



**Est
Ensemble
Grand Paris**

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

Projet de Plan Local de Mobilité

Est Ensemble – Grand Paris
Conseil de Territoire
du 28 novembre 2023



Sommaire p. 2

Le diagnostic p. 4

Le plan d'actions p. 210

Annexe n°1 – Diagnostic : état des lieux des pôles d'échanges actuels et projets en cours **p. 333**

Métro 3 – Station Gallieni *p. 334*

Métro 5 – Station Hoche *p. 336*

Métro 5 – Station église de pantin *p. 337*

Métro 5 – Station Bobigny / Pantin R. Queneau *p. 338*

Métro 5 – Station Bobigny Pablo Picasso *p. 339*

Métro 7 – Aubervilliers Pantin Quatre Chemins *p. 341*

Métro 7 – Fort d'Aubervilliers *p. 342*

Métro 9 – Robespierre *p. 344*

Métro 9 – Croix de Chavaux *p. 345*

Métro 9 – Mairie de Montreuil *p. 346*

Métro 11 – Mairie des Lilas *p. 347*

RER E – Pantin *p. 349*

RER E – Noisy-le-Sec *p. 351*

RER E – Bondy *p. 353*

Annexe n°2 – Diagnostic : pôles d'échanges futurs **p. 355**

Métro 11 – Serge Gainsbourg *p. 356*

Métro 11 – Place Carnot *p. 357*

Métro 11 – Montreuil Hôpital *p. 358*

Métro 11 – La Dhuys *p. 359*

Métro 15 - Drancy-Bobigny *p. 360*

Métro 15 – Pont de Bondy *p. 361*

Le Plan Local de Mobilités d'Est Ensemble

Le présent document se compose en trois parties :

Le diagnostic (avec un sommaire spécifique du document en page 5)

Le plan d'actions (avec un sommaire spécifique du document en page 211)

Les annexes du diagnostic et du plan d'actions.

<u>Annexe n°3 – Diagnostic : Etat des lieux de l’accessibilité pour les 8 communes auditées</u>	<u>p. 362</u>
<u>Bagnole</u>	<u>p. 363</u>
<u>Bobigny</u>	<u>p. 364</u>
<u>Bondy</u>	<u>p. 366</u>
<u>Les Lilas</u>	<u>p. 368</u>
<u>Montreuil</u>	<u>p. 370</u>
<u>Noisy-le-Sec</u>	<u>p. 373</u>
<u>Le Pré Saint-Gervais</u>	<u>p. 375</u>
<u>Romainville</u>	<u>p. 377</u>
<u>Annexe n°4 – Diagnostic : Les différents secteurs enquêtés sur les livraisons</u>	<u>p. 379</u>
<u>Annexe n°5 – Diagnostic : bilan de la concertation par thématique</u>	<u>p. 385</u>
<u>Annexe n°6 – Diagnostic : bilan de la concertation des stands in situ par commune</u>	<u>p. 391</u>
<u>Annexe n°7 – Plan d’actions : Cartes de hiérarchisation du réseau viaire action 1.1</u>	<u>p. 401</u>
<u>Annexe n°8 – Plan d’actions : Orientation n°2 : évolution de l’offre lourde de TC sur Est Ensemble</u>	<u>p. 407</u>
<u>Annexe n°9 – Plan d’actions : Coupes & plans de l’action 3.1</u>	<u>p. 412</u>
<u>Annexe n°10 – Plan d’actions : Estimation du plan de financement des actions</u>	<u>p. 425</u>
<u>Annexe n°11 – Plan d’actions : Les aides possibles auprès des différents partenaires</u>	<u>p. 430</u>
<u>Glossaire</u>	<u>p. 443</u>

Les grandes étapes du PLM d’Est Ensemble

Bilan & évaluation du PLD de 2015 – Diagnostic prospectif

Les travaux et investigations menés dans ce cadre s’appuient sur un recueil bibliographique d’études menées sur le territoire par les différentes instances locales, sur des entretiens avec les acteurs du territoire et sur des relevés / enquêtes de terrain.

Orientations & pistes / programmation des actions

En s’appuyant sur le diagnostic validé, les pistes d’actions sont affinées et présentées sous forme de fiches actions. Le programme d’action sera fixé sur un échéancier.

Projet de PLM et avis des PPA

Il s’agit de réaliser le document qui sera soumis à l’avis des personnes publiques associées après arrêt du PLM en Conseil de Territoire.

Participation du public

Une participation du public sera menée afin de recueillir l’avis de la population et d’entériner le PLM dans le cadre d’une PPVE (participation du public par voie électronique).

PLM définitif

Une fois les avis de la population et des personnes publiques associées (PPA) recueillis par Est Ensemble, le document de PLM est éventuellement modifié avant approbation en Conseil du Territoire.



**Est
Ensemble
Grand Paris**

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

Plan Local de Mobilité

Est Ensemble – Grand Paris

Diagnostic – Octobre 2022



Sommaire	p. 5
1. Le contexte du territoire et ses principales caractéristiques	p. 7
<i>1.1 Un territoire marqué par un dynamisme démographique très important</i>	<i>p. 8</i>
<i>1.2 Un nombre d'emploi en progression mais à un rythme plus faible que l'évolution démographique</i>	<i>p. 10</i>
<i>1.3 Des ménages en situation de possibles fragilités dépendants de l'offre de transports</i>	<i>p. 12</i>
<i>1.4 Un territoire marqué par des ruptures qui contraignent les déplacements</i>	<i>p. 15</i>
<i>1.5 Un territoire attractif et en fort développement</i>	<i>p. 17</i>
<i>1.6 L'impact de la ZFE sur EST ENSEMBLE</i>	<i>p. 25</i>
<i>1.7 Synthèse</i>	<i>p. 26</i>
2. Les déplacements pendulaires des actifs et des scolaires	p. 28
<i>2.1 Une inadéquation entre les emplois offerts sur Est Ensemble et le profil des actifs habitant le territoire</i>	<i>p. 29</i>
<i>2.2 Des actifs qui utilisent majoritairement les TC dans leurs trajets pendulaires</i>	<i>p. 30</i>
<i>2.3 Comment se déplacent les actifs qui habitent et travaillent sur Est Ensemble</i>	<i>p. 33</i>
<i>2.4 Comment se déplacent les actifs qui habitent et travaillent hors Est Ensemble</i>	<i>p. 36</i>
<i>2.5 Comment se déplacent les actifs qui travaillent Est Ensemble sans l'habiter</i>	<i>p. 37</i>
<i>2.6 Les modes utilisés par les actifs entrants ou sortants d'Est ensemble</i>	<i>p. 38</i>
<i>2.7 Synthèse</i>	<i>p. 41</i>
3. Le réseau viaire & La voiture particulière	p. 42
<i>3.1 Un réseau routier hiérarchisé autour d'axes structurants d'intérêt régional et national</i>	<i>p. 43</i>
<i>3.2 Un usage de la voiture particulière globalement contenu</i>	<i>p. 47</i>
<i>3.3 Des niveaux de trafic très importants avec une forte saturation</i>	<i>p. 50</i>
<i>3.4 Des conditions de circulation délicates tout le long de la journée</i>	<i>p. 53</i>
<i>3.5 Une évolution globalement positive en termes d'accidentalité</i>	<i>p. 56</i>
<i>3.6 Un territoire très majoritairement à 30 Km/h</i>	<i>p. 58</i>
<i>3.7 Un objectif de développement des véhicules propres</i>	<i>p. 61</i>
<i>3.8 Transport public particulier de personnes</i>	<i>p. 65</i>
<i>3.9 Synthèse</i>	<i>p. 67</i>
<i>3.10 Evaluation des actions du PLD de 2015</i>	<i>p. 68</i>
4. Les transports collectifs	p. 70
<i>4.1 Les transports collectifs et leurs évolutions récentes dans le contexte régional</i>	<i>p. 71</i>
<i>4.2 L'offre de transports collectifs sur Est ensemble</i>	<i>p. 75</i>
<i>4.3 L'utilisation des TC sur Est ensemble par les actifs</i>	<i>p. 77</i>
<i>4.4 L'offre lourde de TC sur Est Ensemble</i>	<i>p. 79</i>
<i>4.5 L'offre BUS de TC sur Est Ensemble</i>	<i>p. 86</i>
<i>4.6 L'offre de bus de nuit sur Est Ensemble</i>	<i>p. 99</i>
<i>4.7 Les points durs de circulation des bus</i>	<i>p. 100</i>

Le Plan Local de Mobilités d'Est Ensemble

Prenant en compte les spécificités de la Région Île-de-France et notamment l'impossibilité de définir à l'échelle locale l'ensemble des éléments contenus dans un Plan de Déplacements Urbains (PDU), le législateur a introduit dans la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU) une modification de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) qui a été renforcée par la loi d'orientation des mobilités (LOM) prévoyant l'élaboration de documents précisant le PDU Île-de-France sous la forme de Plans Locaux de Mobilités (PLM).

