques de mobilité pour les acteurs économiques.

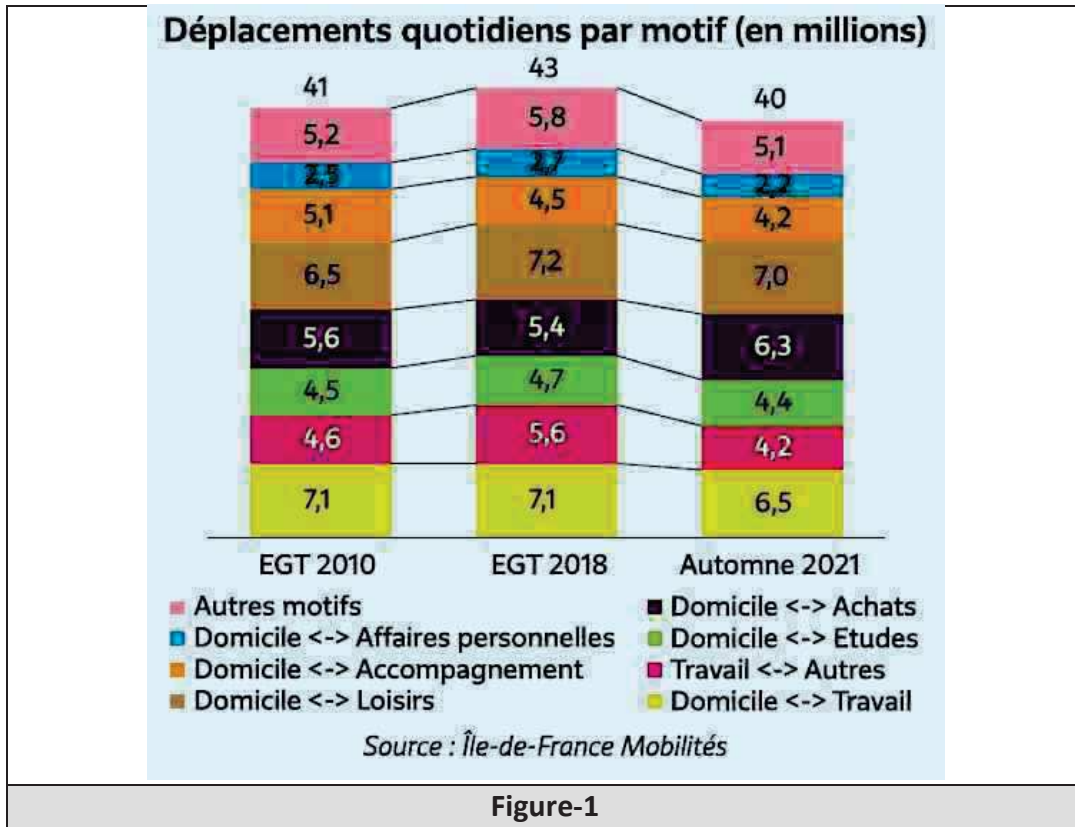
---

<sup>1</sup> PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal), PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial), RLPi (Règlement Local de Publicité intercommunal), PLPDMA (Plan Local de Prévention des Déchets Ménagers et Assimilés)

## 2. Diagnostic.

### 2.1. Typologie des déplacements.

L'évaluation du PDUIF (Plan de Déplacements Urbains de la région d'Île-de-France) réalisée dans le cadre de l'élaboration du PDMIF (Plan des Mobilités en Île-de-France) propose un état des lieux des déplacements quotidiens par motif. (Figure-1).



#### 2.1.1. Déplacements contraints liés au travail.

Si la crise sanitaire a eu un effet sur les déplacements domicile-travail, le nombre de déplacements associés au « travail » représente malgré tout plus d'¼ des déplacements des Franciliens. L'évaluation du PDUIF par catégorie socioprofessionnelle estime par ailleurs la portée de ces déplacements à hauteur de 10 kilomètres par jour.

Pour les résidents de Grand Paris Grand Est les analyses du nombre d'emplois sur le territoire amplifient ces constats.

Données INSEE / 2021															
	Seine Saint Denis	Grand Paris Grand Est	Clichy sous Bois	Gagny	Gournay	Livry Gargan	Montfermeil	Neuilly sur Marne	Neuilly Plaisance	Noisy le Grand	Pavillons sous bois	Le Raincy	Rosny sous Bois	Vaujours	Villemomble
Population	1 668 670	407 704	29 735	5 063	6 882	46 028	27 980	37 531	21 415	70 374	24 165	14 877	45 655	7 478	30 332
Ménages	655 991	163 276	9 143	1 896	2 954	18 670	9 418	15 188	9 275	29 800	9 715	6 696	19 285	2 951	12 623
Emplois dans la zone	526 208	104 500	5 360	717	1 075	8 524	6 567	9 539	6 056	28 161	5 578	4 466	15 751	1 959	5 272
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	635 392	174 703	9 010	2 202	3 200	19 593	10 732	16 126	10 193	31 487	10 731	6 986	20 068	3 293	13 826
Emplois pour 1 habitant	0,32	0,26	0,18	0,14	0,16	0,19	0,23	0,25	0,28	0,40	0,23	0,30	0,35	0,26	0,17
Lieu de travail															
Dans la commune	119 568	29 311	1 942	185	302	3 095	2 006	3 015	1 386	6 160	1 569	963	4 018	350	1 943
Autre commune	515 663	145 322	7 067	2 016	2 898	16 477	8 719	13 105	8 807	25 311	9 162	6 023	16 050	2 940	11 882
	635 231	174 633	9 009	2 201	3 200	19 572	10 725	16 120	10 193	31 471	10 731	6 986	20 068	3 290	13 825
	81,2%	83,2%	78,4%	91,6%	90,6%	84,2%	81,3%	81,3%	86,4%	80,4%	85,4%	86,2%	80,0%	89,4%	85,9%

Figure-2

Lors de l'élaboration du PLUi de Grand Paris Grand Est, le Préfet de Seine-Saint-Denis a déjà précisé dans sa note d'enjeux que, troisième territoire du département en termes de population avec environ 393 000 habitants (Données INSEE 20145/2016), Grand Paris Grand Est est cependant l'EPT le moins pourvu en emplois, avec seulement un peu plus de 104 000 emplois. Les statistiques de l'INSEE montrent ainsi que le faible nombre d'emplois sur le territoire, 0,25 emplois pour un habitant, par rapport à 0,32 pour le département de Seine-Saint-Denis, induisent des déplacements pendulaires qui polluent l'ensemble des déplacements et ont un impact négatif sur le cadre de vie des résidents du territoire.

Le diagnostic, révèle ainsi que la voiture qui est le mode de déplacement privilégié pour les déplacements domicile-travail internes à GPGE, accentue cet impact environnemental négatif.

**Pour favoriser les changements de comportement et les pratiques de mobilité, il est tout aussi important de favoriser la création d'emplois locaux que promouvoir les politiques vertueuses de mobilité.**

### 2.1.2. La région des 20 minutes.

Le diagnostic de GPGE s'intéresse peu aux déplacements hors domicile-travail alors qu'ils représentent près des ¾ des déplacements des Franciliens.

Pour une meilleure prise en compte de l'ensemble de ces déplacements, la mise en œuvre du polycentrisme préconisé par le SDRIF-E doit permettre la création de bassins de vie cohérents et adaptés aux aspirations des habitants du territoire en termes de logements, emplois, services et équipements dans une « **région des 20 minutes** ».

Pour être en accord avec ces objectifs le PLM de GPGE doit induire la mise en conformité du PLUi de GPGE approuvé le 17 décembre 2024.

## 2.2. La voirie.

Les ateliers menés dans le cadre de la concertation ont mis en lumière l'hétérogénéité des dispositifs mis en œuvre dans les communes du territoire concernant la voirie et en particulier :

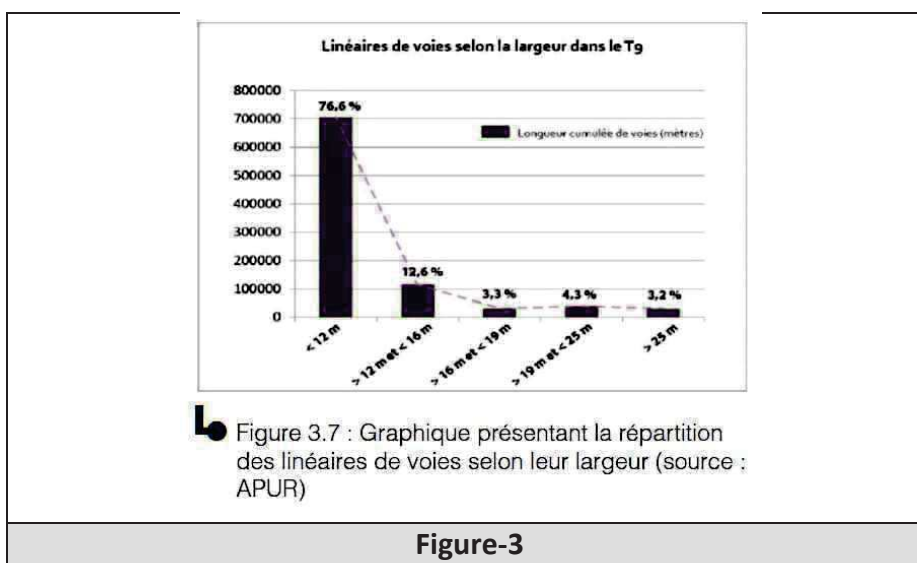
- les règles de stationnement ou de circulation,
- la gestion de l'espace public ayant un impact sur la circulation des bus ou permettant une prise en compte réelle des modes actifs,
- des plans de circulation sans cohérence entre les communes

Il a été rappelé dans cette concertation que l'EPT n'est pas compétente pour agir directement sur les transports collectifs lourds (RER, Transilien, Tram, métro), la création ou la modification de lignes de bus, la voirie et le pouvoir de police.

Cependant les différents ateliers ont insisté sur l'opportunité à saisir dans ce PLM pour une réflexion commune et partagée sur les mobilités, assurant un cadre d'action commun.

Comme déjà évoqué dans le cadre du Pacte pour une logistique métropolitaine de la MGP, la délégation de la compétence « voirie » à l'EPT est une opportunité à saisir pour harmoniser les politiques à l'échelle intercommunale, effaçant des frontières communales en désaccord avec les bassins de vie, mais instaurant des déclinaisons par les villes dans les quartiers.

Pour mémoire l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme) a réalisé un diagnostic du réseau viaire de GPGE, dans le cadre du PLUi, qui mesure l'étendue de cette trame du territoire qui comprend au total plus de 900 kilomètres de voies circulables par les véhicules, hors voies piétonnes ou cyclables. Ces voies sont pour leur grande majorité très étroites : plus de 75% du linéaire est constitué de voies de moins de 12m de large. A l'inverse, les voies de plus de 16 m de largeur ne représentent que 10,8% du linéaire. (Figure-3).



### 2.2.1. La hiérarchisation de la voirie.

La hiérarchisation des voiries urbaines est l'outil qui permet de répondre aux objectifs de l'agglomération comme la modération de la vitesse, le développement des modes actifs, la réduction des flux de circulation dans certains quartiers, la gestion globale du réseau de voiries. Une stratégie prospective d'aménagement de la voirie à l'échelle du territoire vise prioritairement à :

- assigner aux voiries des fonctions prioritaires dans l'esprit d'adapter le partage de l'espace public selon le contexte et les politiques locales ;
- organiser le maillage des espaces publics pour rendre la ville « accessible et sûre » notamment pour les modes actifs ;
- améliorer la lisibilité globale du réseau.

Cette hiérarchisation doit être la pièce maîtresse permettant :

- de définir les axes sur lesquels la politique des déplacements du territoire doit s'appuyer,
- d'adapter l'aménagement de la voirie à l'usage qui en est fait par tous les types d'utilisateurs tels que vélo, piéton, voiture particulière, transport collectif, poids-lourds.

Elle fournit ainsi le socle commun partagé par tous les acteurs du territoire agissant sur le réseau viaire.

La circulation automobile est alors organisée afin d'inciter les usagers à emprunter la voirie la plus adaptée, par une bonne lisibilité du réseau, qui permet de plus de protéger les centres villes, les quartiers d'habitat, les zones sensibles.

La carte de la figure-4 ci-après, propose 5 niveaux de voirie qui doivent permettre une identification pour chacun d'entre eux d'une fonction précise et des préconisations opérationnelles. Le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR) de même que le réseau à vocation intercommunale doivent en particulier être particulièrement adaptés pour favoriser la fluidité et la ponctualité des bus par la résorption des « points durs » identifiés.

Une attention particulière devra être portée sur la RD970 à Gagny en fonction des projets de l'élargissement de la voirie sur la rue Contant et la « pacification » de la rue du Général Leclerc.. Le département de Seine-Saint-Denis a mis en œuvre un système de gestion et de régularisation des feux automatisés (**Gerfaut**) qui améliore la circulation des bus. Le RRIR est particulièrement concerné sur les RD970, RD116, RD902, RD933, RD934 (Avant mise en œuvre du Bus Bord de Marne)

De même le système « Citilog » expérimenté sur les carrefours de l'Europe à Aulnay-sous-Bois et Abbé Grégoire à Drancy devrait être proposé sur certains franchissements sur la RD970 tels que le Pont des 3 communes (Gagny/Villemomble/Neuilly-sur-Marne), la traversée de la Marne à Neuilly-sur-Marne, mais être aussi analysé avec les EPT voisines comme pour la traversée du canal de l'Ourcq à la limite de Vaujours/Tremblay-en-France.

