

Direction de l'aménagement et du développement

Service de l'aménagement et des transports

06-05

RAPPORT À LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Réunion du 24 mars 2016

**OBJET : AVIS SUR LE PROJET DE PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS (PLD) DE LA
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PLAINE COMMUNE**

Déclinaison locale des objectifs du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France, les Plans Locaux de Déplacements (PLD) sont une spécificité prévue par le Code des transports en Île-de-France qui permet de développer une politique globale concernant la mobilité sur un territoire déterminé.

La Communauté d'agglomération Plaine Commune dispose d'un Plan local de Déplacements (PLD) approuvé le 19 février 2008. La révision et la mise en cohérence du PLD avec les documents de planification est obligatoire après 5 ans.

La révision du PLD de Plaine Commune a été décidée le 17 décembre 2013. Elle a été réalisée de manière participative avec les différents acteurs concernés et notamment le Département.

Par courrier reçu le 14 janvier 2016, Plaine Commune sollicite du Département, en tant que personne publique associée, un avis sur son projet de PLD arrêté par délibération du Conseil communautaire du 15 décembre 2015.

Les personnes publiques associées disposent d'un délai de trois mois pour transmettre un avis qui sera annexé au document soumis à enquête publique.



Le présent PLD a pour objectif, à l'horizon 2020, de définir des mesures concrètes pour améliorer les déplacements quotidiens et de s'engager sur des projets visant à contribuer durablement à un cadre de vie pacifié et attractif. Il s'inscrit dans la droite ligne des actions menées par le Département, notamment dans le cadre de son Agenda 21.

1- Un diagnostic complet qui a permis de dégager des axes d'interventions

Le PLD a fait l'objet d'un diagnostic complet et partagé. Ce dernier a permis de mettre en avant des enjeux et de retenir cinq axes d'actions s'articulant autour des thématiques suivantes :

1. Favoriser les déplacements à pied et à vélo,
2. Rendre les transports collectifs plus attractifs,
3. Maîtriser la circulation automobile et le stationnement,
4. Rationaliser l'organisation du transport de marchandises,
5. Susciter les changements de pratique de mobilité,

2- Un PLD à portée opérationnelle avec des actions concernant le Département

Le PLD propose 27 actions concrètes. Chacune d'entre elles fait l'objet d'une fiche action (objectif et descriptif de la mesure, mise en œuvre, acteurs, calendrier, coût estimatif et indicateurs de suivi). Les actions sont ordonnancées dans une temporalité de 5 ans, mais certaines seront poursuivies au-delà de 2021.

Le projet de PLD confère au Département un rôle important. Il est identifié comme maître d'ouvrage et financeur potentiel pour sept actions, principalement celles touchant à la voirie départementale dont il est le gestionnaire, à savoir :

1.1 Résorption des points durs piétons

1.3 Accélérer la mise en œuvre du Plan vélo

2.1 Aménager des pôles d'échanges de qualité

2.2 Faciliter la circulation bus (2 actions : traitement des points durs de circulation et développement des priorités aux carrefours)

3.1 Hiérarchiser et pacifier le réseau

3.2 Résorber les principales coupures urbaines

Ce programme d'actions permet d'agir efficacement en faveur d'un report modal vers les modes actifs et les transports en commun. Il met en avant une démarche innovante, le plan marche, et s'inscrit dans les orientations stratégiques du Département. En effet, le Département porte déjà certaines mesures comme le plan des itinéraires cyclables, les programmes en faveur de la sécurité routière, le plan accessibilité collège, le programme points durs bus ou la Charte pour le transport des marchandises en Ville.

Si le Département peut donc approuver ce document, il est souhaitable d'apporter des observations et des précisions sur le contenu de certaines mesures, leurs modalités de mise en œuvre et les financements (cf. annexe à la présente délibération).

Ainsi, il peut être rappelé que la mise en œuvre des actions dévolues au Département est conditionnée par les moyens financiers et d'ingénierie dont il dispose.

En conclusion, je vous propose que le Département de la Seine-Saint-Denis :

- EMET un avis favorable au projet de PLD de la Communauté d'agglomération Plaine Commune ;

- DEMANDE la prise en compte dans la suite de la procédure des observations portées en annexe à la présente délibération ;

- RAPPELLE que la mise en œuvre des actions dévolues au Département est conditionnée par les moyens financiers et d'ingénierie dont il dispose.