Un certain nombre de territoires ont été déclarés comme pertinents pour élaborer un Plan Local de Mobilité qui est donc une déclinaison locale des orientations du PDUIF auquel il fait référence. Il a pour objet de préciser localement, dans un objectif général de développement durable, les moyens et les actions envisageables à mettre en œuvre dans les cinq ans pour répondre aux orientations retenues dans le PDU. **C'est dans ce cadre qu'Est Ensemble a choisi d'engager en 2021 la démarche de révision du PLD de 2015 en PLM.**

<u>4.8 L'accessibilité sur les lignes de bus sur Est ensemble</u>	<u>p. 102</u>
<u>4.9 Les pôles d'échanges sur Est ensemble</u>	<u>p. 104</u>
<u>4.10 Les projets de TC sur Est ensemble</u>	<u>p. 107</u>
<u>4.11 La prise en compte des nuisances sonores générées par les TC</u>	<u>p. 117</u>
<u>4.12 Synthèse</u>	<u>p. 118</u>
<u>4.13 Evaluation des actions du PLD de 2015</u>	<u>p. 119</u>
5. Le stationnement	p. 122
<u>5.1 Le stationnement, un levier important pour agir sur le développement des mobilités alternatives</u>	<u>p. 123</u>
<u>5.2 Le besoin en stationnement sur voirie pour les résidents</u>	<u>p. 127</u>
<u>5.3 Les politiques de stationnement sur Est Ensemble</u>	<u>p. 129</u>
<u>5.4 Des espaces de parking à valoriser pour désengorger le stationnement sur voirie</u>	<u>p. 133</u>
<u>5.5 Le stationnement Illicite une pratique généralisée sur Est ensemble</u>	<u>p. 134</u>
<u>5.6 Les normes de stationnement au sein des espaces privés</u>	<u>p. 136</u>
<u>5.7 Synthèse</u>	<u>p. 139</u>
<u>5.8 Evaluation des actions du PLD de 2015</u>	<u>p. 140</u>
6. Les modes actifs	p. 141
<u>6.1 Les modes actifs dans le contexte régional</u>	<u>p. 142</u>
<u>6.2 La pratique en modes actifs sur Est ensemble</u>	<u>p. 152</u>
<u>6.3 Analyse de la marchabilité sur Est Ensemble</u>	<u>p. 156</u>
<u>6.4 Etat des lieux de l'accessibilité de la voirie sur Est ensemble</u>	<u>p. 162</u>
<u>6.5 Le réseau cyclable sur Est Ensemble</u>	<u>p. 165</u>
<u>6.6 Le canal de l'Ourcq un axe majeur pour les modes actifs et notamment pour les trajets pendulaires de cyclistes</u>	<u>p. 175</u>
<u>6.7 Le stationnement des cycles sur Est Ensemble</u>	<u>p. 176</u>
<u>6.8 Le projet du Grand Chemin</u>	<u>p. 178</u>
<u>6.9 Les services à destination des cyclistes</u>	<u>p. 179</u>
<u>6.10 Synthèse</u>	<u>p. 186</u>
<u>6.11 Evaluation des actions du PLD de 2015</u>	<u>p. 187</u>
7. Les livraisons de marchandises	p. 190
<u>7.1 Cadrage régional du transport de marchandises</u>	<u>p. 191</u>
<u>7.2 Les infrastructures pour le transport de marchandises sur Est Ensemble</u>	<u>p. 194</u>
<u>7.3 Les livraisons de marchandises sur Est Ensemble</u>	<u>p. 196</u>
<u>7.4 L'enquête de livraisons sur Est Ensemble</u>	<u>p. 200</u>
<u>7.5 Synthèse</u>	<u>p. 203</u>
<u>7.6 Evaluation des actions du PLD de 2015</u>	<u>p. 204</u>
8. Bilan de la concertation des stands in situ	p. 206

Le PDU IF & le PLM

- 12 actions socles du PDUIF qui doivent être déclinées dans un PLM
- Des actions à la carte possibles dans un PLM
- Un caractère pré-opérationnel recherché dans un PLM

Concernant les enjeux du PDUIF (afin de respecter notamment les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020), le PDUIF vise à augmenter la part modale des modes alternatifs à l'automobile, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7 % du fait de l'augmentation de la démographie francilienne, ainsi les augmentations de parts modales suivantes sont attendues :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés ;

Cette diminution de l'usage des modes individuels motorisés est en nette rupture avec l'évolution tendancielle (hors mise en œuvre des mesures du PDUIF) qui conduirait à une hausse de 8% de ces déplacements.

1.

Le contexte du territoire, et ses principales caractéristiques

Neuf communes à l'Est de Paris

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

426 000 habitants en 2018 et une forte croissance démographique

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

Avec près de **6 % de croissance démographique** entre 2013 et 2018, soit un taux de croissance annuel moyen de 1,10%, Est Ensemble est bien plus dynamique que la région Île-de-France (+0,42 %). Toutes les communes ont connu une croissance démographique importante entre 2013 et 2018, à l'exception de Bagnolet et du Pré-Saint-Gervais, dont la population a légèrement baissé (-2 %).

A noter que la **croissance démographique du territoire a tendance à s'intensifier**. Le taux de croissance annuel moyen était en effet plus faible entre 1999 et 2013 (+0,8 %) qu'il ne l'est ces dernières années.

Un territoire très densément peuplé

Est Ensemble a un habitat très dense avec **près de 11 000 habitants au km²**. Les communes les plus denses sont celles situées à l'Ouest, à proximité de Paris. Les Lilas et le Pré Saint-Gervais sont les communes les plus petites en nombre d'habitants mais aussi les plus denses (respectivement 23 402 et 17 485 hab./km²). Bobigny et Noisy le Sec avec 7 800 à 9 000 hab./km² sont les communes les moins denses.

Communes	Population 2018	Evolution 2013-2018	Densité de population 2018 (hab./km ²)
Bagnolet	35 442	-2 %	11 814
Bobigny	54 272	9 %	7 753
Bondy	54 055	2 %	10 811
Le Pré St-Gervais	17 485	-2 %	17 485
Les Lilas	23 402	3 %	23 402
Montreuil	109 914	6 %	12 212
Noisy-le-Sec	44 223	8 %	8 844
Pantin	59 060	10 %	11 812
Romainville	28 536	11 %	9 512
EST ENSEMBLE	426 389	6 %	10 933

Source : Insee 2018

426 389 habitants

En 2018

- **26 %** de la population du département de Seine-Saint-Denis
- **3,5 %** de la population de la région Île-de-France

10 933 habitants /km²

de 7 753hab/km² à Bobigny à 23 402hab/km² aux Lilas

- **6 977 hab./km²** pour la Seine-Saint-Denis
- **1 017 hab./km²** pour la Région Île-de-France

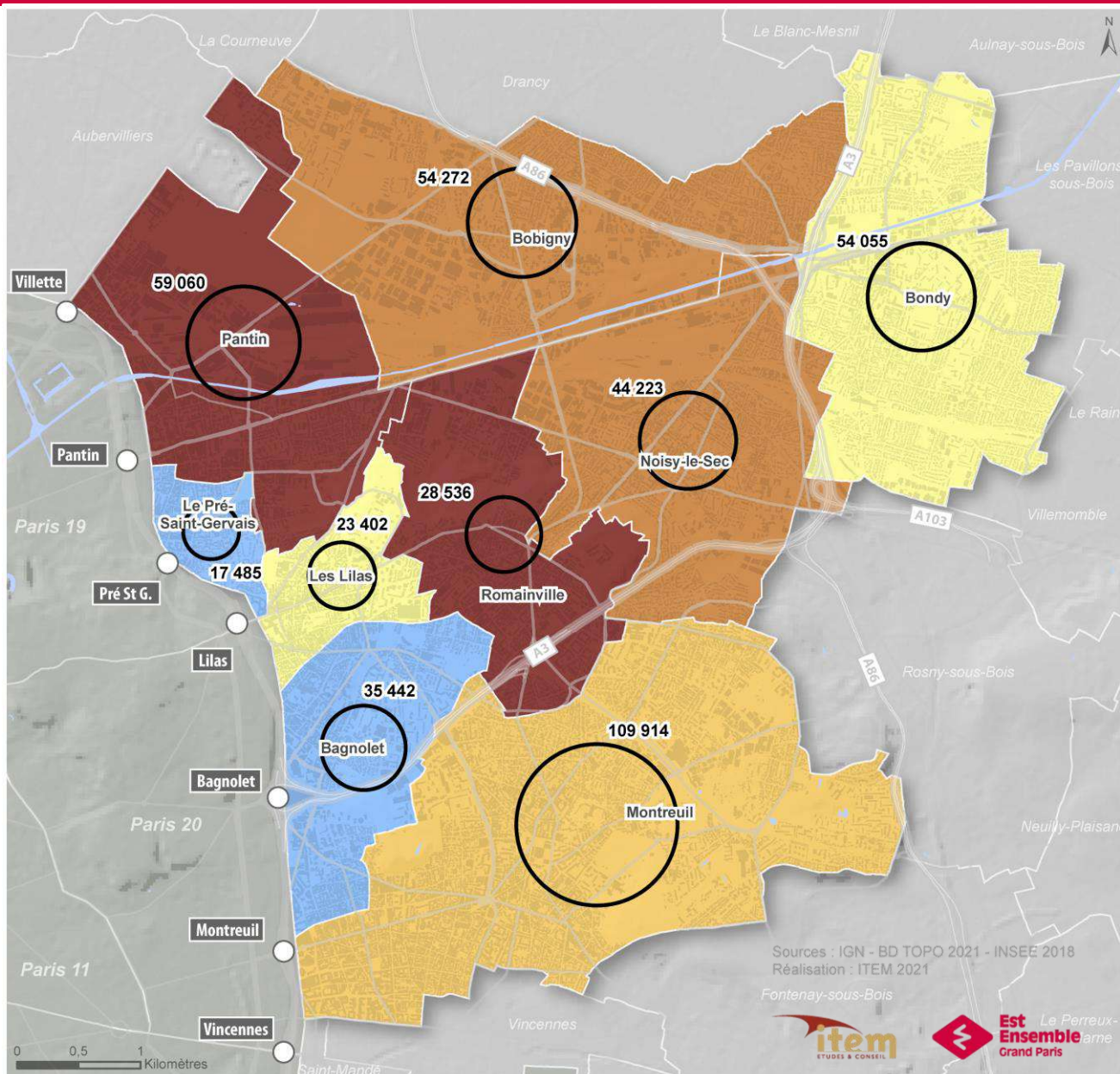
22 600 habitants en plus sur Est Ensemble

Entre 2013 et 2018

- Soit une **augmentation de 6%** de la population
- **5%** d'augmentation en Seine-Saint-Denis
- **2%** d'augmentation en Île-de-France

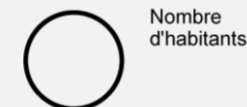
Territoire	Taux annuel moyen 2013-2018	Taux annuel moyen 1999-2013
93 – Est Ensemble	1,10 %	0,79 %
93 - Seine-Saint-Denis	1,01 %	0,83 %
Île-de-France	0,42 %	0,63 %

Source : Insee 2018

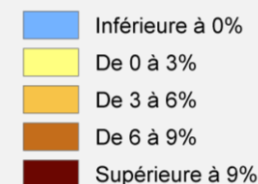


Evolution de la population d'Est Ensemble entre 2013 et 2018

Population communale en 2018



Evolution de population 2013-2018



Une augmentation de la population sur Est Ensemble plus importante qu'en Seine-Saint-Denis

- Le taux de croissance annuel moyen entre 2013 et 2018 de la population en Seine-Saint-Denis est plus de deux fois supérieur à celui de la Région Île-de-France.
- Cependant, il est supérieur de 10 % sur le territoire d'Est Ensemble par rapport à la Seine-Saint-Denis, ce qui en fait un des territoires les plus dynamiques d'Île-de-France,

Est Ensemble, un pôle d'emploi important du département de Seine-Saint-Denis

Le territoire offre plus de 166 000 emplois en 2018, ce qui représente près de 30 % de l'offre en Seine-Saint-Denis, mais seulement 2,9 % des emplois de la Région Île-de-France. La commune de Montreuil est le pôle d'emploi le plus important, avec plus de 55 000 emplois, soit un peu plus du tiers des emplois d'Est Ensemble. Les communes de Pantin et Bobigny arrivent ensuite avec près de 30 000 emplois chacune. À elles trois, ces communes représentent près de 70 % des emplois du territoire.