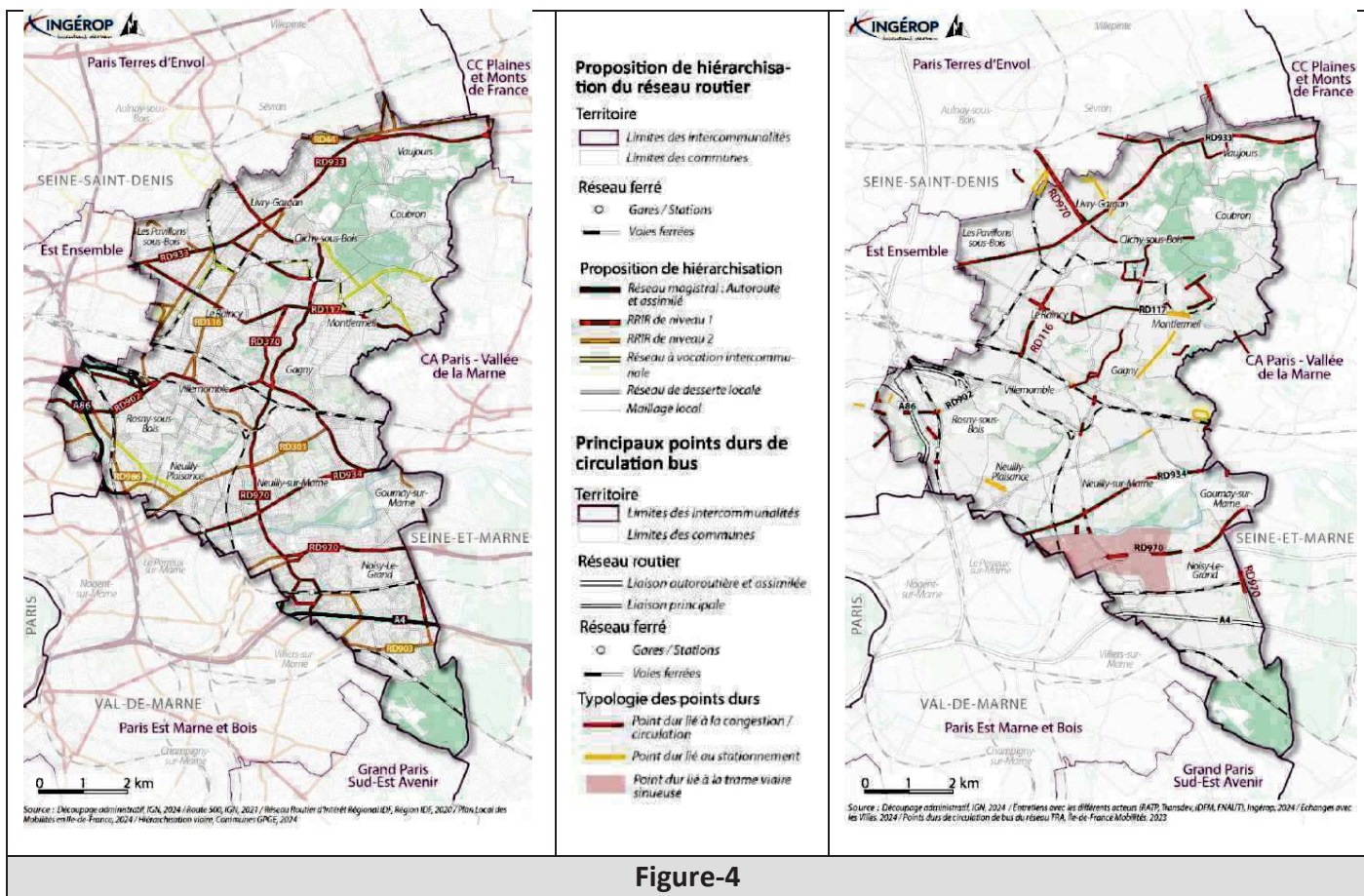


Figure-4

Concernant le transit, cette hiérarchisation assurera la mise en œuvre des contraintes de circulation au sein de « quartiers » afin d'éviter les possibilités d'itinéraires traversants. La diminution significative du trafic offrira des possibilités réelles de mise en place d'une cohabitation modale pour améliorer la qualité de vie de ces secteurs du fait d'une ambiance apaisée et d'une circulation de transit fixée sur les axes adaptés..

## 2.2.2. Stationnement.

### 2.2.2.1. Stationnement automobile.

Les politiques de stationnement communales sont reconnues comme tout à fait hétérogènes sur le territoire de GPGE.

Si le PDMIF recommande de généraliser la mise en œuvre du stationnement payant dans un rayon de 500 mètres autour des gares du Grand Paris Express (GPE) et du RER, cette recommandation ne peut pas s'appliquer autour des stations du tramway, TZEN ou BHNS.

C'est cependant une recommandation qui doit être convertie en « prescription » pour que l'homogénéité sur l'ensemble des communes soit assurée.

Pour le RER E en particulier les Parkings Relais (257 places) sont insuffisants pour les gares du Chenay-Gagny/Gagny/Le Raincy-Villemomble-Montfermeil par lesquelles transitent plus de 4,5 millions voyageurs.

La concertation n'a pas pu informer sur le devenir des parkings du Centre Commercial de Rosny-2, aujourd'hui largement utilisé comme parking de rabattement vers le RER E, La ligne de métro 11, et bientôt pour le GPE Ligne 15.

Indépendamment d'une évolution vers des systèmes « payants » il faudra également tenir compte des projets d'extension du Centre Commercial.

Pour le stationnement sur la voie publique en dehors du périmètre des gares la concertation en ateliers a surtout fait ressortir l'absence de verbalisation et d'actions coercitives qui amplifient le phénomène de stationnement sauvage.

Concernant les règles de stationnement réglementé en dehors des périmètres de stationnement payant, il est utile de prendre en compte les recommandations du département de Seine-Saint-Denis qui est favorable à la suppression du stationnement alterné qui pénalise fortement la circulation des bus et la pratique des modes actifs. Cette réglementation est par ailleurs incompatible avec la généralisation des infrastructures de double-sens cyclables.

Article 52 de la loi LOM : cet article impose aux collectivités de se mettre en conformité pour le 31 décembre 2026 .

*"Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel" Art L. 118-5-1 du Code de la voirie routière.*

Indépendamment du PLM les collectivités doivent respecter la loi.

*Il convient d'insister sur le fait que la distance réglementaire de 5m à l'amont d'un passage piéton n'est pas toujours suffisante pour assurer la co-visibilité entre les piétons en situation de traversée et les conducteurs de véhicules. Celle-ci varie selon la nature de la voie.*



Figure-5

Il convient en dernier lieu de faire référence aux principes d'action retenus dans le PDMIF concernant les politiques à traiter impérativement au niveau intercommunal (Figure-6)

**Principes d'action retenus pour le Plan des mobilités**

Les conditions de stationnement constituent un critère majeur influençant la possession et l'usage des modes individuels motorisés. Les politiques de stationnement doivent donc être cohérentes avec l'ensemble des politiques de mobilité, et tout particulièrement avec l'évolution de la qualité de la desserte en transports collectifs.

Afin de développer une plus grande cohérence de l'offre et des règles de stationnement dans un contexte de continuité urbaine et ainsi éviter les effets de report, il convient que les politiques de stationnement soient davantage traitées à un niveau intercommunal. La coordination du stationnement sur voirie, en ouvrage et dans les espaces privés est également nécessaire pour

assurer un usage optimisé de l'espace urbain (**ACTION 9.1 « Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale »**).

Les principes des politiques de stationnement public doivent être davantage articulés avec la qualité de la desserte en transports collectifs, en particulier pour les communes concernées par le Grand Paris Express. Le stationnement payant doit se développer dans les communes les mieux desservies, tout particulièrement à proximité des gares. L'offre de stationnement sur voirie peut également être adaptée pour tenir compte des dynamiques d'évolution de la motorisation, accompagner le report vers les modes alternatifs à la voiture et permettre à d'autres usages de se développer sur la voirie urbaine (**ACTION 9.2 « Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable »**).

Concernant le stationnement dans les espaces privés, les normes prescrites par le PDUIF à destination des PLU(i) pour les bureaux et recommandées pour les logements doivent être reconduites en les adaptant aux différents niveaux de desserte en transport collectif, et élargies à d'autres types de constructions. Un équilibre doit être trouvé pour une offre de stationnement privé accompagnant la démotorisation mais n'entraînant pas un report du stationnement sur l'espace public (**ACTION 9.3 « Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé »**).

Figure-6

#### 2.2.2.2. Stationnement vélo.

L'intermodalité n'est pas favorisée par une absence « cruciale » de stationnement sécurisé pour les vélos dans les gares du GPE et du RER.

Une évolution des capacités de stationnement devra s'appuyer sur les perspectives affichées pour le stationnement envisagé pour la gare de Clichy-Montfermeil sur la ligne 16 du GPE, avec 260 places en consigne et 595 places en accès libre.

## 2.2.3. Vitesse et zones apaisées.

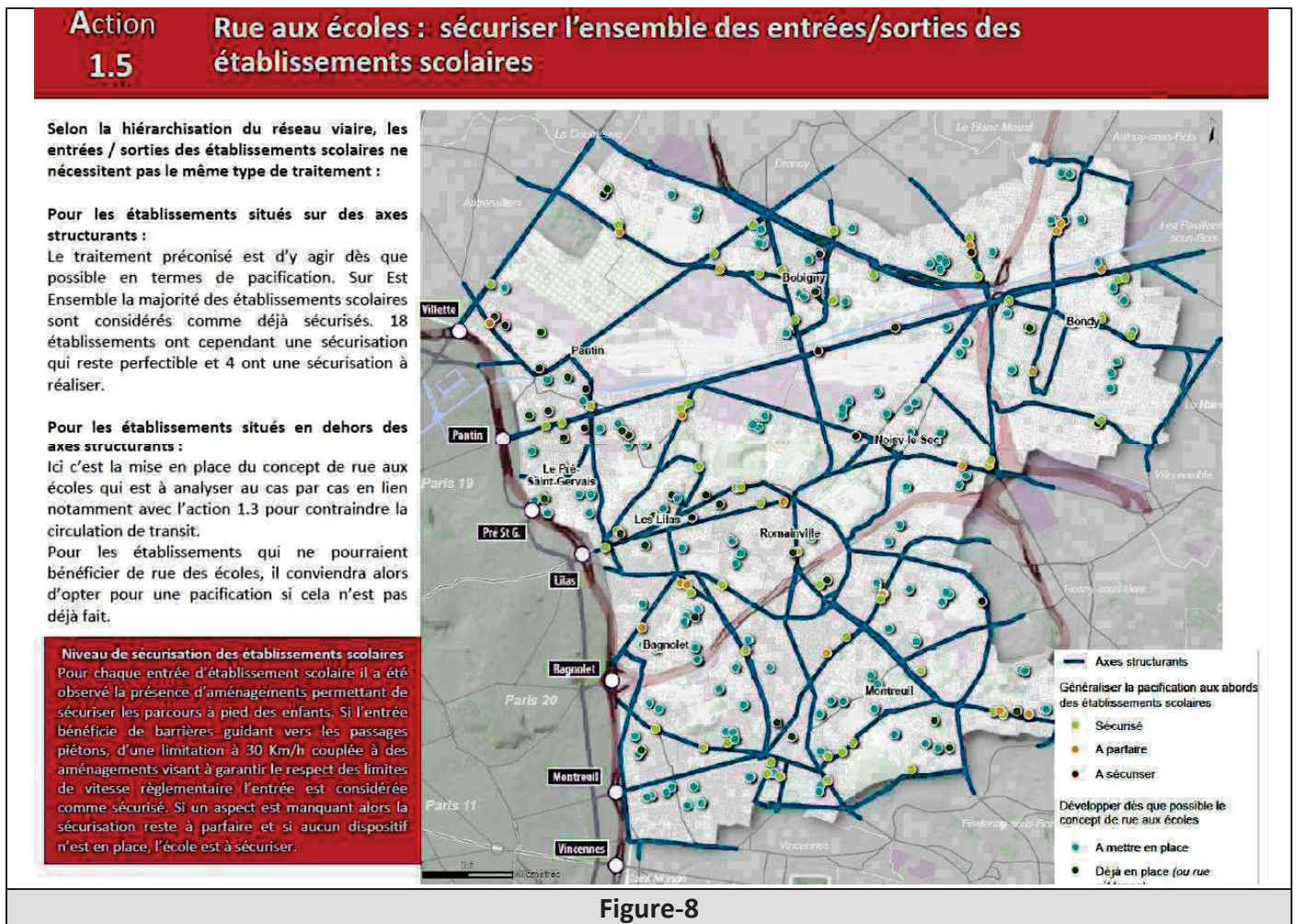
### 2.2.3.1. Préfiguration des fonctions issues de la hiérarchisation.

Réseau	Fonction	Vitesse	
Magistral autoroutier	Trafic national, International, Transit	110 / 90 / 70 km/h	
Intérêt régional	Rabattement sur le réseau magistral Transit supra territorial Réseau vélo en site propre	50 km/h	Prendre en compte les préconisations du département de Seine-Saint-Denis de réduire la vitesse à 50 km/h sur l'ensemble des routes départementales.
Vocation intercommunale	Transports en commun Logistique PL Réseau vélo en site propre	30 km/h	
Desserte locale	Logistique VL / dernier kilomètre / zones apaisées Réseau partagé pour les modes actifs  Pour le PDMIF ce réseau assure des fonctions circulatoires à l'échelle du quartier, en accueillant du trafic secondaire, le cas échéant des lignes de transport en commun. Il peut s'agir aussi d'axes à vocation commerciale. Sa fonction est d'assurer les liaisons internes à l'agglomération ou au quartier. Les déplacements de proximité y sont privilégiés par rapport au trafic de transit.	30 km/h	
Maillage Local	Zones pavillonnaires	30 km/h	
	Pour le PDMIF sa fonction est d'assurer la desserte des activités riveraines, avec un faible trafic généré uniquement par les besoins de proximité. Les déplacements qu'il supporte ont une origine ou une destination dans le quartier. Il n'a pas vocation à accueillir une circulation traversante. Cela concerne en particulier les voies résidentielles ou certaines voies de centre-ville.		