Pour le Président du Conseil départemental
et par délégation,
la Vice-présidente,



Corinne Valls

ANNEXE - PLD de Plaine Commune : avis détaillé du Département sur le projet arrêté par le conseil communautaire du 15 décembre 2015

A. Diagnostic

Nature et déplacements actifs

Le PLD n'évoque que très peu les liens existants entre déplacements actifs et nature en ville. En effet, il ne s'appuie que sommairement sur l'étude trame verte et bleue qui propose pourtant de s'adosser sur les cheminements pour développer des liaisons vertes entre les réservoirs de biodiversité. Le chemin des parcs et le plan départemental des itinéraires cyclables constituant des itinéraires structurants, il aurait été intéressant de les envisager en tant qu'ossature des modes actifs.

De plus, il est nécessaire de préciser que le Département est à la fois gestionnaire de la voirie départementale et du parc Georges Valbon, parc intégré à la Zone de Protection Spéciale (ZPS) Natura 2000.

Transports collectifs

Les projets de Tram Express Nord phase 2 Est et Ouest devraient être ajoutés au recensement des projets de transports collectifs en cours. Le Département soutient leur réalisation, notamment au travers de la Charte Aménagement-Transport du TEN.

Circulation générale

Le propos sur la saturation de la voirie pourrait être un peu plus nuancé. A titre d'exemple, pour le Département, les 15% de véhicules circulant sur l'ex-RN2, axe reliant l'A1 au Boulevard Périphérique, ne représentent pas « un phénomène de shunt assez développé ».

Les modes actifs

Le bruit est identifié comme un facteur limitant la pratique de la marche. Cependant, la maîtrise du trafic routier et des nuisances associées s'intègre dans une réflexion plus large d'insertion urbaine et d'amélioration du cadre de vie.

Transport de marchandises

Le diagnostic réalisé mériterait d'être approfondi et complété : cartographie des mouvements de marchandises (analyse Freturb), principaux sites logistiques générateurs de flux, recensement des aires de livraisons et des réglementations ...

On peut, par exemple, s'interroger sur la conclusion de non réactivation des embranchements ferroviaires de la zone d'activités Jean Mermoz. En effet, cette zone compte de nombreuses entreprises de la filière éco-industries (Paprec, papier ou recyclage des métaux ferreux et non ferreux ...) et du commerce de gros qui pourraient générer des volumes suffisamment importants pour permettre une massification des flux. D'autre part, la Grande Ceinture qui dessert tout le nord du territoire n'a pas été prise en compte dans son rôle actuel et futur d'infrastructure fret.

B. Axe 1 : Favoriser les déplacements à pied et à vélo

Dans le cadre de la *mise en œuvre du PAVE (action 1.2.1)*, le STIF ne prend en charge que 70% du financement de la mise en accessibilité des arrêts de bus et non pas 75% comme mentionné dans le PLD. De plus les partenaires de cette action doivent être élargis à d'autres transporteurs que la RATP.

Dans les actions relatives au développement des circulations cyclables, 6 à 10 M€ sont dévolus uniquement à ces pratiques entre 2016 et 2020. A ce jour, cela semble surévalué, au moins en ce qui concerne la part du Département. Il s'agira donc à minima de flécher la contribution de Plaine Commune pour mieux visualiser la part potentielle du Département et voir si elle est réaliste, au regard de ses dépenses sur cette thématique ces dernières années.

C. Axe 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs

L'amélioration de la desserte en transports collectifs du nord-est de Plaine-Commune (action 2.1.2) suppose, en amont, la réalisation d'une étude d'opportunité et de faisabilité.

Le Département a piloté en 2015 une étude définissant les usages et les enjeux d'aménagements sur la RD29. Cette analyse dresse un diagnostic plus large que celui des seuls transports collectifs et ses conclusions pourraient servir de base à l'action mentionnée dans le PLD. De plus, l'amélioration de la desserte de ce territoire passe également par un meilleur rabattement du réseau de bus vers les modes lourds.

Dans le cadre de la *réalisation des projets de pôles (action 2.2.1)*, une mention devrait être faite sur la nécessaire articulation des études de pôles avec les projets de développement urbain autour des gares. Il serait également intéressant que la gare TEN Dugny-La Courneuve, d'un fonctionnement complexe dans des espaces publics contraints, soit intégrée dans cette action. D'autre part, pour une approche exhaustive, les études sur l'organisation des pôles-gares TEN devraient être ajoutées au tableau synthétique de programmation pluriannuelle.