Un secteur d'emploi globalement dynamique mais des évolutions disparates selon les communes ...

Entre 2013 et 2018, l'offre d'emploi a progressé de 2,6 % sur Est Ensemble, avec de fortes disparités en fonction des communes. En effet, l'emploi a progressé de 11 % et 7 % respectivement à Romainville et Noisy-le-Sec, quand il a baissé de 9 % à Bagnole. Avec 5% d'augmentation, et 2 500 emplois supplémentaires depuis 2013, la ville de Montreuil se renforce comme pôle économique d'Est Ensemble, et plus généralement de Seine-Saint-Denis.

... mais un territoire qui n'est pas autosuffisant en termes d'emploi

Le territoire présente un déficit d'emploi, avec un ratio Emplois / Actifs de 0,8. Encore une fois, on observe des différences importantes entre les communes (Bobigny 128 %, Montreuil / Pantin 97 % ; 38 % au Pré-Saint-Gervais).

Une progression du nombre d'emploi qui reste moins importante que la croissance démographique

Entre 2013 et 2018, la population sur le territoire a progressé de 6 %, soit une hausse deux fois plus importante que la progression du nombre d'emplois. La population a notamment progressé de 9 % Bobigny, quand le nombre d'emploi a progressé de seulement 2 %. A long-terme, la décorrélation entre zone d'emploi et d'habitation à l'échelle d'Île-de-France nécessitera un investissement encore plus important en modes de transport en commun lourds, et induira pour les actifs un allongement des temps de parcours.

166 500 emplois

En 2018 dans Est Ensemble

- 29 % Des emplois de Seine-Saint-Denis
- 2,9 % Des emplois de la Région Île-de-France

2,6 % d'augmentation

du nombre d'emplois depuis 2013

Soit 4 150 emplois supplémentaires environ

- 3,8 % d'emplois supplémentaires en Seine-Saint-Denis
- 1,4 % d'emplois supplémentaires en Île-de-France

Ratio Emplois / Actifs : 80 %

Un peu en dessous de la Métropole du Grand Paris (hors Paris) : 87 %

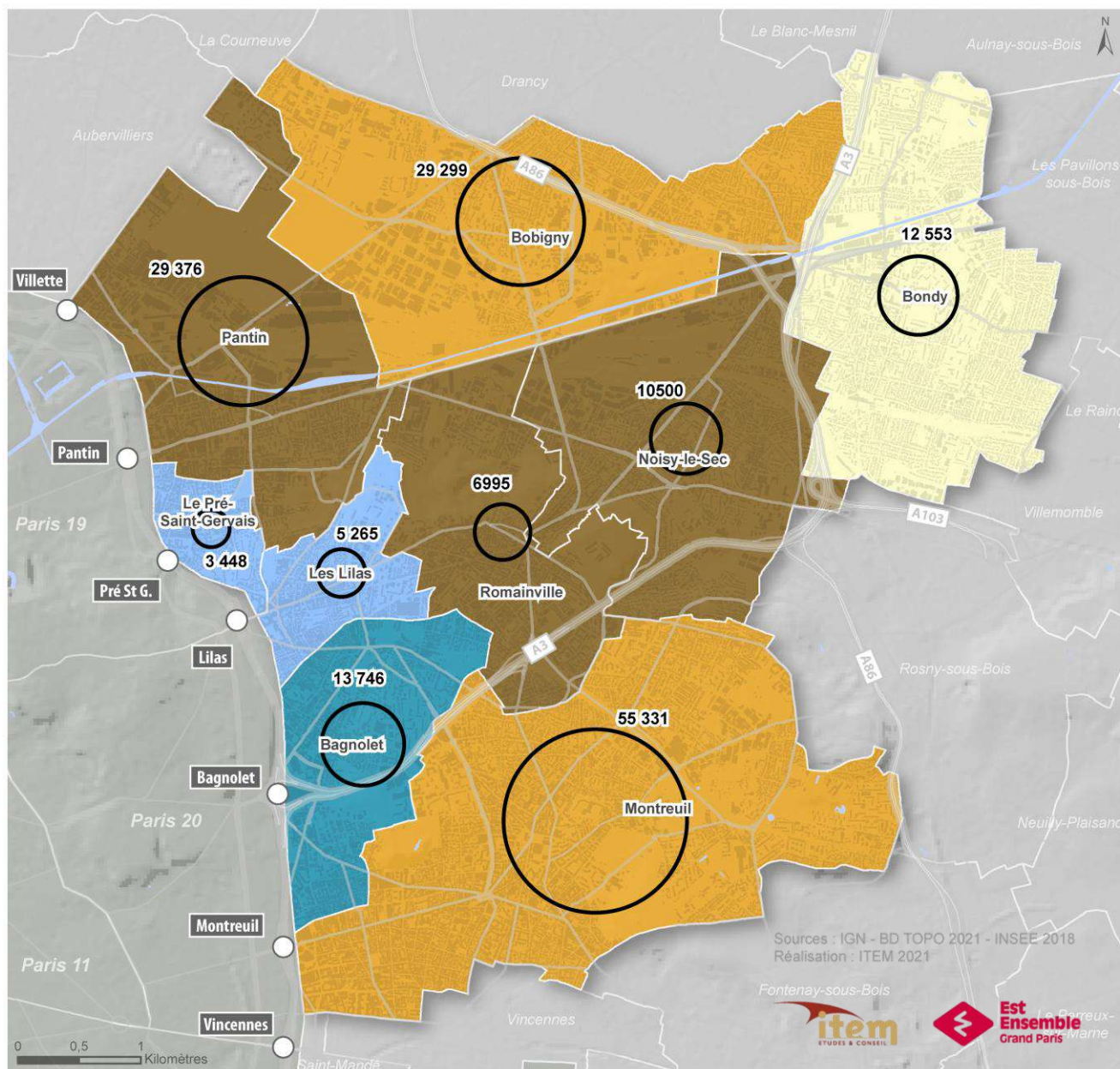
Exemple d'autres territoires du Grand Paris :

- Grand Paris Grand Est : 52 %
- Paris Est Marne et Bois : 62 %
- Paris Terres d'Envol : 66 %
- Plaine Commune : 95 %
- Paris Ouest La Défense : 163 %

Source : Insee 2018

Communes	Nombre d'emplois en 2018	Variation 2013 - 2018 (%)	Ratio emplois /actifs
Bagnole	13 746	- 9 %	77 %
Bobigny	29 299	+ 2 %	128 %
Bondy	12 553	- 1 %	51 %
Le Pré St-Gervais	3 448	- 1 %	38 %
Les Lilas	5 265	- 2 %	44 %
Montreuil	55 331	+ 5 %	97 %
Noisy-le-Sec	10 500	+ 7 %	51 %
Pantin	29 376	+ 5 %	97 %
Romainville	6 995	+ 11 %	50 %
EST ENSEMBLE	166 513	+ 2,6 %	80 %

Source : Insee 2018



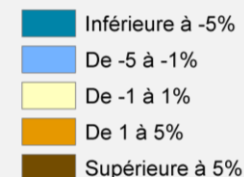
Evolution des emplois dans Est Ensemble

entre 2013 et 2018

Emploi communal en 2018



Evolution des emplois 2013-2018



Une baisse des emplois sur les communes des Faubourgs

En dehors de Pantin et dans une moindre mesure de Montreuil, ce secteur voit une rationalisation des emplois offerts.

Un fort dynamisme au cœur d'Est Ensemble

Pantin, Romainville et Noisy-le-Sec et dans une moindre mesure Montreuil et Bobigny, ont eu des augmentations importantes du nombre d'emplois à l'échelle communale.

44 % des ménages ne sont pas imposables sur Est Ensemble

Est Ensemble est un territoire populaire, qui concentre d'importantes difficultés socio-économiques. Ainsi, on retrouve **19 quartiers** politique de la ville, et **plus de 40 % de logement social**. Le taux de pauvreté est important, et en 2018, **44 % des ménages ne sont pas imposables**. On constate cependant des **disparités selon les communes**. Bobigny et Bondy sont les seules communes où plus d'un ménage sur deux n'est pas imposable en 2019, mais ce chiffre tombe à moins d'un tiers des ménages sur la commune des Lilas.

Près de 50 % de ménages non motorisés

Un nombre important de ménages, environ 82 500, ne possèdent pas de véhicules. On constate que ce sont les communes les plus proches de Paris qui ont la part de ménages non motorisés la plus importante. Ceci s'explique par la présence d'une **offre de transport ferrée de qualité**. Aussi, les ménages sont moins dépendants de leurs propres véhicules que dans les autres communes. Par rapport à la Seine-Saint-Denis, les habitants d'Est Ensemble sont moins motorisés puisque dans le département seulement 39 % des foyers n'ont pas de véhicule, le chiffre est de 35 % pour la région. Avec 0,63 véhicule par ménage, le besoin de stationnement est plus limité que dans d'autres territoires.

Plus de 52 000 personnes potentiellement captives au vu de leur âge

Le territoire compte 12 % de personnes âgées de plus de 65 ans et 9 % de 11-17 ans, soit 21 % de personnes potentiellement captives au vu de leur âge. Ces personnes sont les plus dépendantes des transports en commun. On constate que cette distribution des âges est très similaire entre les communes. Les personnes de plus de 65 ans et les ménages non motorisés se recoupent. On ne peut pas ainsi déterminer de manière précise la part des captifs sur le territoire.