**Figure-7**

### 2.2.3.2. Cas particuliers des établissements scolaires.

Analyser la faisabilité de l'action 1.5 du PLM de l'EPT Est Ensemble concernant la « Rue aux écoles ».



### 2.2.4. Marchabilité.

#### 2.2.4.1. Baromètre villes marchables.

Parmi les 236 villes classées dans le baromètre des villes et villages marchables 2023, la commune de Noisy-le-Grand se démarque en Seine-Saint-Denis avec un score qualifié de « plutôt favorable ». C'est la première commune du département et la seule de GPGE dans ce palmarès.

Parmi les attentes prioritaires telles que :

- Cheminements piétons (trottoirs) plus larges, bien entretenus, sécurisés.
- Réserver l'usage des trottoirs aux déplacements à pied.
- Verbaliser davantage le stationnement sur les passages piétons et les trottoirs.
- Modérer la vitesse des véhicules motorisés dans les lieux fréquentés par les piétons.

- Une signalétique adaptée aux piétons.
- Faciliter l'accès à pied des transports publics et lieux accueillant du public.

Certaines ont été évoquées en concertation, pour les autres leur prise en compte est nécessaire et doit s'appuyer sur les évaluations menées à Noisy-le-Grand.

#### **2.2.4.2. Identification d'un réseau pour les piétons.**

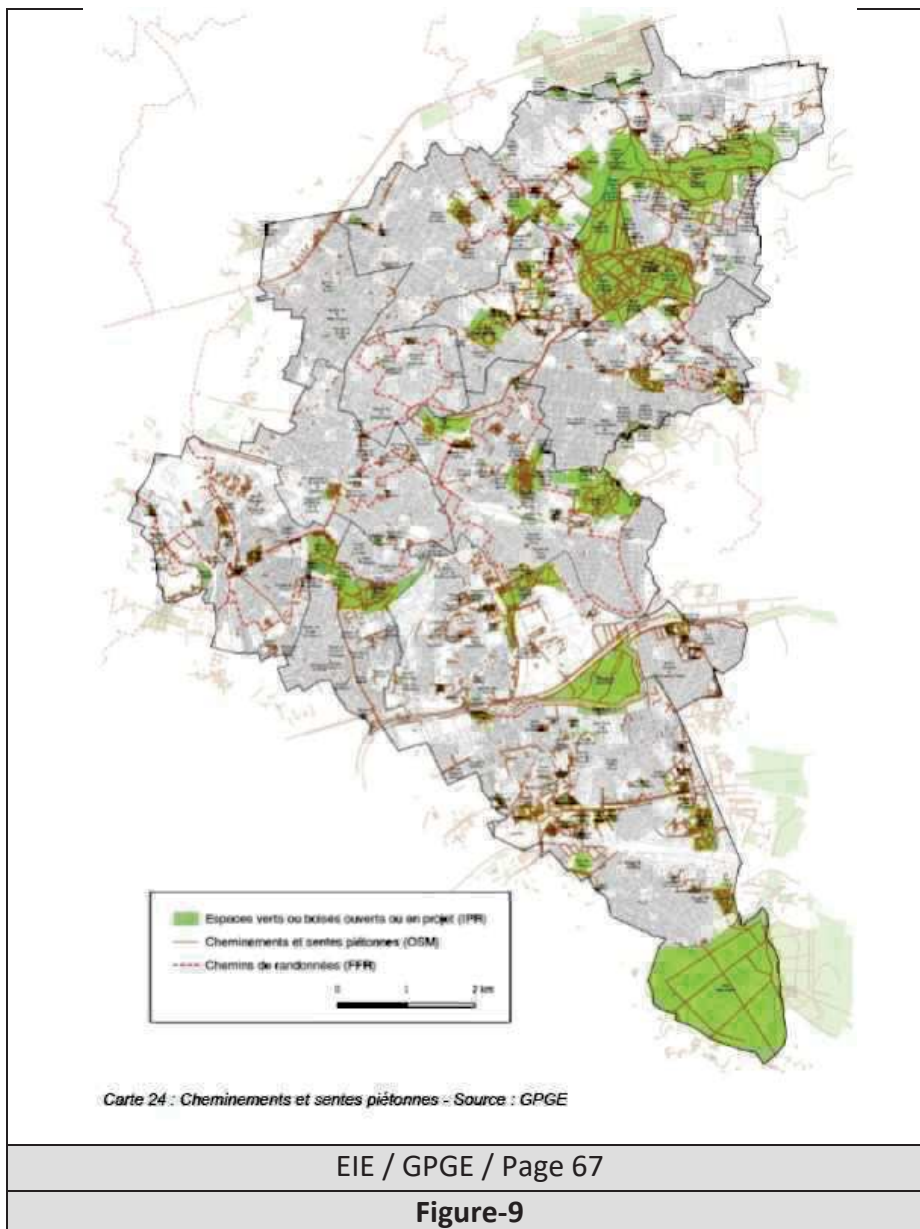
Alors que la hiérarchisation de la voirie et l'identification des réseaux cyclables sont parmi les grands objectifs du PLM, à partir du diagnostic des conditions et usages de la marche réalisé à ce jour dans la concertation, il s'agit maintenant de déterminer les itinéraires piétons les plus usuels (fréquentation avérée ou potentielle).

La « qualification de marchabilité » de ces itinéraires (Action 2.1.1 du PDMUIF) :

- qualité des trottoirs et de l'espace public (revêtement, encombrement...),
- présence de coupures impactant la sécurité des piétons,
- ambiance urbaine (volume et vitesse du trafic automobile,
- aménités de type services,
- transport,
- commerces

assurera leur appropriation par les habitants.

L'état initial de l'environnement (EIE) réalisé dans le cadre de l'élaboration du PLUi doit être la trame de cette identification (Figure-9).



### 2.2.5. Largeur de la voirie.

La largeur de la trame viaire est inégale et limite les possibilités d'intervention pour améliorer son partage.

Dans le PLUi de GPGE de nombreux emplacements réservés sont prévus pour des élargissements de voirie, sans qu'un détail de la fonction de ces élargissements soit précisé.

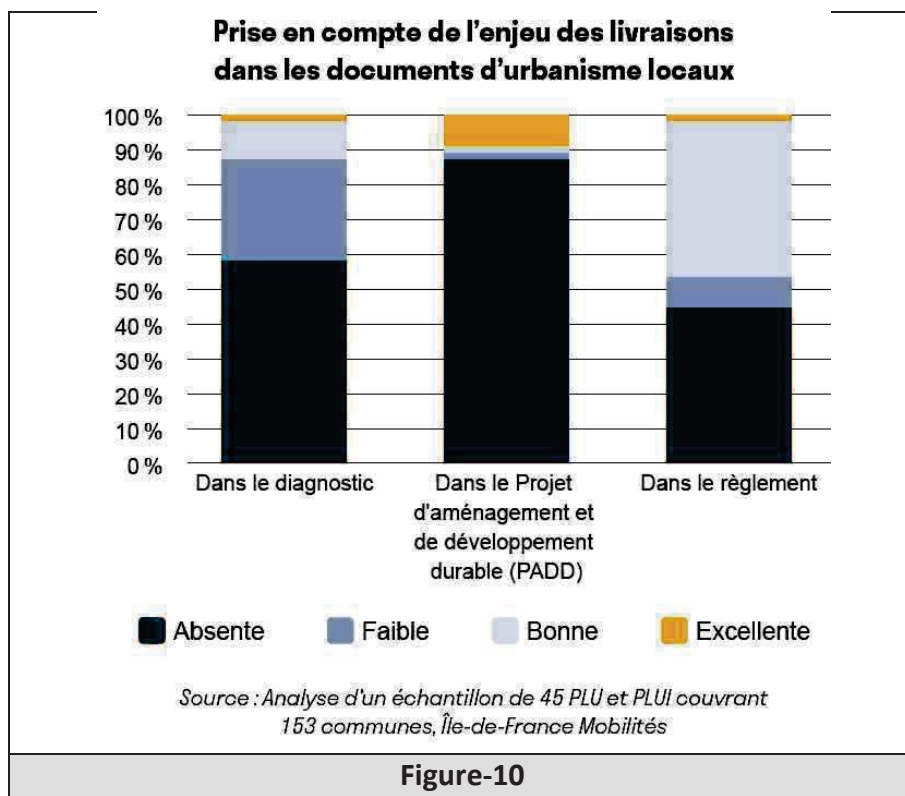
La stratégie proposée pour le PLM de GPGE, précise que pour adapter la place de l'automobile et transformer l'espace public pour prendre en compte la mobilité, il est nécessaire de hiérarchiser et aménager le réseau viaire pour sécuriser les déplacements et améliorer le partage de l'espace public.

**Le PLUi et les emplacements réservés devront se mettre en conformité avec ces orientations.**

## 2.3. Logistique.

### 2.3.1. Impact du PDMIF et du SCOT de la MGP

Dans son axe 10 qui promet de soutenir une activité logistique performante et durable, le PDMUIF analyse que, sur un échantillon de 45 PLU et PLUi couvrant 153 communes en Île-de-France, la prise en compte de l'enjeu des livraisons dans les documents d'urbanisme locaux est faible sinon absente.



Pour le PDMUIF la connaissance des enjeux et des actions possibles pour améliorer l'organisation et réduire l'impact environnemental des activités logistiques n'est pas diffusée équitablement entre collectivités. Il existe donc un enjeu fort d'acculturation des territoires. Le PLUi de GPGE, qui n'échappe à cette analyse, contraint ainsi le PLM à réparer ces lacunes.

A l'horizon 2030, les flux de marchandises resteront essentiellement transportés en poids lourds et en véhicules utilitaires. Ces derniers prennent une place de plus en plus importante dans l'usage des réseaux routiers et de l'espace public. Une organisation repensée des livraisons et du stationnement des véhicules de transport de marchandises devient nécessaire pour améliorer le partage de ces espaces.

La MGP souligne également le fort enjeu de la congestion urbaine avec un trafic routier de l'ordre de 240 000 véhicules/jour sur le boulevard périphérique et les autoroutes A1 et A4. La

taille du marché francilien à approvisionner, et donc de GPGE, explique pour une grande part l'importance des flux qui se concentrent autour de Paris, mais la position stratégique qu'occupe l'Île-de-France au sein de l'Europe est également un facteur non négligeable pour une redistribution vers l'Europe du Sud et de l'Est.

Par ailleurs les différents projets d'aménagements de la MGP engendrent des flux supplémentaires (déblais, matériaux de construction, fournitures) qui perdurent après les JOP2024. Dans ce contexte, l'intermodalité et la multimodalité sont indispensables du premier au dernier kilomètre.

Des objectifs prioritaires sont déduits de ces diagnostics :

- Harmonisation des règlements de voirie et de livraison dans la métropole
- Optimisation de l'utilisation des espaces publics (voies de circulation, de bus, aires de livraison, horaires décalés) par un meilleur accès et un partage des usages
- Sauvegarde et optimisation des centres de massification pour le fluvial et le ferroviaire

### 2.3.2.Optimisation sur Grand Paris Grand Est.

Parmi les 29 sites logistiques multimodaux à préserver (Existants ou potentiels) identifiés par le PDMIF, 29 sont situés en Seine-Saint-Denis mais seulement sur GPGE : ports fluviaux de Gournay-sur-Marne et de Pavillons-sous-Bois.

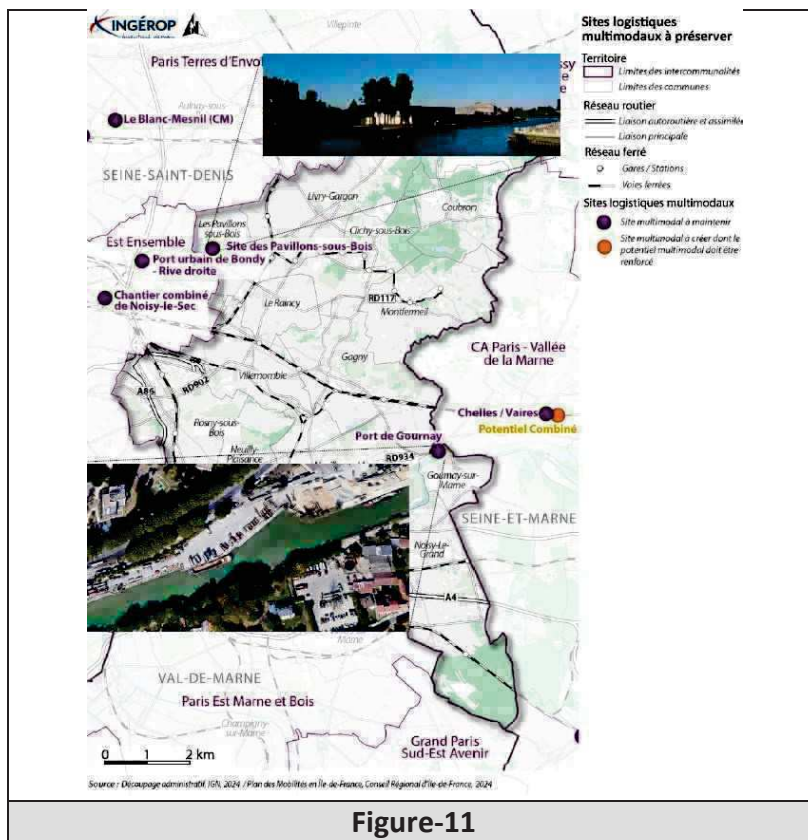


Figure-11

Les combinés de Noisy-le-Sec et Chelles/Vaires (En projet) doivent être mis à contribution pour une optimisation de la gestion urbaine sur GPGE en particulier pour la gestion des grands projets.