Enfin, sur Stains-Cerisaie et Pierrefitte - Stains, les actions lourdes ne seront pas effectives à l'horizon de la mise en service du TEN. Par la suite, le Département se positionnera sur les sujets : correspondances bus ; sécurité routière (Stains – Cerisaie) ; mise en place d'un alternat bus (Pierrefitte – Stains) en fonction de ses priorités et de ses capacités techniques et financières.

De manière plus précise sur les sept gares du Grand Paris Express, le Département souhaite préciser les points suivants :

- La Courneuve Six Routes : il est impossible de réaliser « un site propre sur l'ensemble de l'ex RN301 » comme mentionné dans le PLD. Le Département réalise actuellement une étude sur cette thématique. Par ailleurs, ce carrefour n'est pas un point dur bus, comme mentionné dans le document.
- Fort d'Aubervilliers : la transformation de l'ex-RN2 en boulevard urbain (par des actions spécifiques en fonction des thématiques à traiter sur les différentes sections de l'axe) est bien évidemment un enjeu pour un fonctionnement de qualité du futur pôle d'échanges. Cependant, il ne saurait être le seul, les fonctionnalités actuelles (trafic, intermodalité, stationnement...) devant également être repensées.

Par ailleurs, Plaine Commune mentionne que « les projets de pôle seront réalisés à horizon de mise en service ». A ce jour, il reste des incertitudes, techniques et financières, quant à la réalisation des projets dès l'ouverture des lignes.

Le PLD mentionne dans le cadre du *traitement des points durs de circulation des bus (action 2.3.1)* la réalisation d'un couloir bus-vélo avenue Wilson. Des analyses (aires de livraisons, verbalisation / système LAPI...) sont actuellement en cours dans le cadre des comités bus ligne 153. Elles permettront de préconiser les actions les plus adaptées et d'infirmer ou non la création d'un couloir bus vélo dont la faisabilité devra être vérifiée au regard des largeurs de voirie. De plus, le coût de cette action ne correspond pas à une estimation récente. Le chiffrage devra être réévalué en fonction du mix de solutions envisagées.

Par ailleurs, est également mentionnée comme point dur bus la rue Francis de Pressensé à St-Denis (RD30), alors qu'elle ne rentre pas dans cette catégorie pour les services du

Département. En outre, deux autres points ne peuvent rentrer dans cette catégorie, à savoir le pont de St Ouen et le Pont des Montains à Pierrefitte-sur-Seine. En effet, un point dur bus a pour vocation d'être résolu via des actions ponctuelles et légères, ce qui n'est pas le cas ici puisqu'il s'agirait de travailler sur des ouvrages d'arts. Enfin, le carrefour de la Mairie d'Aubervilliers sera traité dans le cadre du comité de pôle.

Sur le réseau magistral, la voie dédiée aux bus et taxis sur l'A1 n'a été en service que quelques semaines, suite à un recours en justice. Cette voie n'est donc pas opérationnelle à ce jour.

En ce qui concerne l'accessibilité des points d'arrêts bus, le Département s'inscrira dans cette action dans le cadre du programme relatif à cette thématique et dans la mesure de ses capacités techniques et financières.

La priorité bus des lignes 150 et 170 ne fera pas l'objet d'un engagement du Département, au regard de la complexité technique : nombreux carrefours à traverser et/ou croisant des lignes mobiliers ou tram, travaux structurants à venir sur ce secteur (Mairie d'Aubervilliers, 6 Routes notamment).

D. Axe 3 : Maîtriser la circulation automobile et le stationnement

Les aménagements de sécurisation du carrefour ex-RN2/RD27 à Aubervilliers ont été réalisés en 2015 par le Département. Ils ne devraient donc pas figurer dans la programmation de *l'action Amélioration de la sécurité routière (action 3.1.2)*. De plus, la place Cottin à Aubervilliers (RD114) n'est pas identifiée comme devant faire l'objet prochainement d'une étude de sécurité routière, au regard d'autres secteurs à enjeux sur Plaine Commune et plus largement dans le Département. D'autre part, le diagnostic des usages, réalisé sur l'ex-RN2 en 2014-2015 dans le cadre de la Charte, a également traité de la problématique de sécurité routière.

Il est nécessaire de rappeler que le Département considère que la suppression des bretelles de la Porte de Paris devra être effectuée concomitamment à la réalisation du complément de l'échangeur Pleyel.