Communes	Ménages sans voiture 2018 (%)	65 ans et plus	Part des plus de 65 ans (%)	11-17 ans	Part des 11/17 ans (%)	Ménages non imposés en 2019
Bagnolet	50 %	4 516	13 %	2 996	8 %	45 %
Bobigny	46 %	5 675	10 %	5 667	10 %	57 %
Bondy	35 %	6 712	12 %	5 326	10 %	51 %
Le Pré St-Gervais	54 %	2 474	14 %	1 296	7 %	39 %
Les Lilas	49 %	3 715	16 %	1 757	8 %	31 %
Montreuil	50 %	14 179	13 %	9 043	8 %	38 %
Noisy-le-Sec	40 %	5 005	11 %	4 230	10 %	48 %
Pantin	57 %	6 765	12 %	4 799	8 %	43 %
Romainville	40 %	3 275	12 %	2 527	9 %	42 %
EST ENSEMBLE	47 %	52 316	12 %	37 641	9 %	44 %

Source : Insee 2018

Ménages non imposables en 2018

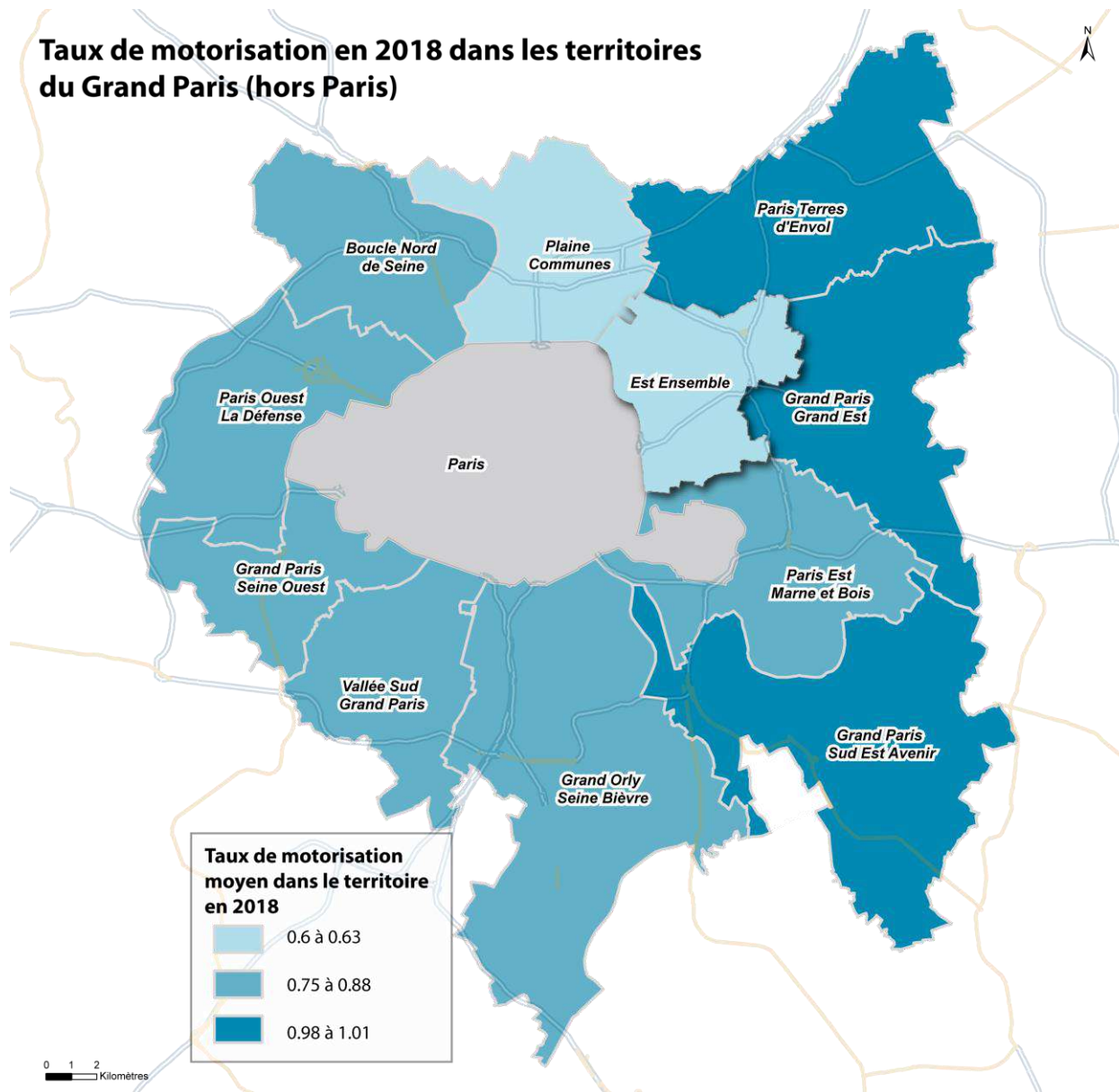
- Seine-Saint-Denis : 44 %
- Île-de-France : 36 %

Le territoire d'Est Ensemble se situe dans la moyenne départementale, mais largement au-dessus de la moyenne régionale.

Plusieurs facteurs peuvent rendre la population dépendante à l'offre de transports en commun :

- **La pauvreté** : l'acquisition d'une voiture et les frais liés à son fonctionnement et son entretien nécessitent des moyens financiers non négligeables. Les populations les plus fragiles renoncent ainsi souvent à l'achat d'un véhicule, et sont donc dépendants de l'offre de transports collectifs.
- **L'âge** : les populations de 11 à 17 ans qui pourtant se déplacent sans leurs parents sont souvent captifs des transports en commun, car ils n'ont pas l'âge pour conduire un véhicule. Les personnes âgées peuvent également avoir des soucis de santé qui entraînent une incapacité à la conduite.

Taux de motorisation en 2018 dans les territoires du Grand Paris (hors Paris)



Une motorisation plus faible à Est Ensemble que dans les autres territoires du Grand Paris

Taux de motorisation 0,63

- Métropole du Grand Paris (hors Paris) : 0,84
- Maximum : Grand Paris Grand Est : 1,01
- Minimum : Plaine Commune : 0,6

Et une forte proportion de ménages non motorisés

47 % à Est Ensemble en 2018

- Métropole du Grand Paris (hors Paris) : 35%
- Maximum : Plaine Commune : 50 %
- Minimum : Grand Paris Grand Est : 25 %

Source : Insee 2018

Un taux de chômage moyen de 18 % sur Est Ensemble, avec des disparités importantes entre l'Est et l'Ouest du territoire

En 2018, Est Ensemble compte 208 000 actifs et représente 27 % des actifs du département de Seine-Saint-Denis, mais seulement 3,4 % des actifs d'Île-de-France. Du point de vue dynamique, une hausse de 2,8 % a été constatée pour Est Ensemble entre 2013 et 2018, soit environ 5 700 actifs en plus en cinq ans. La progression rapide du nombre d'actifs pose également la question de l'absorption de ces nouveaux actifs sur le marché du travail.

Le taux de chômage moyen sur le territoire est en effet élevé, avec 18 % de personnes sans emploi en 2018. De fortes disparités sont observées entre les communes. En effet, le taux de chômage varie de 13 % au Lilas, qui se situe davantage dans la dynamique parisienne, alors qu'il atteint 21 % dans les communes de Bobigny ou Bondy. Le taux de chômage dans les autres communes du territoire se situe entre 16 % et 18 %.

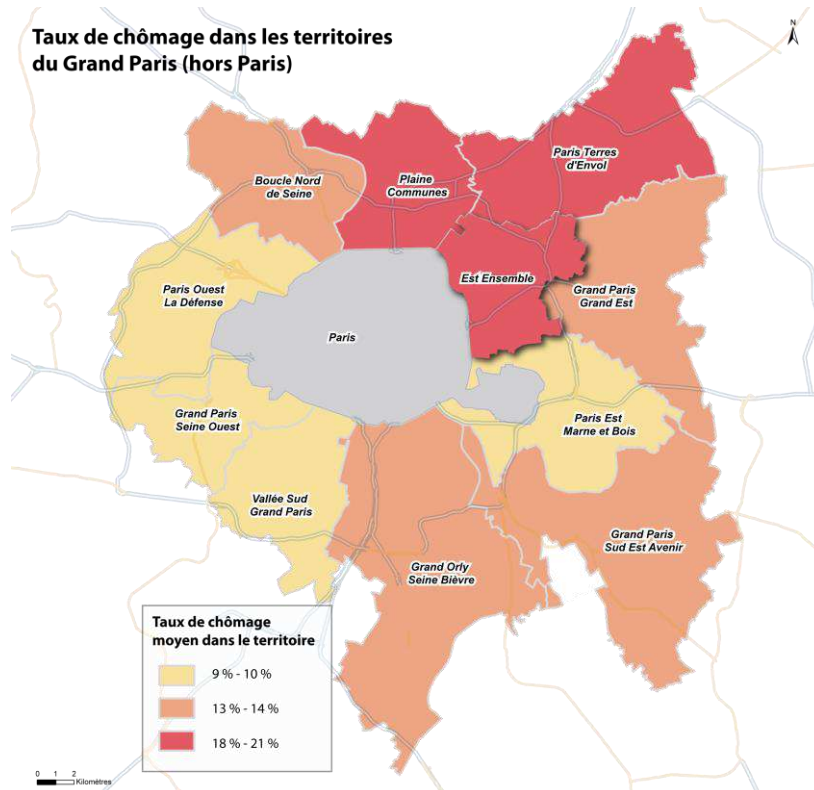
Une baisse du chômage sur Est Ensemble entre 2013 et 2018, mais dans des proportions variables entre communes du territoire

Entre 2013 et 2018, une baisse du taux de chômage a été enregistrée, ce dernier passant de 19,2 % à 17,6 %. Le nombre de chômeurs a diminué de 6 % entre ces deux dates, passant de 38 950 en 2013 à 36 657 en 2018. Si cette diminution est constatée dans toutes les communes, elle l'est néanmoins dans des proportions différentes : de - 1 % de chômeurs à Montreuil ou - 2 % à Bondy, à - 16 % à Noisy-le-Sec ou - 14 % à Bagnole.