### 3. Impact des projets.

Le PLM dresse un inventaire des pôles générateurs de déplacements, des zones d'activités économiques à l'origine de nombreux flux quotidiens, des projets urbains qui vont induire de forts trafics de poids lourds.

En dehors des programmes immobiliers répartis sur tout le territoire il manque cependant de grands projets qui doivent être anticipés et qui marqueront le territoire tels :

- La reconstruction de l'hôpital de Clichy-Montfermeil
- La mise en œuvre de la ligne 15 à Bondy/Rosny-sous-Bois pour le centre d'exploitation et la gare de Bondy
- Le projet de carrière de Placoplatre à Vaujours
- Le projet d'extension de l'ISDD (Installation de Stockage de Déchets Dangereux) SUEZ à Villeparisis en limite de Vaujours/Tremblay-en-France/Coubron.

#### 4. Changements de comportements.

C'est un ensemble cohérent de dispositions qui permettra de détourner les Franciliens de l'usage de la voiture individuelle, mais qui ne doit pas reposer uniquement sur la sensibilisation des usagers.

##### 4.1. Comportement des Franciliens

Les ateliers ont fait apparaître une défiance pour l'utilisation des transports en commun, Bus ou RER en fonction des problèmes récurrents de régularité qui sont une perte de temps dans des temps de transport déjà trop longs mais surtout une incertitude pour assumer les tâches quotidiennes de ponctualité au travail et de gestion de la vie familiale.

Les actions de l'autorité publique sont par ailleurs attendues pour régler les incivilités qui polluent l'espace public comme le stationnement illicite la vitesse automobile excessive, le transit des poids lourds insuffisamment réglementé, et l'ensemble des nuisances associées.

**Le comportement des habitants du territoire ne peut évoluer qu'au travers une confiance renouvelée dans les actions mises en œuvre par les politiques publiques.**

##### 4.2. Comportement des Entreprises

Malgré l'obligation d'élaboration de plan de mobilité employeur, cette mise en œuvre est lacunaire puisqu'en milieu d'exercice 2020 seuls 716 employeurs sur les 5 400 assujettis à cette obligation ont déposé un plan auprès d'Île-de-France Mobilités. Un salarié francilien sur dix n'est ainsi actuellement concerné par ces démarches.

**Dans nombre de communes la collectivité est souvent le premier employeur du territoire il lui appartient de se montrer exemplaire dans la mise en place du plan de mobilité.**

##### 4.3. Comportement des opérateurs de transports

Les ateliers de concertation ont révélé des dysfonctionnements récurrents dans la synchronisation des transports ferrés et des réseaux de bus. Les correspondances sont mal assurées, les bus

quittant les gares RER avant l'arrivée des rames de RER dont ils sont chargés d'assurer la continuité.

Il s'agit, soit d'une mauvaise formation des chauffeurs de bus auxquels sont imposés des horaires « drastiques », soit d'une mauvaise information pour une bonne synchronisation avec les horaires des transports ferroviaires.

Il est de plus nécessaire de prendre en compte l'organisation très polarisée des emplois en Île-de-France qui perturbe l'accès au travail à cause

- de la distance,
- du temps de trajet,
- de l'offre de mobilité.

L'offre de transports reste parfois peu adaptée aux horaires de travail atypiques (travail de nuit, horaires décalés). Ce sont en particulier les ménages modestes ou vulnérables qui sont pénalisés, soit contraints de se rabattre sur la voiture individuelle, soit confrontés à un sentiment d'insécurité dans les transports collectifs.

**Pour que l'intermodalité fonctionne comme attendue entre bus, transports ferroviaires, voiture individuelle, les opérateurs de transport doivent modifier leur comportement, leurs technologies, les services offerts à tous les voyageurs incluant la sécurité.**

---

Gagny le 27 avril 2025  
Francis Redon  
Président Environnement 93



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 : Elaboration du Plan Local de Mobilité (PLM) de Grand Paris Grand Est. Suite COTECH du 6 juin 2025

#### 1. Préambule.

Une remarque générale du Plan d'action présenté en COTECH précise en particulier la nécessité de renforcer la vision intercommunale du PLM.

L'ensemble des thématiques mesure cette nécessité qui paraît essentielle pour un document stratégique de référence en particulier sur la gestion de la voirie.

La thématique « Réseau viaire, circulation et stationnement » est la plus caractéristique de cette logique alors que les actions retenues proposent :

- D'indiquer l'intercommunalité comme pilote des échanges entre les communes et les opérateurs.
- De travailler avec le gestionnaire de voirie pour résorber les difficultés de franchissement actuel et la discontinuité des cheminements modes actifs.
- De résoudre les principaux points de congestion en lien avec les différents gestionnaires de voirie pour améliorer la circulation de tous les modes de déplacement.
- Résoudre les disparités de réglementation et de plan de circulation dans un cadre de continuité viaire.
- Accompagner les gestionnaires de voirie pour élaborer des schémas directeurs de jalonnement.

Pour la thématique « Modes actifs, accessibilité et écomobilité » les orientations suivantes suivent cette même logique :

- Définir et aménager l'armature d'un réseau cyclable territorial en lien avec les réseaux supra-territoriaux et traiter les principales discontinuités cyclables.
- Mettre en place un comité vélo territorial à échelle intercommunale.
- Mettre en place une démarche de partage d'expérience entre les services communaux par le biais : de rencontres entre les chargés de mission voirie et aménagements de l'espace public.

Pour la logistique urbaine enfin, « Décliner à l'échelle de l'intercommunalité les principes du Pacte pour la logistique Métropolitaine » devrait être un fil conducteur pour l'ensemble des thématiques, en particulier pour :

- Retravailler les sens de circulation selon une logique intercommunale pour limiter le **trafic de shunt** sur certains axes.

- Faciliter l'appropriation par tous les gestionnaires de voirie des arrêtés en lien avec la circulation des PL grâce à l'outil DiaLog

Sur le territoire de Grand Paris Grand Est, le PLUi adopté le 17 décembre 2024, a montré une forte tendance à toujours favoriser la place de la voiture sur l'espace public, en accordant, pour exemple dans son règlement, 50% des emplacements réservés aux élargissements de voirie. L'élaboration du PLM, qui s'imposera dans un rapport de compatibilité avec le PLUi, doit maintenant être l'opportunité de corriger cette volonté de favoriser les ambitions communales plutôt qu'une ambition territoriale.

En dépit de résistances très marquées, le transfert de la compétence « voirie » sur la voirie d'intérêt communautaire qui se dessine dans ce projet de PLM, serait le signe « fort » de la réelle volonté de la collectivité à mettre en œuvre les 40 actions proposées à ce jour.

## **2. Thématique A : Réseau viaire, circulation, stationnement.**

### **2.1. Hiérarchiser le réseau viaire.**

Cette hiérarchie est établie en grande partie sur la qualité du gestionnaire, de même que sur la taille et la nature de la voirie. Pour mieux partager l'espace public entre tous les modes de transport la mesure fondamentale est la ville à 30 km/h. Dans la mesure A.1.1, le réseau complémentaire d'intérêt intercommunal et le réseau de desserte locale doivent avoir une vitesse limitée à 30 km/h alors que le maillage local respectera également cette réduction à laquelle viendront s'ajouter d'autres limitations dans les zones de rencontre et les zones apaisées.

### **2.2. Trafic de transit. (Mesure A.1.3.1)**

Le territoire GPGE est marqué par des axes de transit à fort trafic en milieu urbain dense comme la RD370, la RD902 ou la RD301. Les plans de circulation locaux compléteront la hiérarchisation du réseau viaire tel que des « plans en marguerite », comme pour la ville de Gand, qui dissuadent les itinéraires parasites dans les quartiers résidentiels.

### **2.3. Coupures urbaines.**

Faciliter les traversées piétonnes par les « trottoirs traversants » qui aident les piétons à prendre leur place dans la circulation<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> <https://www.tousapied.be/articles/trottoir-traversant-kesako/>

## 2.4. Points de congestion.(Mesure A.1.5)

### 2.4.1. Cas particulier Gagny

#### 2.4.1.1. Interdiction du « tourner à gauche » sous le pont de la gare à Gagny (RD902/Figure-1a)

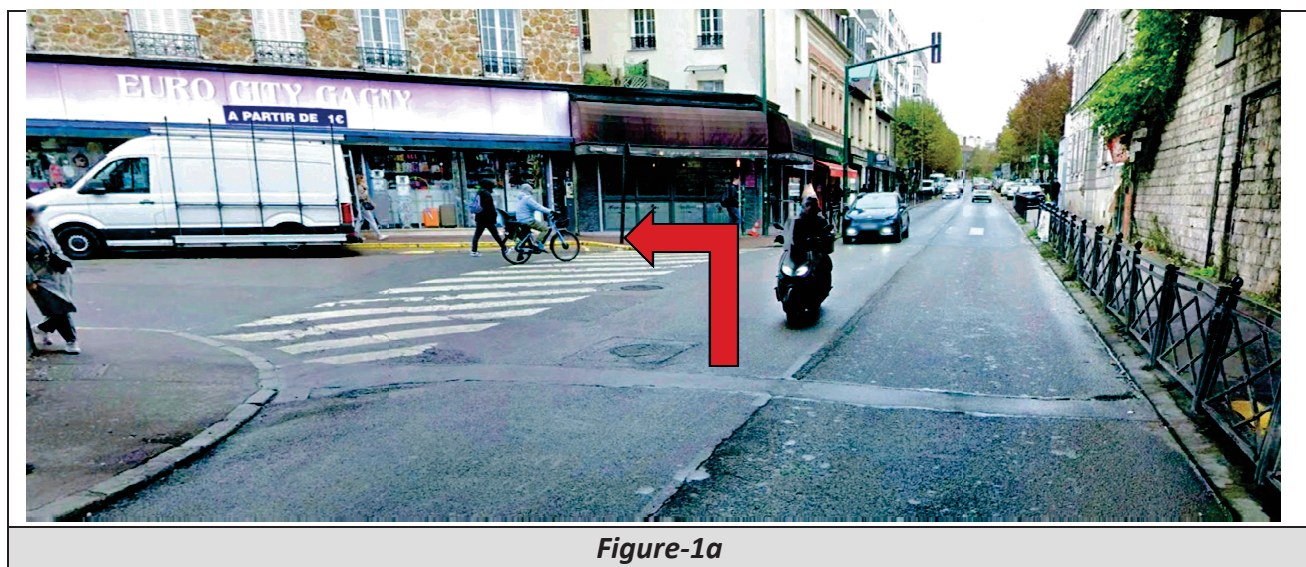


Figure-1a

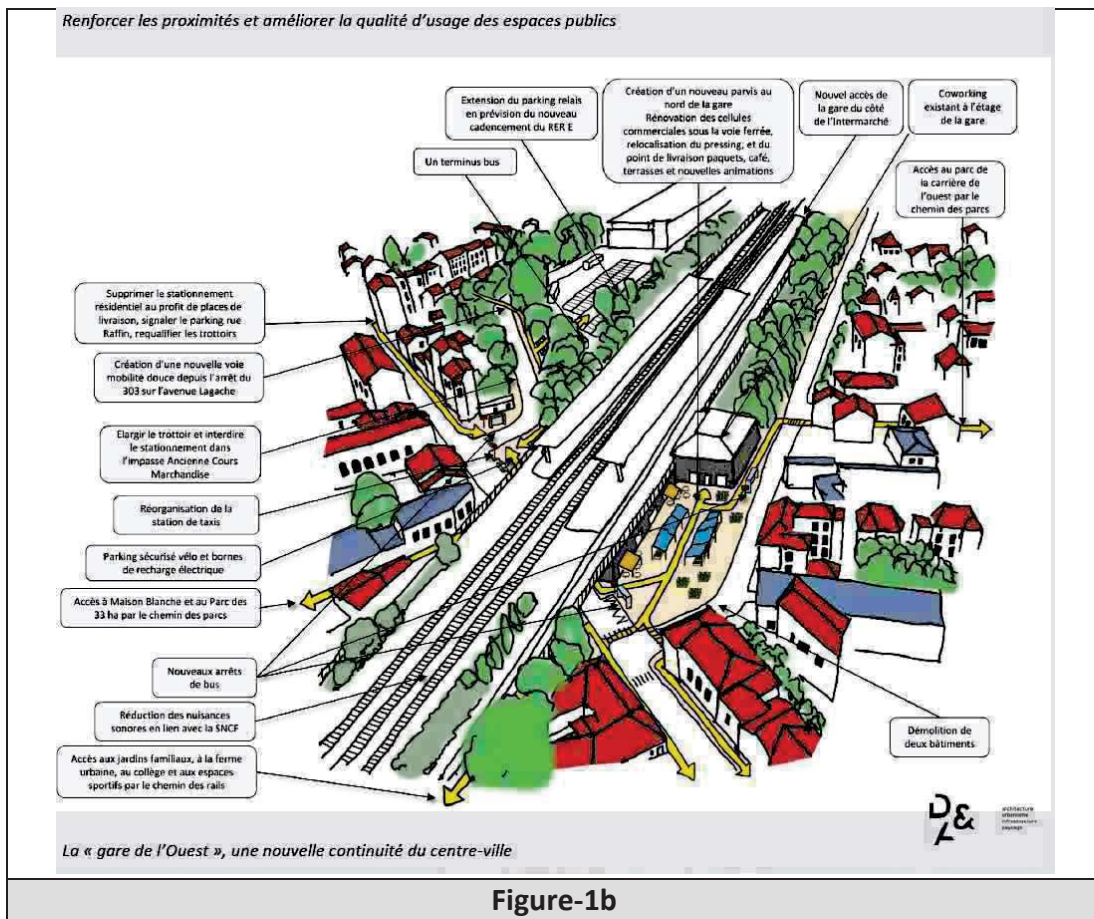
#### 2.4.1.2. Mise en double sens de la rue Contant.