E. Axe 4 : Rationaliser l'organisation du transport de marchandises

Le Département soutient les actions de Plaine Commune en faveur d'une *préservation des sites logistiques sur son territoire (action 4.1.1)*. L'utilisation du fer pour acheminer et évacuer les matériaux, déblais ou marchandises est difficile et peu compatible avec l'horizon de cinq ans du PLD. Il serait souhaitable d'analyser de manière plus approfondie les perspectives du fret ferroviaire (massification, rentabilité...) en particulier sur les zones d'activités à potentiel. Il est cependant très important de préserver les embranchements ferroviaires. En revanche, la voie d'eau doit être privilégiée à court terme, notamment sur deux sites mis en évidence par les études menées sur la ZAC des Docks et sur le canal Saint-Denis à savoir : pérennisation de l'Estacade à Saint-Ouen ; création d'un site portuaire temporaire d'évacuation des déblais de chantier sur le Quai François Mitterrand.

De plus, le Département va mettre en place, en 2016, des groupes de travail co-pilotés avec la Région, afin à la fois de développer les outils fonciers pour favoriser l'implantation de sites logistiques, de stations GNV, de zones de stockage déporté mais également pour une prise en compte de la logistique urbaine dans les projets d'aménagement. Ces travaux seront réalisés en étroite collaboration avec Plaine Commune.

Le Département se félicite de la démarche initiée par Plaine Commune, d'analyse des dysfonctionnements liés au *transport de marchandises sur le pôle 8 mai 1945* pour ensuite, après retour d'expérience, l'ouvrir sur l'ensemble du territoire (*Action 4.2.1*). Le Département participera au groupe de travail qui sera mis en place dans le cadre de cette action. Il est à signaler que, dans le projet de pôle 2011, une étude sur l'organisation des livraisons de marchandises a été réalisée par le Département.

La mise en place d'une réglementation harmonisée des livraisons, dans le cadre de l'action *Adaptations de l'organisation des livraisons (action 4.2.2)* suppose un diagnostic plus large qu'un simple retour d'expérience sur « La Courneuve 8 mai 1945 » ainsi qu'une concertation avec l'ensemble des communes.

Aspects financiers

Le projet de PLD confère au Département un rôle important. Il est identifié comme acteur et financeur potentiel pour la mise en œuvre de plusieurs actions, principalement celles touchant à la voirie départementale dont il est le gestionnaire.

Le projet de PLD soulève des interrogations et nécessite des précisions sur le volet financier :

- Il convient d'indiquer si les coûts sont exprimés en € HT ou € TTC,
- Les tableaux de répartition des coûts ne permettent pas d'avoir une bonne lisibilité des clés de répartition financière pour chaque maître d'ouvrage,
- Certaines actions à priori sous MOA départementale ne sont pas chiffrées. Le coût global estimé dans le plan de financement des actions est donc sous évalué.

Le Département s'engage à accompagner l'Etablissement Public Territorial Plaine Commune pour la mise en œuvre des actions pour lesquelles il est identifié comme maître d'ouvrage. Néanmoins, il est rappelé que ceci est conditionné par les moyens financiers et d'ingénierie dont il dispose.

Délibération n° 06-05 du 24 mars 2016

AVIS SUR LE PROJET DE PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS (PLD) DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PLAINE COMMUNE.

La Commission permanente du Conseil départemental,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu les articles L1214-32 et R 1214-10 du Code des transports,

Vu la délibération du Conseil départemental 2015-IV-15 du 2 avril 2015 lui donnant délégation,

Vu le projet de Plan Local de Déplacements de la Communauté d'agglomération Plaine Commune approuvé par délibération du Conseil communautaire du 15 décembre 2015,

Vu le courrier reçu le 14 janvier 2016 de la Communauté d'agglomération Plaine Commune qui sollicite l'avis du Département, en tant que personne publique associée, sur son projet de Plan Local de Déplacements (PLD).

Sur le rapport du Président du Conseil départemental,

après en avoir délibéré

- ÉMET un avis favorable au projet de PLD de la Communauté d'agglomération Plaine Commune ;

- DEMANDE la prise en compte dans la suite de la procédure des observations portées en annexe à la présente délibération ;



- RAPPELLE que la mise en œuvre des actions dévolues au Département est conditionnée par les moyens financiers et d'ingénierie dont il dispose.

Pour le Président du Conseil départemental
et par délégation,
le Directeur général des services,

Valéry Molet

Adopté à l'unanimité :

Date d'affichage du présent acte, le

Adopté à la majorité :

Voix contre :

Date de notification du présent
acte, le

Abstentions :

Certifie que le présent acte est
devenu exécutoire le

Le présent acte peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montreuil dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou publication.