Un territoire dans la moyenne de Seine-Saint-Denis

Si à l'échelle des territoires du Grand Paris, Est Ensemble apparait comme un territoire de fort chômage, il est en revanche dans la moyenne des territoires de Seine-Saint-Denis sur le plan du taux de chômage, et même en dessous d'autres intercommunalités comme Plaine Communes (21 %) et Paris Terres d'Envol (19 %)

Taux de chômage dans les territoires du Grand Paris (hors Paris)



Source : Insee 2018

17,6 % de personnes sans emploi
Soit 36 657 personnes, en 2018
dans Est Ensemble

- 17,8 % en Seine-Saint-Denis
- 12,2 % en Île-de-France

Exemples d'autres territoires du Grand Paris :

- Plaine Commune : 21 %
- Paris Terres d'Envol : 19 %
- Grand Paris Seine Ouest : 9 %

Une baisse du taux de chômage : de 19,2 % en 2013 à 17,6 % en 2018 sur Est Ensemble

- De 22,7 % en 2013 à 17,9 % en Seine-Saint-Denis
- De 14 % à 12,2 % en Île-de-France

Communes	Actifs 2018	Taux de chômage 2018	Evolution du nombre de chômeurs (2013 - 2018)
Bagnole	17 785	16 %	- 14 %
Bobigny	22 853	21 %	- 8 %
Bondy	24 518	21 %	- 2 %
Le Pré St-Gervais	9 130	17 %	- 9 %
Les Lilas	12 081	13 %	- 4 %
Montreuil	57 082	17 %	- 1 %
Noisy-le-Sec	20 576	18 %	- 16 %
Pantin	30 239	16 %	- 4 %
Romainville	13 955	17 %	- 4 %
EST ENSEMBLE	208 219	18 %	- 6 %

Source : Insee 2018

Un territoire soumis à de fortes ruptures, qui peuvent contraindre les déplacements sur le territoire, notamment pour les modes actifs

Sur le territoire d'Est Ensemble des ruptures à la fois naturelles et anthropiques contraignent les déplacements, notamment pour les modes actifs, dont l'attractivité est inversement corrélée à la présence de relief, à une circulation importante, à la nécessité de faire des détours ... Dans l'optique d'un développement des pratiques à la fois du vélo et de la marche, la prise en compte et le solutionnement de ces ruptures est un élément capital. Outre les déplacements en modes actifs, les ruptures sont également génératrices de détours pour les flux automobiles, ce qui favorise l'encombrement du réseau sur le territoire, et le rallongement du temps de parcours pour les automobilistes.

Les ruptures physiques avec la topographie en lien avec le plateau

- Le paysage est marqué par le contraste entre le plateau de Romainville (altitude 100-135 m) et le Sud de la plaine de France (altitude 30-50m). Le plateau de Romainville forme une unité paysagère avec les hauteurs de l'Est de Paris (Buttes-Chaumont, Belleville, Père-Lachaise).
- Le canal de l'Ourcq constitue également une rupture importante dans les déplacements Nord-Sud

Les ruptures routières avec les autoroutes et les grandes départementales

L'A3 et l'A86 créent des coupures importantes dans le territoire de même que les D932 et D933

Les ruptures du fait des fortes emprises

Ceci est surtout marqué au Nord du territoire qui est séparé par de vastes espaces d'activités industrielles et logistiques ainsi que le cimetière parisien de Pantin, plus grand cimetière de Paris avec plus de 100 ha.

Les différentes centralités du territoire

On distingue plusieurs types de centralités sur le territoire :

- Des **faubourgs le long d'axes radiaux** desservis par le métro comme Montreuil, Pantin et Les Lilas.
- Des **centres rénovés** le long de l'axe qui les relie à une gare (*Noisy-le-Sec, Bondy*) ou une station de métro (*Bagnolet, le Pré Saint-Gervais*).
- Un **centre ancien de plateau** à l'écart des grands axes (*Romainville*).
- Un **centre nouveau** créé dans les années 1960 : la ville-préfecture de Seine-Saint-Denis (*Bobigny*).
- A côté de ces centralités majeures, on note la présence de **centres de quartiers** comme La Villette-Quatre Chemins, Le Petit Noisy, Le Petit Pantin ou Les Ruffins.
- Les grands centres commerciaux sont également des centralités importantes (*Grande Porte, Bel Est, Bobigny 2,...*).

De manière générale, il y a une **différenciation assez marquée entre la première couronne** où les lieux de vie intenses tissent une maille serrée en relation forte avec la proximité immédiate de Paris (*notamment sur le plan culturel*), **et l'Est du territoire** où le réseau de centres est plus lâche et moins dynamique. Le centre de Bobigny, qui fait actuellement l'objet d'un projet de restructuration lourde, occupe une place à part.



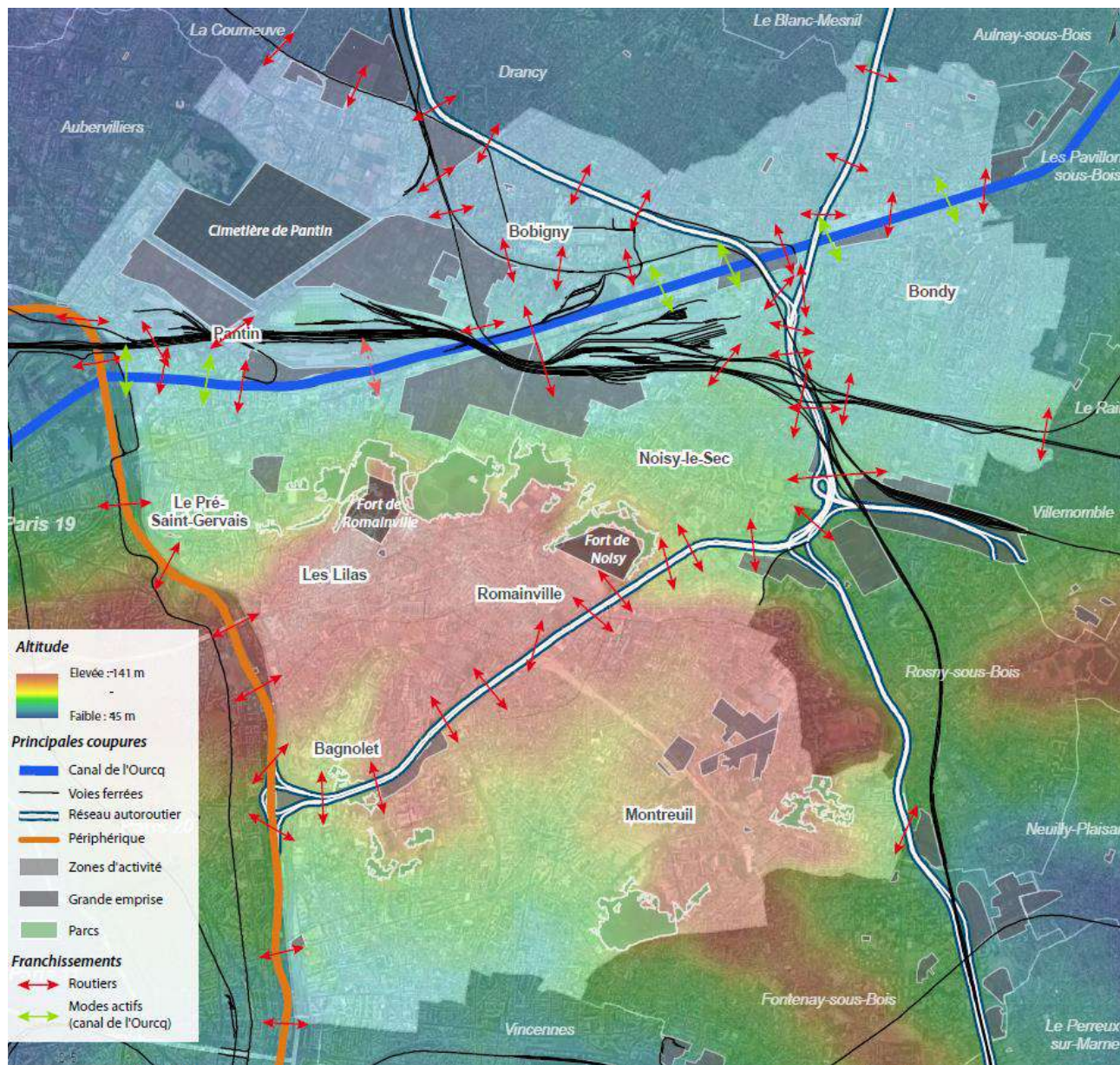
Plateau de Romainville



Canal de l'Ourcq à Pantin



A3 Porte de Bagnolet



De nombreux franchissements sur les axes autoroutiers

Sur le territoire d'Est Ensemble, de nombreuses voies de circulation urbaines permettent de franchir le réseau autoroutier. Ces franchissements sont également accessibles pour les cycles, mais parfois dangereux du fait de l'absence d'aménagement cyclable et d'un trafic intense.

Le canal de l'Ourcq : la rupture majeure du territoire du fait de franchissements espacés

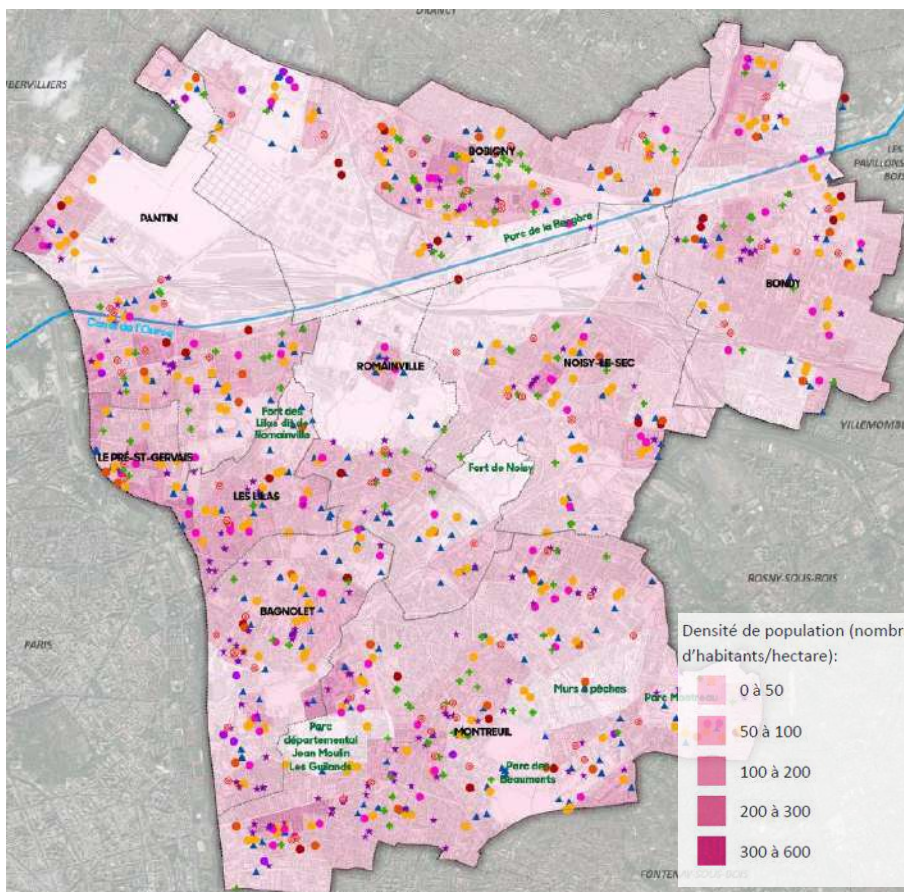
Sur le territoire, le canal de l'Ourcq traverse tout le territoire d'Est en Ouest sur 17 km, et constitue une barrière majeure pour les déplacements du Nord au Sud. Les franchissements sont peu nombreux et dispersés, surtout dans le secteur Pantin / Bobigny.