#### 2.4.1.3. Mise en œuvre du projet « Gare de l'Ouest ».

Dans « *Les grands axes de développement de la ville de Gagny en matière d'aménagement pour les 20 prochaines années* » paru en juin 2021, il était prévu un réaménagement de la gare du centre renommée « Gare de l'Ouest » répondant en grande partie aux orientations annoncées dans ce PLM.

Après 4 ans d'attente ce projet doit être défini aujourd'hui comme prioritaire dans un quartier « saturé ».

(Figure-1b)



#### 2.4.2. Projet IROAD.

Mise en œuvre du projet IROAD sur les grands axes de transit aussi bien pour une meilleure circulation des bus, que pour la fluidification du trafic de l'ensemble des véhicules.

#### 2.5. Faciliter les transitions aux limites communales. (Mesures A.2.1 et A.2.2)

Alors qu'il est nécessaire de préciser :

- comment les zones de friction seront traitées,
- comment se traduira l'accompagnement de l'intercommunalité pour la réalisation des schémas directeurs de jalonnement,
- comment seront mises en œuvre les modalités de mise en œuvre d'un schéma de jalonnement,

le transfert de la compétence « voirie » serait le meilleur levier pour une politique cohérente et facilitatrice de l'EPT.

Pour le jalonnement des modes actifs, indiquer également les temps de trajet « estimés ».

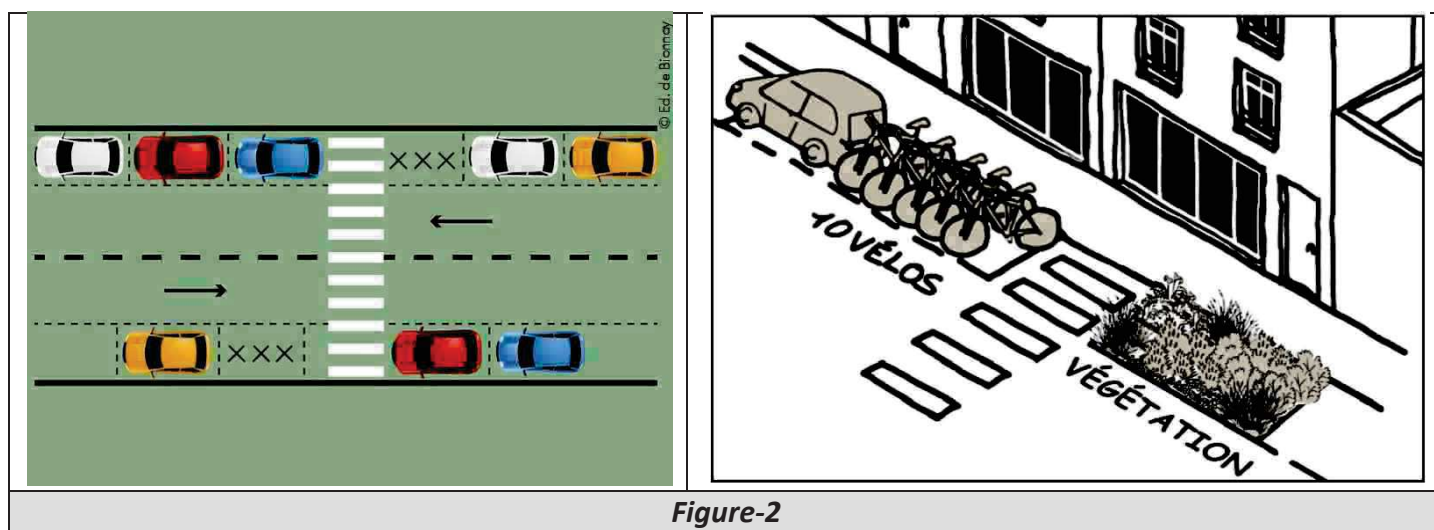
## 2.6. Maitriser et gérer le stationnement automobile. (Mesure A.3.1.2)

Supprimer le stationnement alterné sur les axes de circulation des bus.

## 2.7. Optimiser l'offre de stationnement sur voirie en zone dense pour favoriser d'autres usages. (Mesure A.3.3.1)

Si certaines places de stationnement constituent un frein manifeste à la réalisation d'infrastructures d'intérêt collectif, dans l'article 52 de la loi LOM il est stipulé qu'avant le 31 décembre 2026, tout stationnement de véhicules motorisés, incluant les deux-roues, à moins de 5 m en amont des passages piétons sur le côté droit (dans le sens de la circulation), est interdit (sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel). (Figure-2). Certaines collectivités estiment par ailleurs qu'il est préférable de neutraliser un espace de 10 m, pour accroître la visibilité des conducteurs et diminuer davantage le risque d'accident.

(Mesure associée à la **mesure B.1.2.2**)



## 2.8. Optimiser l'usage des parcs de stationnement en surface et en ouvrage.

Indépendamment de la tarification et de la labellisation des parking-relais du territoire, le PLM doit anticiper les évolutions des espaces de stationnement accordés aujourd'hui autour du centre commercial de Rosny-2 qui se dessine comme un pôle multimodal majeur du territoire. Les projets d'extension du centre commercial associés à l'afflux de nouveaux voyageurs autour de la ligne de métro 11 et de la ligne 15 à l'horizon 2031, demandent une clarification quant à l'usage de ces espaces. (En lien avec les **mesures C.1.1.1 et C.1.1.3**).

### **3. Thématique B : Modes actifs, accessibilité et écomobilité.**

#### **3.1. Améliorer la marchabilité des itinéraires. (Mesure B.2.1.2).**

Mise en place de jalonnement piéton par le biais de panneaux permettant d'indiquer les temps de parcours « estimés ».

#### **3.2. Valoriser les sentiers de randonnée pour les usages de loisirs et les usages « utilitaires ». (Mesure B.2.2.1).**

Réappropriation de certaines sentes du domaine public annexées pour des usages privés (Aqueduc Saint Fiacre à Gagny)

#### **3.3. Plans de mobilité employeur. (Mesure B.4.3.1).**

Inciter les collectivités locales à être exemplaires dans cette mobilisation.

### **4. Thématique C : Transports en commun.**

#### **4.1. Renforcement du réseau de transport structurant. (Mesure C.1.1.1).**

Donner une visibilité sur le bouclage du T4 à Montfermeil, et en préciser les bénéfices.

#### **4.2. Travailler avec IdFM sur l'adaptation des fréquences, amplitudes horaires et desserte du réseau de bus en adéquation avec les besoins des habitants**

Travail sur la synchronisation entre les trains et les bus (Mesure C.1.2).

### **5. Thématique D : logistique urbaine.**

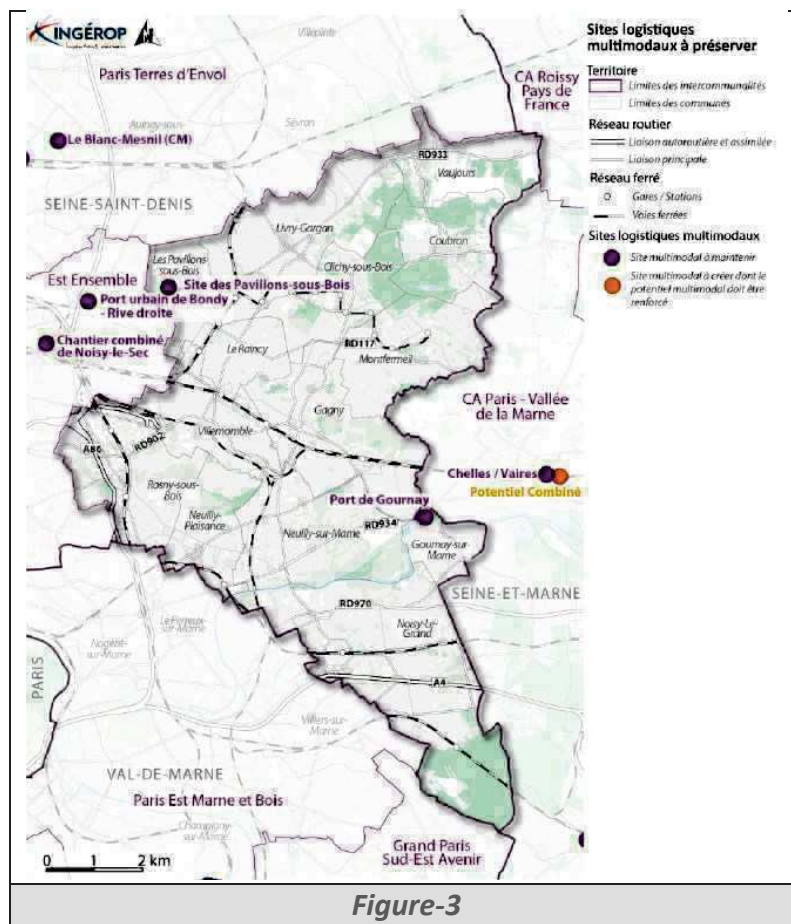
#### **5.1. Différencier la logistique liée aux travaux de la logistique à l'approvisionnement.**

Le PLM doit mettre en place les méthodes permettant d'anticiper la circulation des poids lourds générée par les grands projets (Ligne 15 de la SGP). Il appartient à l'EPT de mesurer les impacts de ces circulations sur les habitants et sur la voirie, et analyser les solutions alternatives de moindre impact.

Proposer de manière sectorisée des réglementations/interdictions de circulation.

## 5.2. Préserver les sites à vocation logistique et développer l'usage du mode fluvial.

La carte en figure-3 montre la carence de sites à vocation logistique sur le territoire. Il est nécessaire de participer aux échanges sur le site combiné de Chelles/Vaires-sur-Marne de même que de se rapprocher du chantier combiné de Noisy-le-Sec proche de la zone dense sur le secteur ouest de GPGE.



Gagny le 10 juin 2025  
Francis Redon  
Président Environnement 93

**BUS** **Tzen 3**

NOUVELLE LIGNE

Paris > Les Pavillons-sous-Bois

**Concertation**  
**du 12 mai au**  
**30 juin 2025**

**Réunion**

**EXPRIMEZ-VOUS**

**LE MARDI**  
**10 JUIN 2025**  
**À 18H30**

**publique**

**BOBIGNY**

École Simone Veil,  
salle Sarah Bernhardt,  
161 rue de Paris  
à Bobigny

**Présentation du nouveau  
projet de transport Tzen 3**

**PLUS D'INFOS**  
**SUR [TZEN3.FR](https://tzen3.fr)**



Le Tzen 3 près du quartier Écocité à Bobigny - Intentions d'aménagement

**tzen3.fr**

PRÉFET  
DE LA RÉGION  
D'ÎLE-DE-FRANCE

Région  
**îledeFrance**

seine saint-denis  
LE DÉPARTEMENT

RATP

îledeFrance  
mobilités



# **Réunions publiques et Actions de terrain**

<b>Actions de terrain et réunions publiques organisées par Environnement 93 en 2025.</b>			
<b>Ville</b>	<b>Objet</b>	<b>Organisation</b>	<b>Public</b>
Villeparisis/Le Pin	<b>ISDD Suez</b> (Avec FNE77)	Manifestation	70 personnes
L'Île-Saint-Denis	<b>Greendock</b> (Avec Protection Berges de Seine)	Réunion Publique	40 Personnes
Epinay-sur-Seine		Tractage sur la voie publique	500 personnes
		Guinguette publique	50 personnes
Livry-Gargan	<b>Parc de la Poudrerie</b> (Avec l'APFP)	Réunion Publique	35 personnes
Noisy-le-Sec	<b>Prévention déchets</b> (Avec Noisy-le Sec Environnement)	Brocante	150 personnes
Romainville	<b>Densification</b> (Avec ASVR)	Réunion publique	35 personnes
Paris	<b>SRC</b> (Avec FNE Île de France)	Réunion publique	30 personnes



# Réunions publiques et Actions de terrain



**RÉUNION D'INITIATIVE CITOYENNE**

**RÉUNION PUBLIQUE**  
**ENQUÊTE PUBLIQUE**

VAUJOURS - SEVRAN - LIVRY-GARGAN - VILLEPINTE  
EXTENSION DE CLASSEMENT ET INSCRIPTION  
PARC DE LA POUDRERIE ET CITÉS JARDINS - QUARTIER POUDRERIE

ESPACE JULES VERNE - SALLE 3  
ANCIENNE PISCINE DE LIVRY GARGAN - PARC DE LA MAIRIE  
**SAMEDI 15 FÉVRIER 2025 – 19H00 A 21H00**

Un événement organisé par :  Les Amis du Parc Forestier de la Poudrerie

En partenariat avec :  **LIVRY PARTICIPATIF**  
OBSERVATOIRE INDÉPENDANT  
DE LA DÉMOCRATIE PARTICIPATIVE  
ET DES QUARTIERS

**15  
février  
2025**



Empêchons l'extension de la décharge de déchets  
dangereux et toxiques,  
classée SEVESO SEUIL HAUT, à LE PIN.



**Pour la clôture de l'enquête publique  
GRAND RASSEMBLEMENT  
devant la Mairie de LE PIN  
Samedi 15 Mars 2025 à 11h30**

Empêchons le nord de la Seine et Marne de  
**devenir une décharge géante !**

Empêchons le saccage  
d'une zone réhabilitée et reboisée.

Empêchons SUEZ de nous polluer.

Venez nombreux pour dire **NON** à ce projet !