Sur le territoire on recense :

- 7 franchissements routiers : soit un franchissement tous les 2,4km
- 6 passerelles réservées pour les modes actifs, soit un franchissement tous les 2,8 km.

Une offre d'équipement et de services importante sur le territoire, notamment dans les communes limitrophes de Paris, et le centre de Bobigny

- Écoles primaire et élémentaire
- Équipement petite enfance
- Collège
- Lycée
- Établissement d'enseignement supérieur
- ▲ Installation sportive
- ★ Équipements culturels : bibliothèque, médiathèque, cinéma, espace de loisirs, etc.
- ⊙ Établissement administratif
- ⊕ Structure d'accès au droit, maison de l'emploi, établissement d'action sociale, protection de l'enfance, etc.



Sur le territoire d'Est Ensemble, on recense en 2015 ...

Enseignement

- 214 écoles primaires et élémentaires (dont 8 privées)
- 39 collèges (dont 8 privés)
- 27 lycées (dont 5 privés)
- 14 établissements d'enseignement secondaires (dont 2 privés)

Sport et Loisirs

- 207 installations sportives (gymnases, stades, plateaux)
- 18 bibliothèques et médiathèques
- 7 cinémas

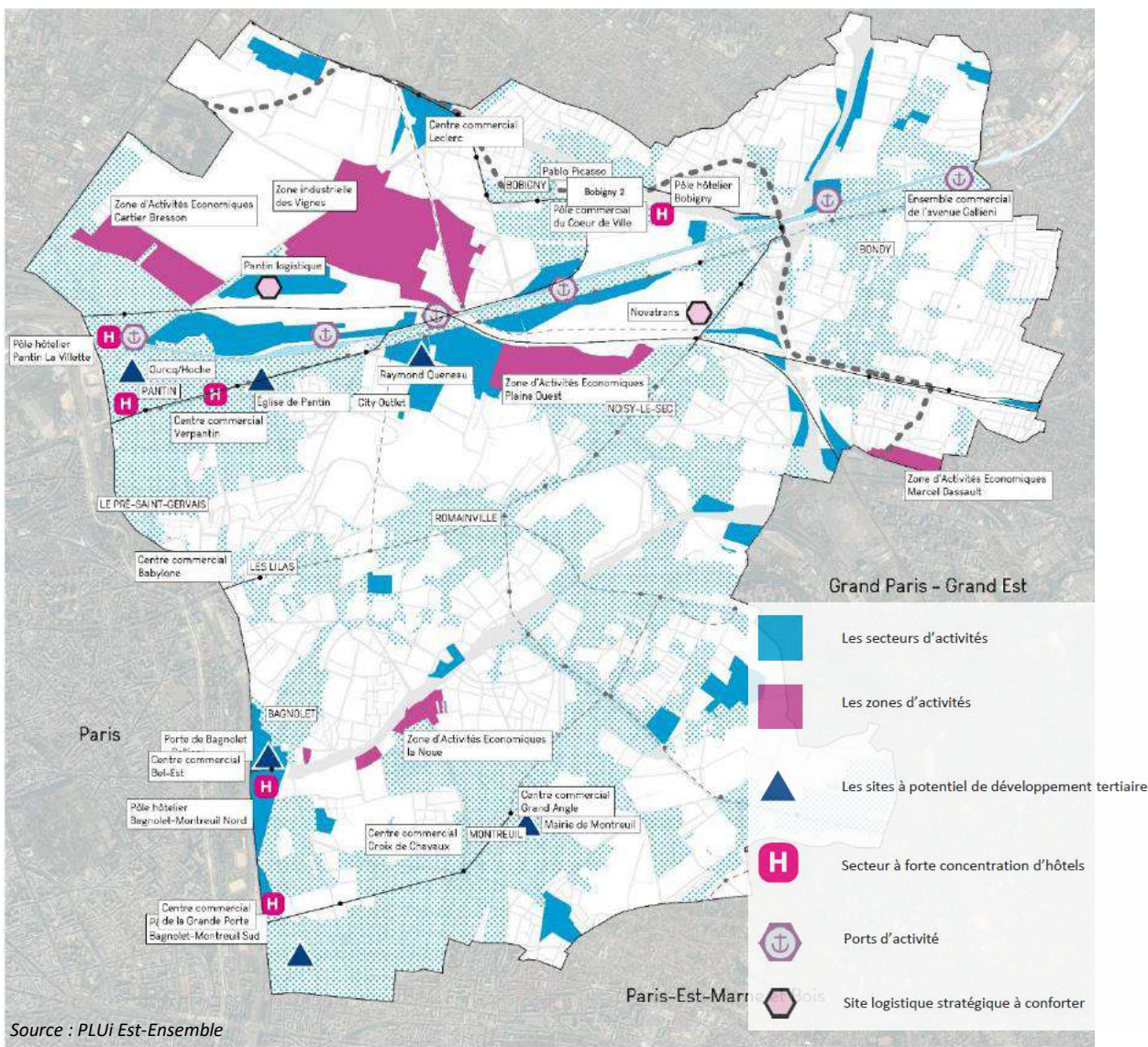
Démarches / Administration

- 24 établissements administratifs (tribunaux, bureaux de police, commissariats, préfectures)
- 20 structures d'accès au droit (maisons de justice et du droit, association d'aide aux victimes, conseil départemental d'accès au droit, point d'accès au droit ...)

Source : PLUi Est-Ensemble

Communes	Ecoles	Collèges / Lycées	Enseignement supérieur	Équipements médicaux	Bibliothèques / médiathèques	Espaces culturels et de loisirs
Bagnolet	20	5	3	16	3	24
Bobigny	32	10	4	23	2	17
Bondy	28	10	1	18	1	13
Le Pré St-Gervais	9	2		6	1	3
Les Lilas	10	2		11	1	15
Montreuil	51	19	5	35	4	55
Noisy-le-Sec	22	5		13	2	9
Pantin	28	10	1	19	3	22
Romainville	14	3		8	1	12

Une concentration importante d'espaces économiques au nord du territoire, notamment le long du canal de l'Ourcq



Sept centres commerciaux recensés par la CCI

Centre commercial au sens du Conseil National des Centres Commerciaux*

- Grand Angle
- Grande Porte
- Croix de Chavaux
- Bel Est
- Verpantin
- Babylone
- Bobigny 2

*Pour le CNCC, un centre commercial comprend au moins 20 magasins ou services pour une surface de vente d'au moins 5 000 m².

Source : PLUi Est-Ensemble

Plus de 400 entreprises ou administrations de 50 salariés et plus

Le tissu des principaux employeurs du territoire est réparti différemment que le poids démographique de chaque commune. Bobigny, avec la présence notamment de nombreuses administrations, voit une part importante des entreprises de 50 salariés et plus, tout comme Pantin avec pour elle les entreprises de Pantin Logistique notamment. Mais c'est à Montreuil que les principaux employeurs sont installés avec près du tiers des entreprises de cette strate d'effectif.

Communes	% de la pop. d'Est Ensemble	% d'employeurs de 50 salariés ou plus
Bagnolet	8%	6%
Bobigny	13%	18%
Bondy	13%	9%
Le Pré St-Gervais	4%	3%
Les Lilas	5%	3%
Montreuil	26%	30%
Noisy-le-Sec	10%	9%
Pantin	14%	17%
Romainville	7%	5%
EST ENSEMBLE	100%	100%

Source : SIRENE 2020 & INSEE 2018

Communes	Nbre d'employeurs de 50 salariés ou plus
Bagnolet	28
Bobigny	77
Bondy	37
Pré-St-Gervais	13
Les Lilas	11
Montreuil	131
Noisy-le-Sec	39
Pantin	75
Romainville	20
Total	431

Source : SIRENE 2020

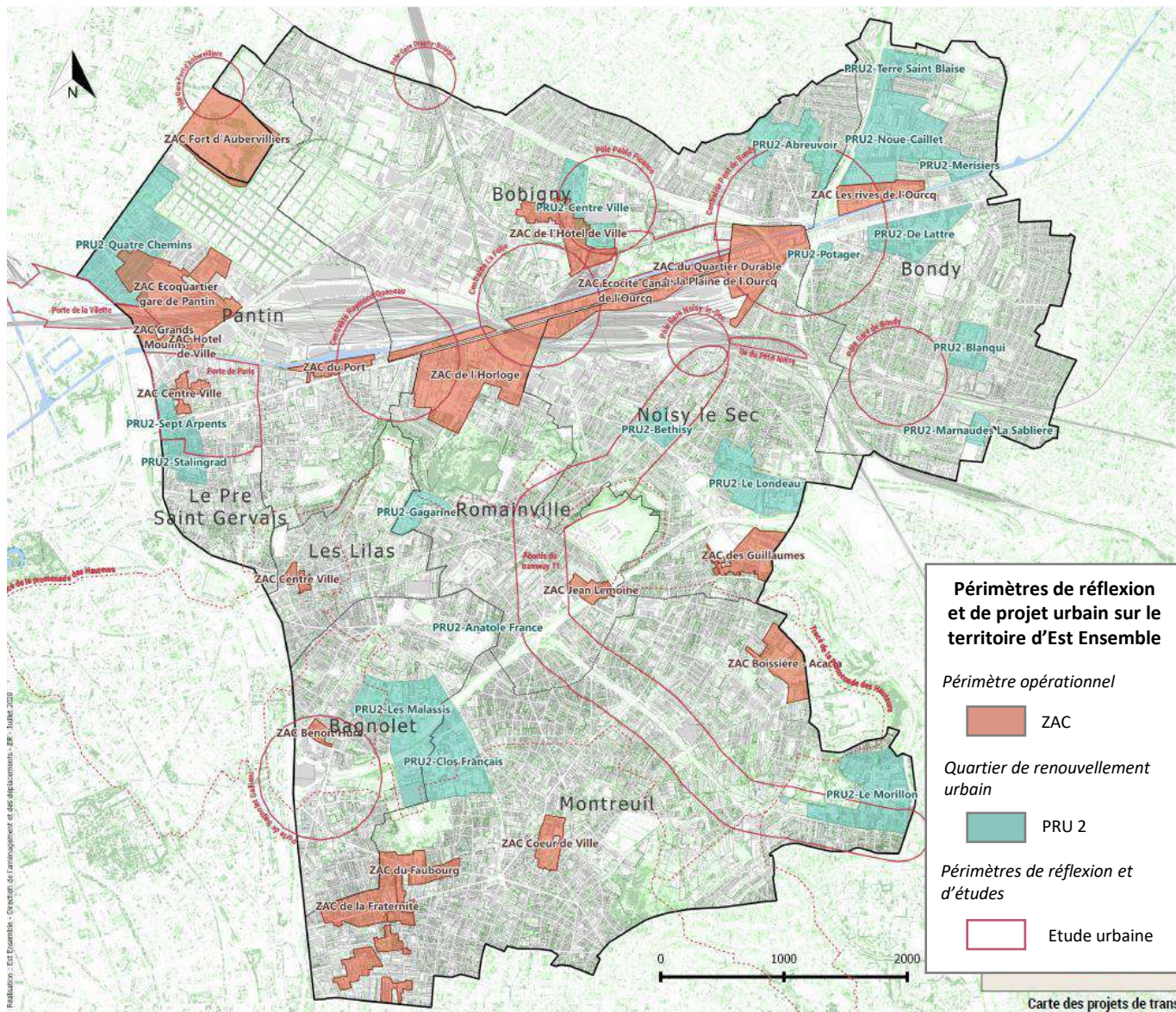
Un rôle attendu dans l'organisation des mobilités des salariés pour ces entreprises

Depuis le 1er janvier 2020, la loi LOM impose aux entreprises de plus de 50 salariés sur un même site, qu'à défaut d'accord sur les mesures visant à améliorer la mobilité domicile/ travail des salariés, elles ont l'obligation d'élaborer un Plan De Mobilité Employeur (PDME).

L'objectif est d'inciter à l'usage des alternatives à la voiture sur les trajets domicile-travail et trajets professionnels, afin de limiter les besoins de déplacements, de stationnement,...Ainsi, le PDME permet une approche globale de l'ensemble des déplacements des personnes liées à un établissement : personnel, visiteurs, livreurs, clients...

Il vise à améliorer les conditions de déplacements, à rationaliser l'utilisation individuelle de la voiture en adoptant un ensemble de mesures simples et adaptées aux spécificités de chaque établissement.

Dans le cadre des accords d'entreprises, la loi LOM prévoit la mise en place du forfait mobilités durables qui permet une exonération fiscale et sociale de la prise en charge par l'employeur des frais de trajet des salariés pour se rendre au travail en vélo, covoiturage ou en véhicule propre (électrique, hybride ou hydrogène) dans la limite d'un plafond annuel de 500 € / an.



Périmètres de réflexion et de projet urbain sur le territoire d'Est Ensemble

Périmètre opérationnel

- ZAC

Quartier de renouvellement urbain

- PRU 2

Périmètres de réflexion et d'études

- Etude urbaine

Communes	Nbre d'entreprises de 50 salariés ou plus
Bagnolet	28
Bobigny	77
Bondy	37
Pré-St-Gervais	13
Les Lilas	11
Montreuil	131
Noisy-le-Sec	39
Pantin	75
Romainville	20
Total	431

Carte des projets de trans

Réalisation : Est Ensemble - Direction des Projets de Développement et des Déplacements - EP - Juillet 2020

Des projets d'aménagements qui vont modifier le territoire et notamment les secteurs d'emplois

Le territoire d'Est Ensemble est concerné par de nombreux projets d'aménagement pouvant impacter la mobilité des habitants. En effet, une vingtaine de zones d'aménagements concertés et de programmes de rénovation urbaine a été dénombrée à l'échelle de l'agglomération.

Ils portent essentiellement sur des créations ou des réhabilitations de logements, sur l'implantation d'emplois ou la création de nouveaux équipements culturels ou touristiques. Nous développons les **projets inscrits dans le contrat de développement du territoire**. Néanmoins, il ne faut pas oublier qu'il existe des projets d'aménagements aux échelles communales.

Le tableau ci-dessous résume l'ensemble des projets d'ampleur sur le territoire, répartis par secteurs (Plaine de l'Ourcq, Faubourg, Parc des Hauteurs) :

	Zone d'Activité Concertée		Opérations d'aménagement	Projet de Renouvellement Urbain
	Projet	Conséquences		
Plaine de l'Ourcq	<ul style="list-style-type: none"> ZAC Ecoquartier Gare de Pantin ZAC du Port à Pantin ZAC de l'Horloge à Romainville ZAC Ecocité-Canal de l'Ourcq à Bobigny ZAC Quartier durable de la Plaine de l'Ourcq à Noisy-le-Sec ZAC des Rives de à Bondy 	<ul style="list-style-type: none"> Surface couverte : 115ha Nombre de logement : 8 000 Surface de commerces : 74 000m² Surface de bureaux et locaux d'activité : 550 000m² 	<ul style="list-style-type: none"> Raymond Queneau La Folie Pont de Bondy Bondy - Avenue Galliéni-Canal 	<ul style="list-style-type: none"> Bobigny Quartier Abreuvoir Bobigny Centre-ville Quartier Bondy Nord Pont de Bondy
Faubourg	<ul style="list-style-type: none"> ZAC Benoît Hure à Bagnole ZAC Centre-ville Les Lilas ZAC Fraternité dans le Bas Montreuil ZAC Ecoquartier de Pantin 		<ul style="list-style-type: none"> Porte de Bagnole-Galliéni Porte de Montreuil 	<ul style="list-style-type: none"> Pantin - Quartier des Quatre Chemin Bagnole - Quartier de la Noue-Les Malassis
Parc des Hauteurs	<ul style="list-style-type: none"> ZAC Boissière Acacia à Montreuil ZAC Jean Lemoine à Romainville ZAC des Guillaumes à Noisy-le-Sec ZAC Cœur de ville à Montreuil 		<ul style="list-style-type: none"> Abords du T1 Promenade du Parc des Hauteurs 	<ul style="list-style-type: none"> Romainville - Quartier Gagarine Noisy-le-Sec - Quartier Bethisy et Quartier du Londeau Montreuil - Quartier Les Morillons Bagnole - Quartier Anatole France

Pour les projets en cours et futurs (de 2022 à 2030 et au-delà) :

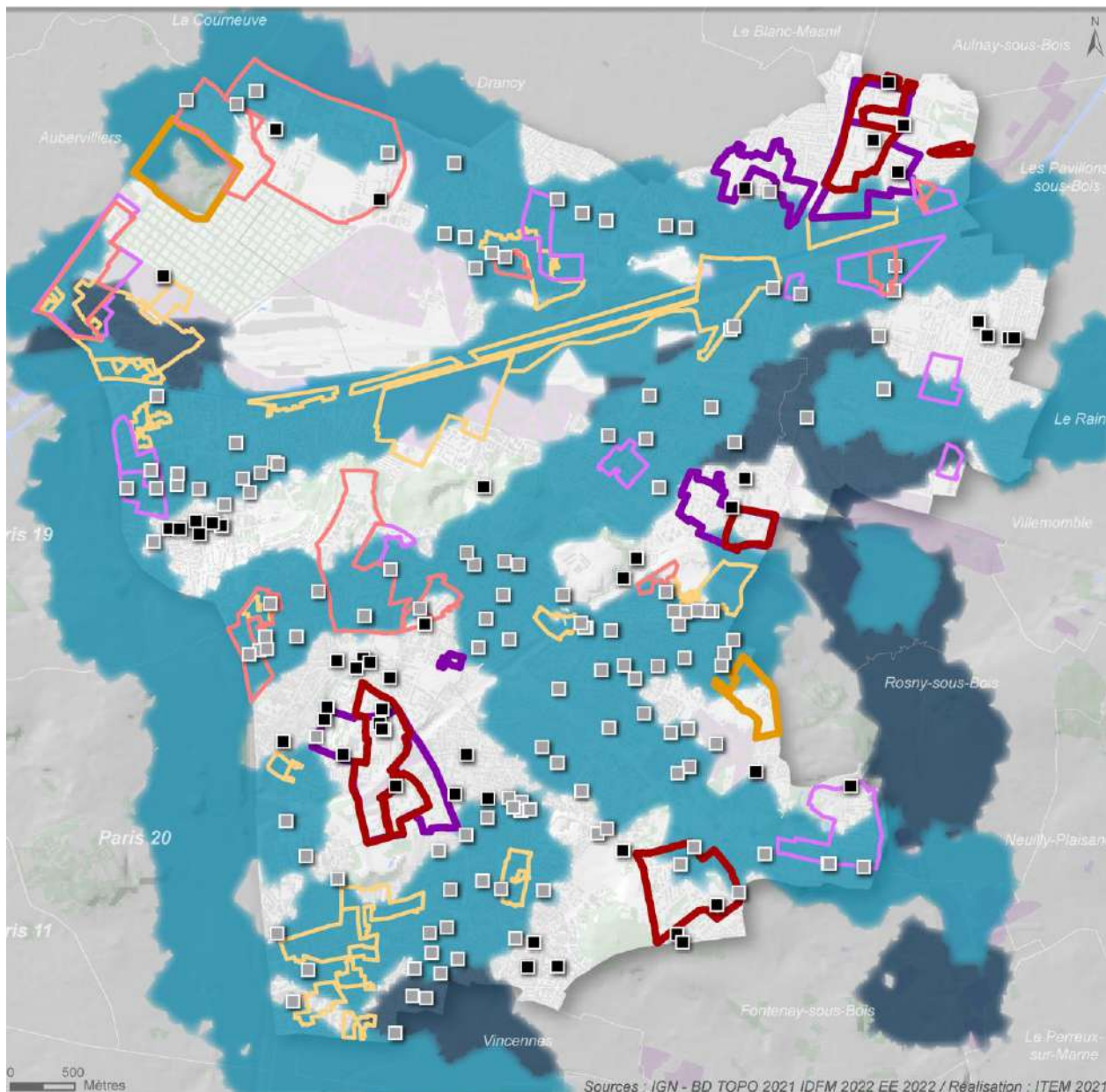
- **17 249 logements** en plus, soit **43 000 habitants supplémentaires** environ
- **288 692 m² de bureaux** construits, soit **14 500 emplois supplémentaires**
- **284 894 m² de surfaces d'activité/commerce/équipement** soit **5 200 emplois supplémentaires**