Organisé par vos associations environnementales locales



Collectif  
Sauvons la  
Dhuis



**15  
mars  
2025**

# 2 avril 2025



02 avril 2025

Mobilisation citoyenne

## RÉUNION PUBLIQUE SUR LE SCHÉMA RÉGIONAL DES CARRIÈRES

Quel avenir pour l'exploitation des carrières en Île-de-France ?



Association Haut-Goulet Village  
12e édition  
**VIDE-GRENIER**  
dimanche 11 mai 2025  
60 emplacements  
à réserver dès maintenant  
haut-goulet-village@hotmail.fr  
8h - 18h  
Buvette  
trottoir Anatole France  
rue Valérie Cuif  
Square Roux  
entre le Trianon et  
la mairie de Noisy-le-Sec  
tarif unique exceptionnel  
15 € pour 3m linéaires max  
**BROCANTE ZÉRO DÉCHETS**  
L'association Noisy-le-Sec Environnement organisera le tri des invendus

11  
mai  
2025



**STOP GREEN DOCK!**

**GUINGUETTE RÉSISTANTE**

**14 JUIN  
17-23  
HEURES**

**PROTÉGEONS  
la seine  
les paysages  
la faune sauvage**

**REPAS PARTAGÉ**  
Venez avec vos victuailles !  
**BUVETTE + FESTIVITÉS**

160 CHEMIN DE HALAGE  
ÉPINAY-SUR-SEINE

**MOBILISATION CONTRE GREENDOCK**

**14  
juin  
2025**



# JOURNEES **2025** EUROPEENNES du PATRIMOINE



Sam. 20 Sept. à 10h  
BigBox: 45 Av PWilson

Table ronde  
Balade commentée

«Patrimoine perdu,  
béton paru»

**A**SSOCIATION de  
**S**AUVEGARDE du  
**V**ILLAGE de  
**R**OMAINVILLE



# 20 septembre 2025



15  
octobre  
2025



# 5 novembre 2025

**STOP GREENDOCK**

**Réunion Publique le 5 novembre**  
**Théâtre Jean Vilar / L'Île-Saint-Denis**



# Communication



**Journal LIAISON (FNE Île de France)**

# Ligne 15 Est à Bondy

## une enquête publique caricaturale

La Société des Grands Projets (SGP), qui réalise le nouveau métro, n'apprend pas de ses erreurs. En Seine-Saint-Denis, elle affiche son mépris pour les habitants.

Par deux jugements du 17 juillet 2023, le tribunal administratif de Montreuil a jugé illégale la déclaration d'utilité publique de la ligne 15 Est, pour ce qui concerne les travaux de la future gare de Bondy en raison de l'incomplétude de l'étude d'impact du projet.

Pour corriger ces vices, une enquête publique a été organisée du 9 septembre 2024 au 11 octobre 2024 spécifiquement pour :

- mettre en œuvre le plan de circulation des poids lourds,
- réduire les incidences s'agissant de la pollution de l'air de la centrale à béton et de flux de camions sur les axes routiers locaux,
- éviter les nuisances sonores près de la crèche Janusz-Korczak.

### UN FORMAT D'ENQUÊTE PUBLIQUE INADAPTÉ

En premier lieu, la procédure invitant les citoyens concernés par le projet à exprimer leur avis se veut très réductrice en tant qu'elle présente cette nouvelle enquête publique comme une simple régularisation relative à la déclaration d'utilité publique (DUP). La demande du TA de Montreuil est bien plus qu'une banale régularisation alors qu'il s'agit, d'une part, de la préservation de la santé des cinquante enfants qui fréquentent la crèche Janusz-Korczak tous les jours et,

d'autre part, d'un plan de circulation des camions en charge de l'évacuation des déblais et de l'alimentation en béton de la gare, totalement inadapté, simple fruit d'un travail technocratique.

En deuxième lieu, le nouveau plan de circulation exigé par le tribunal dépasse largement les quartiers de la ville de Bondy pour s'étendre sur les villes de Villemomble et des Pavillons-sous-Bois, sans que habitants et maires de ces communes n'en aient été avisés.

En troisième lieu, la SGP se complaît dans une démarche de dissimulation en organisant une réunion publique d'information trois semaines après la fin de l'enquête publique. Cette attitude révèle un mépris total pour les habitants qui attendaient des justifications pour cette nouvelle organisation des travaux.

### UN DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE BÂCLÉ

Si, pour la crèche Janusz-Korczak, des mesures ont été prises pour limiter nuisances sonores et poussières, l'Autorité environnementale recommande de définir des mesures complémentaires afin de réduire le niveau et la durée de ces nuisances.

La circulation des camions est, pour sa part, très contrainte en milieu urbain dense. La première enquête publique validant la DUP de la ligne 15 Est a ainsi invalidé cette

circulation des camions dans les zones pavillonnaires de Bondy.

Les mesures corrigeant ces impacts négatifs ont conduit la SGP à imaginer une emprise déportée en milieu pavillonnaire et de nouvelles voies de circulation pour les poids lourds. Cette nouvelle organisation a de nouveau été recalée par le TA de Montreuil.

La troisième tentative imaginée par la SGP se révèle être la pire de toutes les solutions proposées depuis la première enquête publique de 2016, puisqu'elle impacte maintenant les communes de Villemomble et des Pavillons-sous-Bois, trois crèches, douze maternelles, écoles élémentaires, collèges et lycées, quatre piscines et stades fréquentés chaque jour par les publics scolaires.

Alors que dans un débat récent organisé par le CESE (Conseil économique, social et environnemental) sur la démocratie environnementale, la présidente de la Compagnie nationale des commissaires enquêteurs affirmait qu'il « *fallait apprendre de ses erreurs* », il est évident pour tous, aujourd'hui, que la SGP reste enfermée dans une simple logique technocratique très éloignée des territoires et de ses habitants.

Francis REDON

Président d'Environnement 93



# Le PLUi de Paris Terres d'Envol

## Bon dernier en Seine-Saint-Denis

En Seine-Saint-Denis, le plan local d'urbanisme intercommunal de l'EPT Paris Terres d'Envol sera, en décembre prochain, le dernier approuvé, après une concertation bâclée.

Depuis 2016, les onze établissements publics territoriaux (EPT), qui constituent le territoire de la Métropole du Grand Paris, peuvent élaborer, de plein droit, en lieu et place des communes membres, un plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi).

Lancée en décembre 2020, la démarche de l'EPT Paris Terres d'Envol s'est achevée par une enquête publique, en janvier 2025. À l'issue d'une concertation limitée au strict minimum réglementaire, elle a débouché sur un document d'urbanisme très imprécis sur les enjeux environnementaux.

### UNE CONCERTATION ANÉMIQUE ET INABOUTIE

Pour les huit communes du territoire de Paris Terres d'Envol, le bilan de la concertation précise que 74 personnes ont participé aux différentes réunions publiques, soit 0,02% de la population de l'EPT.

Ce piètre taux de participation peut être comparé à des taux mesurés sur des projets de PLUi des EPT voisins : l'EPT de Grand Paris Grand Est a ainsi mobilisé 1 900 habitants et l'EPT Boucle Nord de Seine, sur le département des Hauts-de-Seine, a réuni près de 550 habitants pour la concertation.

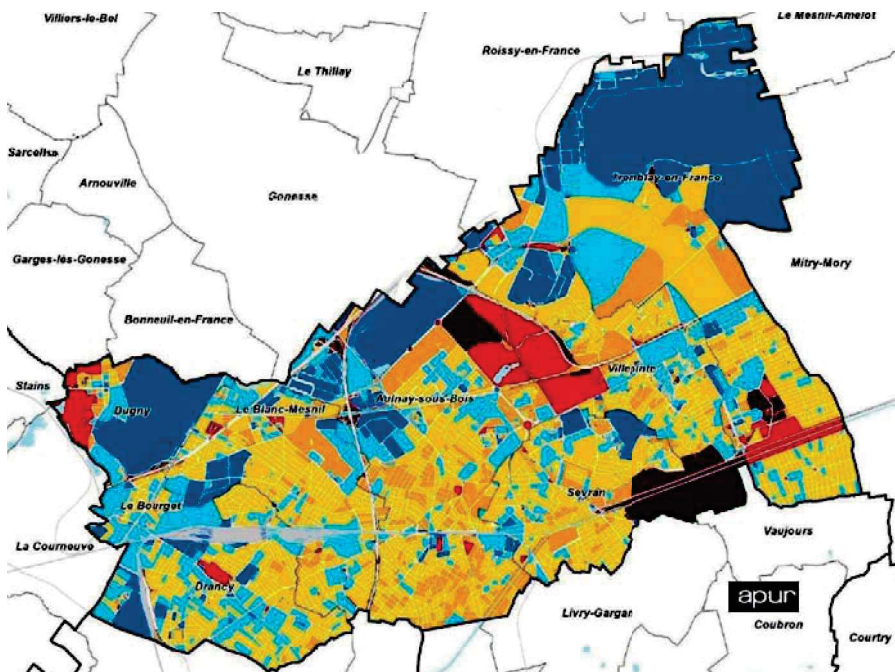
L'organisation de l'enquête publique a démontré un mépris pour une participation du public concrète et efficace.

L'absence de prise en compte des contraintes de calendrier a dû être corrigée, à la suite de l'action des associations, par une prolongation de l'enquête jusqu'au 10 janvier 2025.

### DES JUSTIFICATIONS ABSENTES

En deuxième lieu, il était attendu des réponses aux nombreuses observations connues de tous dans le cadre des avis des partenaires : l'État, la CIPENAF et la MRAe ont souligné l'absence de justification de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. La déclinaison de la trame verte et bleue, notamment en application du SRCE et du SCOT, est absente. La MRAe et Environnement 93 ont dénoncé le non-chiffrage des indicateurs de suivi des résultats. Environnement 93 et l'État ont pointé les manques relatifs à la construction de logements, à la rénovation du secteur tertiaire et aux mesures des impacts du PLUi sur la santé. Les incohérences entre taux de pleine terre et coefficient d'emprise au sol favorisent de plus les disparités communales.

La seule réunion publique, organisée le 5 décembre 2025 à Aulnay-sous-Bois, était le moment désigné pour apporter les éclaircissements nécessaires à la bonne information du public, mais les temps d'échange « faméliques » accordés aux habitants n'ont, une nouvelle fois, pas permis d'obtenir les justifications et l'information attendues.



**POUR LES HUIT COMMUNES  
DU TERRITOIRE DE PARIS  
TERRES D'ENVOI, LE BILAN  
DE LA CONCERTATION  
PRÉCISE QUE  
74 PERSONNES  
ONT PARTICIPÉ AUX  
DIFFÉRENTES RÉUNIONS  
PUBLIQUES, SOIT 0,02 %  
DE LA POPULATION DE L'EPT.**

Francis REDON

Président d'Environnement 93

# JO PARIS 2024 BILAN ET HÉRITAGE

## PREMIERS RETOURS

Dès la candidature de Paris, notre regretté ami et président d'honneur, Marc Ambroise-Rendu, avait rencontré le CIO pour préciser nos exigences environnementales « *des jeux propres et verts* », le n° 175 de *Liaison* avait publié son dossier d'enquête : grande fête du sport ou miroir aux alouettes ?

FNE Ile-de-France a mis en place, dès 2017, un groupe de travail avec les fédérations concernées par les sites d'épreuves et a joué le jeu de la concertation, en rencontrant régulièrement, de 2017 à 2024, les autorités parties prenantes des Jeux : Comité d'organisation Paris 2024 (COJO), Société de livraison des ouvrages olympiques (SOLIDEO), État, Métropole du Grand Paris (MGP), conseil départemental de Seine-Saint-Denis, Région Ile-de-France et Ville de Paris.

La position initiale de FNE et de FNE Ile-de-France était de juger sur pièces les engagements des organisateurs qui plaçaient les Jeux olympiques et paralympiques sous le signe de l'excellence environnementale, de la sobriété et d'un héritage durable pour les populations.

### LA « PARENTHÈSE ENCHANTÉE »

Force est de constater que, malgré les appréhensions sur leur déroulement après une série d'événements imprévus – la dissolution de l'Assemblée nationale, l'organisation des élections législatives puis l'attente de la nomination d'un nouveau gouvernement –, les Jeux olympiques et paralympiques se sont déroulés dans de bonnes conditions et ont suscité un engouement populaire et un optimisme partagé.

Les quelques ouvrages nouveaux liés aux JO (centre aquatique olympique, village des athlètes, village des médias) et les infrastructures ont été livrés en temps

et en heure, les études d'impact sur les sites réalisées en amont et les objectifs affichés tels la baisse du bilan carbone et la clause sociale d'insertion sur les chantiers, globalement respectés.

La communication critique en amont des Jeux a été portée par des collectifs « Non aux JO 2024 », « Non au saccage 2024 » et par les associations locales à Tahiti concernant l'impact, sur les récifs coralliens, de la rénovation de la tour des arbitres des épreuves de surf.

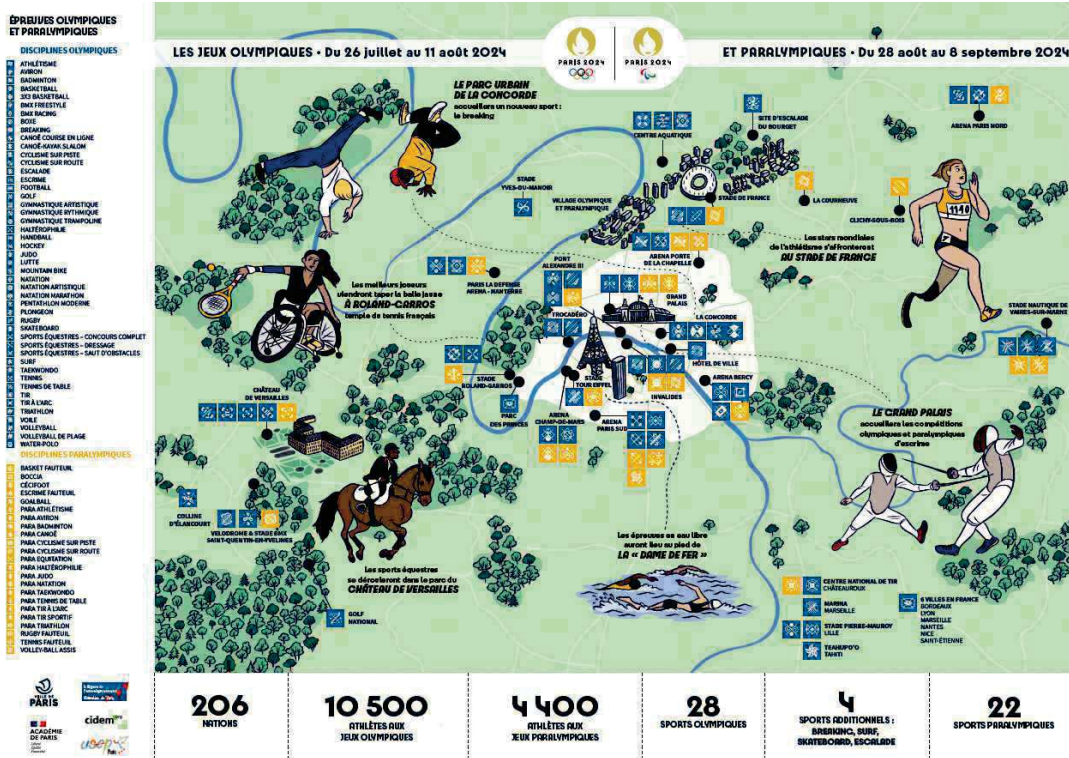
FNE, aux côtés de plusieurs ONG (Zerowaste, No Plastic in my Sea et Surfrider Fondation),

a dénoncé, en juin 2024, le non-respect par les organisateurs de l'interdiction de distribuer gratuitement des bouteilles en plastique dans les établissements recevant du public. Position renforcée par le dépôt d'une plainte, le 27 novembre, par FNE contre Coca Cola pour pratiques commerciales trompeuses pendant les JO.

Pour notre part, notre conviction première demeure : même avec un objectif de sobriété et de durabilité, l'organisation des Jeux 2024 s'inscrit dans un contexte d'accélération du changement climatique et de montée en puissance de conflits armés menaçant

l'avenir de la démocratie. Dans leur forme actuelle, les JO apparaissent en décalage avec le changement fondamental de paradigmes que nous souhaitons pour un monde viable. C'est ce que réaffirment nos amis de FNE Auvergne Rhône Alpes et FNE PACA qui ont pris position contre l'organisation des JO d'hiver, en 2030 dans les Alpes françaises.

Les résultats des Jeux et le respect des objectifs ont fait l'objet de *satisfecit* de la part des organisateurs (voir rapport post jeux/durabilité et héritage - site paris2024.org), mais nous les avons questionnés, à l'automne dernier, sur l'impact environnemental et la remise en état des sites d'épreuves olympiques, le bilan carbone des Jeux, le respect des engagements en matière de biodiversité, l'assainissement et la baignabilité de la Seine.



## VRAIMENT VERTS, LES JEUX 2024 ?

Un bilan s'inscrit forcément dans la durée, mais, d'ores et déjà, nous avons dressé nos propres constats.

Les « héritages visibles » pour la Seine-Saint-Denis sont globalement positifs, en particulier les infrastructures (passerelles, mur antibruit), les équipements sportifs (Centre aquatique olympique (CAO), le plan de rénovation des piscines et le réemploi des deux bassins d'entraînement créés pour les JO), l'accessibilité par les transports en commun (ligne 14 du métro), la transformation urbaine avec la reconversion des deux villages, olympique et des médias (4 000 logements) et la création d'espaces verts publics. Le département de Seine-Saint-Denis est bénéficiaire à hauteur de 83 % des investissements liés aux JO.

La mobilité douce a été encouragée avec l'ouverture de nouvelles pistes cyclables. Des outils innovants de suivi et de traçabilité ont été mis au point pour anticiper et mesurer le bilan carbone des constructions et des événements (le « *coach climat* »), pour cartographier l'impact potentiel des aménagements sur la biodiversité des sites, pour responsabiliser les achats.

Le recyclage des matériaux et après les JO le réemploi, la réaffectation, avec le concours d'Emmaüs, des mobiliers et équipements est à saluer, comme la volonté, notamment, de la ville de Paris d'interdire l'usage du plastique à usage unique et de multiplier les fontaines à eau.

L'attention portée à la biodiversité s'illustre particulièrement sur la colline d'Elancourt (78), qui accueillait les épreuves de VTT, et en Seine-Saint-Denis par la création, après dépollution, du parc des Essences, 13 ha d'espaces verts rattachés au parc Georges-Valbon.

Certes, la baignabilité de la Seine dans trente-deux sites est annoncée pour les années à venir, mais la qualité de l'eau reste encore liée aux aléas climatiques facteurs de pollution, à l'achèvement des nombreux raccordements aux installations d'épuration et à l'accélération de l'électrification des bateaux.

Enfin, le bénéfice emploi/formation pour les entreprises et les populations locales est lié à la clause sociale qui rendait obligatoire que 25 % des marchés soient réservés aux TPE/PME/acteurs de l'économie sociale et solidaire (ESS) au niveau local. Neuf cents

La sobriété énergétique et les innovations figurent parmi les avancées : le bilan carbone de Paris 2024 a pu être divisé par deux par rapport aux éditions précédentes. À noter : les sites et les fans zones raccordés par ENEDIS au réseau électrique ont permis de renoncer aux groupes électrogènes très polluants.

Les JO ont utilisé à 95 % les infrastructures existantes ou temporaires avec des matériaux et technologies limitant l'empreinte carbone : bois, béton allégé, pour le village des athlètes et pour le CAO, dont la performance énergétique avec l'utilisation des ENR est exemplaire et, notamment, la récupération de la chaleur fatale du data center voisin.



Le nouveau quartier du village Olympique © SOL IDEO

entreprises de Seine-Saint-Denis dont cent dix structures de l'ESS ont accédé aux marchés pour 460 millions d'euros. En outre, 10 % des heures travaillées ont bénéficié à des demandeurs d'emploi et apprentis locaux.

Une mission confiée par l'Etat à l'Institut Paris Région, à laquelle nous participons, évaluera les impacts sur l'urbanisme francilien, sur les mobilités. Les conséquences positives pour l'emploi et l'économie des territoires olympiques feront l'objet d'études et d'évaluations.

## UN HÉRITAGE À APPROFONDIR, UN MODÈLE À REVOIR

Les points noirs et imprécisions sont nombreux, la vigilance est de mise.

Des JO « propres » oui, mais le « nettoyage social » avait été dénoncé en juin 2024 par les quatre-vingts associations du collectif « le Revers de la médaille » car 260 lieux de vie informels avaient été évacués et 20 000 personnes exclues de l'espace public en Ile-de-France.

Nous examinerons la transparence du bilan carbone affiché dans les différents secteurs, notamment le BTP : nous constatons que les émissions de gaz à effet de serre ont explosé avec le transport des visiteurs, soit 53 % de l'empreinte carbone globale.

Nous veillerons à la remise en état des espaces verts sur Paris et, en particulier, sur le Champ-de-Mars occupé régulièrement par des événements privés et nous ferons respecter l'engagement du démontage du « Grand Palais éphémère » à l'issue des Jeux.

Sur la colline d'Elancourt et sur la base nautique de Vaires, nos associations suivront attentivement les engagements de renaturation

Nous pointons aussi l'accélération de la densification urbaine, en particulier aux portes de Paris et le long du boulevard périphérique, dans la foulée des chantiers JO avec, notamment, des projets écicides que nous avons dénoncés comme la tour Triangle ou la

destruction des jardins ouvriers d'Aubervilliers liés à la préparation des JO. Nous avons attaqué la décision de construction de la tour Triangle (Paris XV<sup>e</sup>) qui a bénéficié des procédures d'urbanisme accélérées et simplifiées prévues par un décret de la loi dite « olympique » du 26 mars 2018. La destruction partielle des jardins ouvriers d'Aubervilliers (93) était liée, elle, à l'extension de la piscine d'Aubervilliers (solarium) destinée aux entraînements olympiques. Le tribunal a donné raison aux associations mais des mètres carrés de jardins ont été détruits.

La fiabilité des engagements pris sur la baignabilité dépend aussi de la conciliation des usages sur la Seine : logistique urbaine, baignade, gestion de la biodiversité. La poursuite des branchements pour l'épuration et la mesure de la qualité de l'eau est indispensable.

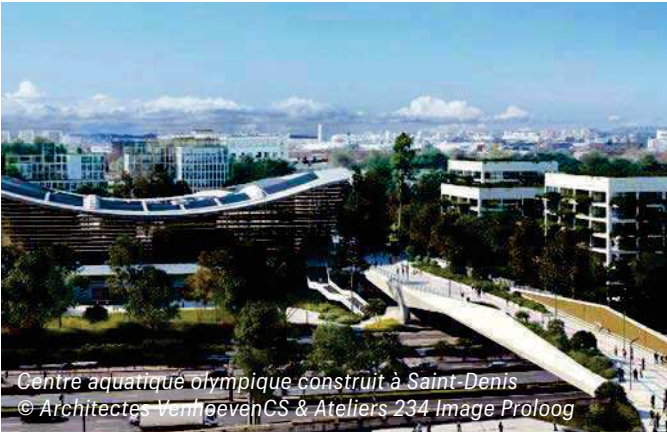
Les JO ont accéléré le mouvement de gentrification de la Seine-Saint-Denis, le département souhaite pourtant faire perdurer la mixité

sociale dans le logement et concrétiser l'héritage des Jeux pour la vie quotidienne des habitants.

Enfin, malgré le résultat bénéficiaire des Jeux (excédent de 27 millions d'euros), les incertitudes pèsent sur la poursuite du financement des programmes d'action sur le sport, la culture. Les associations et les fédérations sportives risquent d'être stoppées dans leurs projets, notamment suite aux contraintes budgétaires pesant sur les collectivités.

À l'heure de l'accélération du changement climatique, le concept des JO est totalement dépassé. Si la fête du sport veut poursuivre sa route, elle doit profondément évoluer dans sa forme et son contenu : réduction du nombre des disciplines, davantage de retransmissions et limitation des déplacements aériens avec des rencontres sportives plus ciblées et très encadrées en termes d'impact environnemental.

### L'HÉRITAGE JO EN SEINE-SAINT-DENIS (93)



#### Points positifs:

- La réduction de l'empreinte carbone des Jeux avec l'utilisation d'ossatures en bois, de béton « bas carbone » et de matériaux recyclés pour la construction du village olympique, du village des médias, du centre aquatique: une réduction de plus de 30% des émissions de GES au mètre carré par rapport à un chantier classique.
- Le département de Seine-Saint-Denis a commencé à rattraper son retard en infrastructures sportives avec la livraison, dès 2024, d'un équipement sportif innovant, le PRISME conçu pour accueillir l'ensemble des publics dans une logique inclusive. Par ailleurs, la transformation du complexe sportif historique du parc départemental des sports de Marville est spectaculaire.
- La passerelle de franchissement de l'autoroute A1 a permis de relier le quartier enclavé de la Comète aux villes de Dugny et du Bourget.
- La création des 13ha d'espaces verts après la dépollution du Terrain des essences.
- L'héritage « immatériel » des JO: des méthodes et techniques innovantes sur les chantiers à étendre demain à l'ensemble de la filière BTP.



#### Points critiques:

- La livraison des nouveaux logements sur le village des médias à Dugny par le promoteur révèle de nombreuses malfaçons, l'excellence environnementale en prend un coup. À Aubervilliers, seule la mobilisation des citoyens et des associations a permis de sauvegarder 4 000 m<sup>2</sup> des jardins des Vertus convoités par une piscine construite avec les subventions olympiques.
- Enfin, la promesse de baignabilité de la Seine n'est pas pour demain. La garantie de la qualité de l'eau reste encore à sécuriser et la mise en conformité des réseaux d'assainissement à achever.



## RENDRE LA COLLINE D'ELANCOURT À LA NATURE ET AUX LOISIRS (78)

Sur une colline artificielle formée des déblais de la construction de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines et renaturée a été aménagé le site d'accueil des épreuves de VTT des JO.

Les mesures ont été prises en amont : dépollution, inventaire de la faune et de la flore, protection des zones sensibles humides et classement de zones fragiles inaccessibles au public. 90 % des terres excavées ont été réemployées pour les terrassements ; l'aménagement du site sur le plan paysager et la réalisation des pistes cyclables ont été traités en même temps. Grâce à la concertation, le site qui devait être fermé pour le public avant, pendant et après les travaux a été laissé en partie accessible. Ont été prises en compte des propositions pour préserver les sentiers de marche nordique, pour mettre en place une signalétique biodiversité et une table d'orientation. Bonnes intentions à suivre.



© SOLIDEO

## BAGNADE EN SEINE, UNE PROMESSE PRÉMATURÉE

Les épreuves des JO en Seine ont illustré les aléas climatiques qui tempèrent les promesses de baignabilité de la Seine. Certes, la qualité de l'eau du fleuve s'est améliorée depuis cinquante ans. Quatre espèces de poissons y vivaient en 1970 pour près de trente-cinq en 2024, mais le risque microbien reste lié à des branchements défectueux. Aussi, en dépit des gros travaux

effectués par l'État et Paris pour assainir le fleuve, seules des zones protégées et traitées permettront, dans un premier temps, la baignade aux Parisiens. Car si une pluie violente de 20 mm amène subitement 2 millions de mètres cubes d'eau en ville, dont 70 % vont dans les égouts, ces derniers recueillent déjà les eaux usées et l'ensemble finit par se déverser dans la Seine.

## REMETTRE EN ÉTAT LA BASE NAUTIQUE DE VAIRES (77)

L'île de loisirs de Vaires-sur-Marne, la plus vaste d'Île-de-France, a accueilli les épreuves d'aviron et de canoë-kayak. Elle a dû concilier les aménagements liés aux JO tout en conservant ses espaces de loisirs situés dans un environnement naturel fragile. Un quart du site a été restructuré avec des conséquences dommageables : disparition des mares, des roselières, modification de la faune et de la flore. Des engagements ont été pris par l'Etat pour la remise en état du site, notamment de la berge nord, pour des compensations concrètes avec le remplacement des roselières détruites et pour un suivi des mesures par un écologue pendant cinq ans ; mais les nouvelles installations et la fréquentation future en hausse menacent l'équilibre d'une zone naturelle fragile, très fréquentée par les populations locales.

Une pétition de l'association des habitants de la ZAC des pêcheurs alerte sur l'insuffisante remise en état et les dommages causés à l'environnement naturel du site. [https://www.change.org/Base\\_nautique\\_de\\_Vaires-sur-Marne](https://www.change.org/Base_nautique_de_Vaires-sur-Marne)



© Comité d'agglomération Paris Val de Marne

## UNE ABERRATION ENVIRONNEMENTALE : LES JO D'HIVER 2030

Les Alpes françaises ont obtenu le 24 juillet 2024 les JO d'hiver pour 2030 sous réserve de la garantie financière de l'État. Déjà affecté par la réalité du réchauffement climatique, le modèle économique du ski est sous perfusion d'argent public (50 millions d'euros dans la neige artificielle de la part de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et même politique de la part du département de la Haute-Savoie), tout en participant à la spéculation immobilière. FNE Haute-Savoie, FNE Savoie et les fédérations régionales PACA et Auvergne Rhône Alpes s'opposent à la tenue des JO d'hiver 2030. Les territoires alpins doivent au contraire amorcer leur transition écologique et faire évoluer leur modèle économique. Un collectif « Non aux JO Alpes » a lancé une pétition pour une consultation citoyenne.

Dossier coordonné par Muriel MARTIN-DUPRAY et Francis REDON

avec l'appui de Marie-José JAOUEN, Jean-François DUPONT, Olivier ANSART, Michel RIOTTOT et Gérard DER AGOBIAN.

# Mobilité :

## la voiture tient toujours bon

Plusieurs enquêtes publiques ou concertations qui se sont tenues en Seine-Saint-Denis depuis 2024 démontrent les freins toujours tenaces face aux évolutions de comportement des automobilistes comme de quelques élus face au partage de l'espace public.

Les initiatives récentes de certains élus apportent cependant les éclaircies qui permettent d'envisager enfin une véritable prise en compte de l'impact des transports sur la santé des Franciliens.

### LES RÉSISTANCES AU CHANGEMENT

Au-delà des grands projets d'infrastructures lourdes de transports collectifs telles les nouvelles lignes de métro de la SGP, une offre de transport plus locale de surface, comme les BHNS (bus à haut niveau de service), est organisée en Île-de-France, aussi bien pour une offre de service adaptée à la densification du territoire que pour une diversification des moyens de transports diminuant la place de la voiture individuelle sur l'espace public.

Sur l'EPT Grand Paris Grand Est, les échéances de mise en œuvre de ces nouveaux transports à l'échéance 2030 se confrontent à l'élaboration du PLM (plan local de mobilité) qui respectera les préconisations du PDMIF (Plan des mobilités en Île-de-France) élaboré sur cette même temporalité.

Sur cet EPT, le PLUi, approuvé le 17 décembre 2024, a montré une forte tendance à toujours favoriser la place de la voiture sur l'espace public, en accordant, pour exemple, dans son règlement, 50 % des emplacements réservés aux élargissements de voirie. De la même manière, la compétence voirie abandonnée aux quatorze communes du territoire freine les grandes orientations qui doivent gommer les nombreuses incohérences en termes de pacification du réseau viaire ; il en est de même pour l'harmonisation des réglementations concernant la vitesse, le stationnement, le transit routier, l'organisation de la logistique.

Cette volonté de laisser la décision de partage de la voirie aux communes s'était explicitement manifestée dans le projet du BHNS BBM (bus bords de Marne) par la place prépondérante accordée à la voiture individuelle pour certains tronçons du tracé sur les seules communes de Neuilly-sur-Marne et Neuilly-Plaisance.

C'était également une forte volonté des automobilistes pour lesquels cette réduction de leur espace réservé reste en contradiction avec l'intégration de l'ensemble des mobilités qui doivent se partager la voirie.

### DES ÉVOLUTIONS QUI DOIVENT ENGAGER TOUS LES ACTEURS

En octobre 2024, alors que les automobilistes étaient invités à limiter leur vitesse à 50 km/h sur le boulevard périphérique et à 70 km/h sur l'A86, entre L'Île-Saint-Denis et La Courneuve, les élus d'Est Ensemble ont proposé de poursuivre cet élan, en étendant la même expérimentation pour le tronçon de l'autoroute A3 allant de la porte de Bagnolet jusqu'au pont de Bondy. Après une première étape à 70 km/h, la vitesse pourrait être ensuite réduite à 50 km/h d'ici à 2032.

Sur le territoire Est Ensemble, 180 000 personnes habitent à moins de 500 m d'une voie rapide, A3 ou A86, alors que 85% des véhicules qui empruntent l'A3 sont des véhicules « de transit », privant cet axe de son utilité de desserte locale.

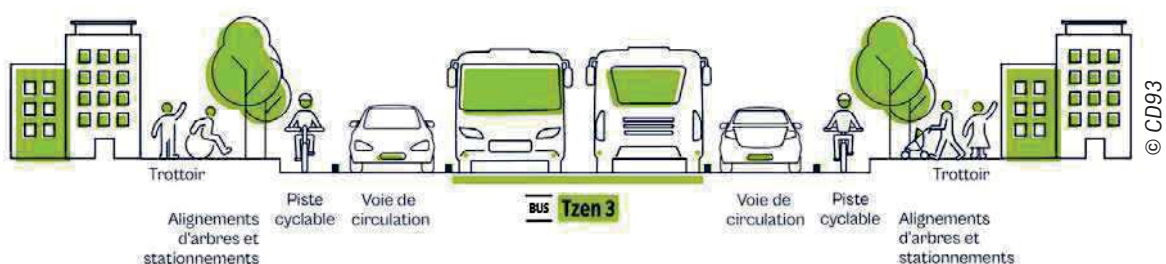
Pour Paul Lecroart, urbaniste à l'IPR (Institut Paris Région), les avantages de ces prescriptions ont déjà été mesurés en termes environnementaux, de pollution de l'air, de bruit. Cependant pour l'instant, seules des expériences morcelées ont été effectuées. Alors que le Grand Paris des transports en commun existe, il faut maintenant organiser le Grand Paris des continuités vertes associé au Grand Paris des mobilités et des espaces publics.

Francis REDON

Président d'Environnement 93

### FOCUS SUR LE TZEN3

Sur 9,4 kilomètres entre la porte de Pantin et Pavillons-sous-Bois, le TZEN3 assurera la circulation régulière d'un BHNS en réduisant la place de la voiture à une seule voie dans chaque sens sur tout le parcours, et en favorisant le développement des mobilités actives pour le vélo et la marche.



# Entrepôt Green Dock

## Touche pas à la Seine

Green Dock est un projet d'entrepôt sur Haropa Port, à Gennevilliers, qui interroge aussi bien par sa taille que par son impact sur l'environnement et les milieux naturels, en particulier sur le site Natura 2000 de l'Île-Saint-Denis et sur les berges de Seine.



Les impacts environnementaux de Green Dock, présenté dès son élaboration par le promoteur Goodman comme l'entrepôt du futur, sont venus très rapidement contredire une argumentation qui voulait surtout cacher la dimension financière d'un projet destiné à redonner une activité économique à une friche logistique de plus de 6 hectares.

### UN PROJET EN TROMPE L'ŒIL

Le projet Green Dock, qui est issu d'un appel à projets de l'établissement public Haropa Port destiné à valoriser cette friche disponible parmi les 400 hectares du port de Gennevilliers, est, par ailleurs, conforté par le SDRIF-E qui impose d'adapter la logistique aux enjeux de sobriété foncière et à la décarbonation des transports. L'aménagement économe du territoire ne peut cependant masquer des impacts environnementaux majeurs révélés en phase de concertation, dès juin 2022, puis par l'Autorité environnementale dans son analyse du dossier soumis à enquête publique à partir du 15 octobre 2025.

La multimodalité promise est, au final, peu crédible alors que l'embranchement ferroviaire a été supprimé et que le flux de trafic fluvial est annoncé pour représenter à peine 15% du flux total du trafic.

### UNE ERREUR DE CASTING D'HAROPA PORT

La plateforme portuaire du port de Gennevilliers, gérée par Haropa Port, est un site stratégique pour la Région Île-de-France quant à ses capacités multimodales pour l'industrie et la logistique. Au-delà de ces atouts fondamentaux, le Schéma d'orientation et de développement durable (SODD) élaboré par le port de Gennevilliers veille, de plus (objectif 2), à en améliorer son insertion urbaine, paysagère et environnementale. **Pourquoi alors proposer un projet tel que Green Dock en totale opposition avec ces objectifs clairement affichés ?**

En premier lieu, la construction d'un entrepôt constituant une muraille de plus de 32 mètres de haut sur 600 mètres de long ne peut être considérée comme une recherche architecturale assurant l'insertion urbaine annoncée. Les premières habitations d'Epinay-sur-Seine sur le chemin de halage se trouvent à 200 mètres de l'entrepôt alors que celles de la rue Henri-Péronnet se trouvent pour leur part à 300 mètres. Les photomontages biaisés de l'étude d'impact cachent cette saturation du paysage.

Dans une note du 31 août 2023, le préfet des Hauts-de-Seine confirme, pour sa part, de manière édulcorée, la singularité de la plateforme « avec un enjeu particulier en matière de paysages du fait des dimensions du projet et de situations de covisibilité ».

**POURQUOI ALORS PROPOSER UN PROJET TEL QUE GREEN DOCK EN TOTALE OPPOSITION AVEC CES OBJECTIFS CLAIREMENT AFFICHÉS ?**

En deuxième lieu, le projet oublie totalement les aspects environnementaux liés, en particulier, à la protection de la biodiversité. La majeure partie de l'entrepôt est à 75 mètres du site Natura 2000 de l'Île-Saint-Denis, mais veut ignorer ses impacts réels sur la fragilité du dortoir des grands cormorans, sur la vulnérabilité des habitats de martins-pêcheurs et sternes Pierregarin, liés spécifiquement à la disparition de la trame noire et bleue propre au petit bras de Seine. Les objectifs de renaturation des berges de Seine sur le linéaire de Green Dock sont, enfin, définitivement abandonnés en totale opposition avec les objectifs du SRCE (Schéma régional de cohérence écologique) et du schéma des berges associé, de même la poursuite de la vocation écologique et paysagère des berges inscrite dans le SODD.

**Les rives de Seine ne peuvent pas accueillir ce type d'installation alors que les darses du port ont été conçues et adaptées pour accepter de telles infrastructures et une utilisation optimale de la voie d'eau.**

/ Francis REDON

Président d'Environnement 93 ✨



**Site internet (Environnement 93)**

**<https://www.environnement93.fr/>**



Agence Locale  
de l'Énergie  
et du Climat  
**mve**  
Maîtrisez Votre Énergie

**Impact du numérique**

**Journée sans téléphone**



**Brassens**



**Nouvelle montagne de déchets ?**

**Le Pin – SUEZ – Déchets Dangereux**



**réseau  
action  
climat france**   
**FRANCE NATURE  
ENVIRONNEMENT**

**Débat Public – CNDP – Projets industriels**

**NANOMAP** 

**Qualité de  
l'air**





## Sauvons le parc du Campus Condorcet

Amis des Plantes

Gagny

TROC VERT

France 5 / Sur le Front



Lundi 26 Mai 2025 - 21 heures 05

LA MOLETTE  
LE BLANC-MESNIL

Le Blanc-Mesnil  
Grand Paris

ZAC de la Molette  
Le Blanc-Mesnil (93)

Dossier de création de la ZAC de La Molette

A REFAIRE

Grand  
Paris  
express

LE NOUVEAU METRO, RÉALISÉ PAR  
Société du Grand Paris

## Ligne 15 Gare de Bondy

Des expropriations pour RIEN !

Bétonner un parc aujourd'hui ?  
C'est NON !

**RDV 1er juillet à 9h00**

à l'occasion du CA du Campus  
devant l'Hôtel à Projet / Présidence  
(8 cours des Humanités)

Venez de vert vêtu avec vos instruments :  
faisons du bruit pour sauvegarder  
le parc de l'îlot 4 !



**STOP GREENDOCK**



**Enquête Publique**

**STOP GREENDOCK**



**Réunion Publique le 5 novembre  
Théâtre Jean Vilar / L'Île-Saint-Denis**

**GRAND  
PARIS  
GRAND  
EST**



**Plan Local de  
Mobilité**

**PLAN LOCAL DE MOBILITÉ DE  
GRAND PARIS GRAND EST**

**Fort de  
Vaujours**



**Enquête Publique**

**Réunion publique d'information  
sur le futur bâtiment EHESS-FMSH  
le 3 décembre  
de 18h à 20h  
dans l'Open Space de l'Humathèque**

**Venez nombreux et nombreuses  
il existe d'autres solutions  
que la destruction du parc**