Ratios utilisés

- **2,5 pers. par logement**
- **20m² de SDP par emploi de bureaux**
- **55 m² de SDP par emploi pour les commerces ou activités**

Les projets d'aménagement dans le détail – de 2022 à horizon 2030 et plus

Nom	Nbre de logements	M ² de bureau	M ² d'activité / équipement / Commerces	M ² TOTAL
Avenue	2 000		0	130 000
Bagnolet Concession Coutures	109		600	7 685
Bobigny	1 140	10 000	14 320	103 627
Centralité	848	10 200	20 880	89 180
Grandes Serres		75 000	3 600	78 600
Noisy Plaine Ouest	1 000		6 000	71 000
NPNRU Bagnolet La Noue	0		0	0
NPNRU Bagnolet Malassis	0		0	0
NPNRU Bobigny Abreuvoir	388		0	25 220
NPNRU Bobigny Centre-Ville	31		0	2 015
NPNRU Bobigny Etoile			0	0
NPNRU Bondy Blanqui	526		0	34 190
NPNRU Bondy Centre Nord	698		0	45 370
NPNRU Bondy Marnaudes La Sablière	441		0	28 665
NPNRU Le Pré Sept Arpents Stalingrad	108		0	7 020
NPNRU Montreuil La Noue Malassis Clos Français	647		0	42 055
NPNRU Montreuil Le Morillon	283		0	18 395
NPNRU Noisy BETHISY			0	0
NPNRU Noisy Le Londeau	416		0	27 040
NPNRU Pantin Quatre Chemins	597		0	38 805
NPNRU Pantin Sept Arpents Stalingrad	75		0	4 875
NPNRU Romainville Gagarine	984		0	63 960
Woodeum	104		400	8 000
ZAC BOISSIERE ACACIA	1 025		5 609	68 969
ZAC DE L'HORLOGE	1 942	73 173	106 865	312 164
ZAC DU PORT	116	0	9 859	18 239
ZAC du Quartier Durable de la Plaine de l'Ourcq - NOISY-LE-SEC	1 333	16 000	57 954	164 865
ZAC ECOCITE BOBIGNY	1 749	71 283	41 692	233 683
ZAC ECOQUARTIER DE PANTIN	1 762	119 707	26 856	256 415
ZAC Fraternité	558	8 529	18 564	69 637
ZAC Les Rives de l'Ourcq - BONDY	538		17 095	67 695
Logements dans le diffus	6 050			
TOTAL	17 249 (+ 43 123 hab.)	288 692 (+ 14 435 emplois)	284 894 (+ 5 180 emplois)	1 334 347



Accessibilité aux modes lourds des différents projets à horizon PLM (2028)

- Différents projets de TC seront achevés (M11, Tzen 3,...cf. partie TC)
- Néanmoins certains secteurs de projets resteront à l'écart des modes lourds.

Logement dans le diffus

- Non accessible à échéance PLM
- Accessible à échéance PLM

PRU

- Non accessible à échéance PLM
- Accessible à échéance PLM

PRU opérationnel

- Non accessible à échéance PLM
- Accessible à échéance PLM

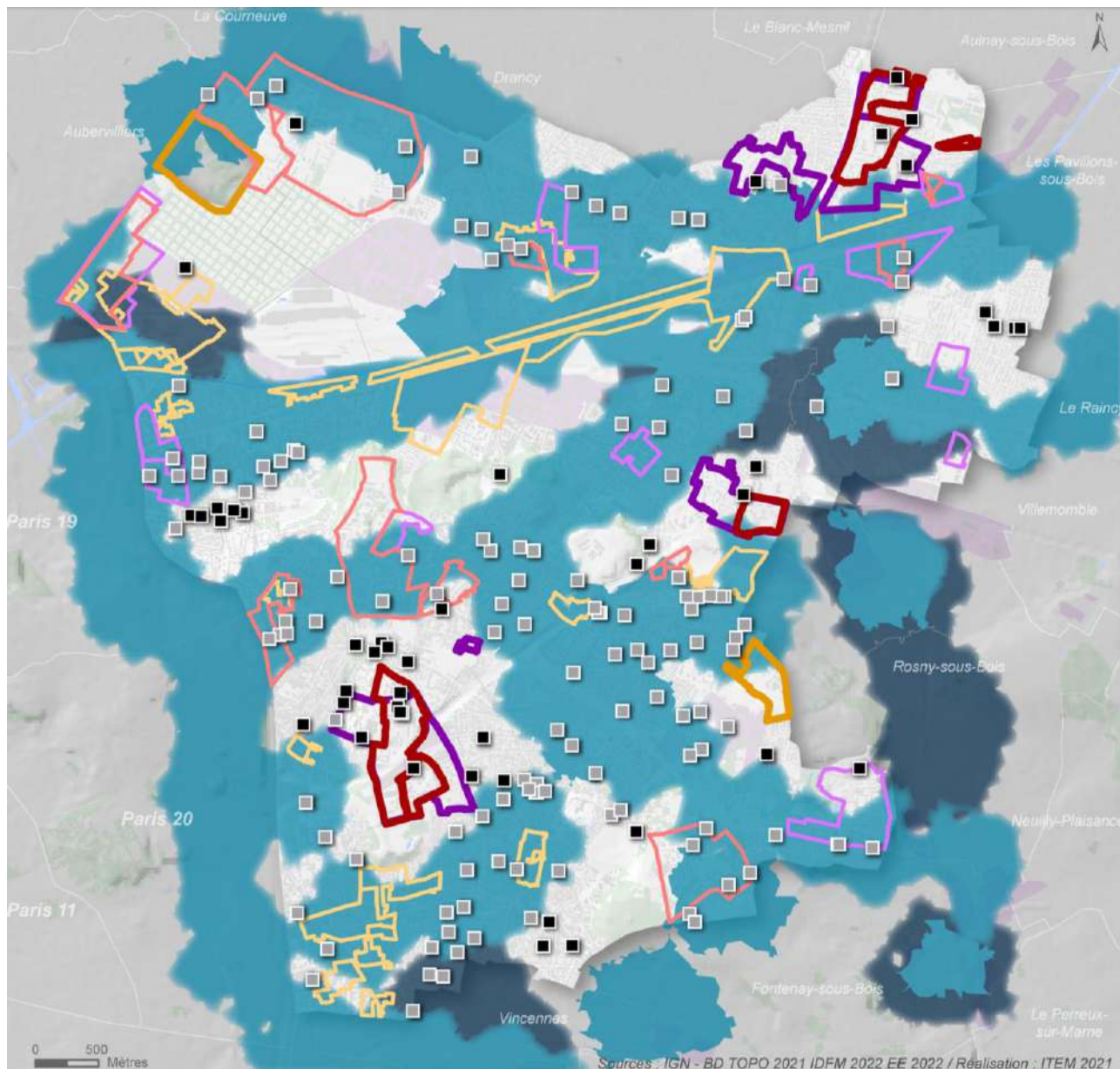
ZAC

- Non accessible à échéance PLM
- Accessible à échéance PLM

Accessibilité à pied

- Accessibilité à 10 min (Métro - Tramway)
- Accessibilité à 15 min (Gare)

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - IDF M 2022
Réalisation : ITEM 2022



Accessibilité aux modes lourds des différents projets à long terme (au-delà de 2030)

- L'intégralité des projets de TC seront achevés (cf. partie TC)
- C'est sur Bagnolet, Bondy et Noisy-le-Sec que certains secteurs de projets seront à l'écart de l'offre lourde.

Logement dans le diffus

- Non accessible post-PLM
- Accessible post-PLM

PRU

- Non accessible post-PLM
- Accessible post-PLM

PRU opérationnel

- Non accessible post-PLM
- Accessible post-PLM

ZAC

- Non accessible post-PLM
- Accessible post-PLM






Accessibilité à pied

- Accessibilité à 10 min (Métro - Tramway)
- Accessibilité à 15 min (Gare)

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - IDF M 2022
Réalisation : ITEM 2022

La Zone à Faibles Emissions en Île-de-France

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

Crit'Air	Crit'Air 5	Crit'Air 4	Crit'Air 3	Crit'Air 2	Crit'Air 1
Année d'interdiction à la circulation	2019	2021	2023	2024	2030
Vignette					
Caractéristiques des véhicules	Véhicules diesel Euro 2 commercialisés entre 1997 et 2000	Véhicules diesel Euro 3 commercialisés entre 2001 et 2005	- Essence aux normes Euro 2 & 3 commercialisés entre 1997 et 2005 - Diesel aux normes Euro 4 commercialisés entre 2006 et 2010	- Essence ou hybrides aux normes Euro 5 commercialisés entre 2006 et 2010 - Diesel aux normes Euro 5 et Euro 6 commercialisés à partir de 2011	Essence ou hybride aux normes Euro 5 et 6 commercialisés depuis 2011

 A partir de 2030, seuls les véhicules électriques et hydrogène non émetteurs seront autorisés à circuler

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

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

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

A noter que seules 5 communes sur les 79 concernées n'ont pas entamé de démarche, dont 2 à Est Ensemble, et une autre à Drancy à la limite du territoire.

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

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

Les aides à l'achat de véhicules « propres » neufs et d'occasion

En tout, jusqu'à 18 000 € d'aides pour l'achat d'un véhicule neuf et 13 000 € pour l'achat d'un véhicule d'occasion.

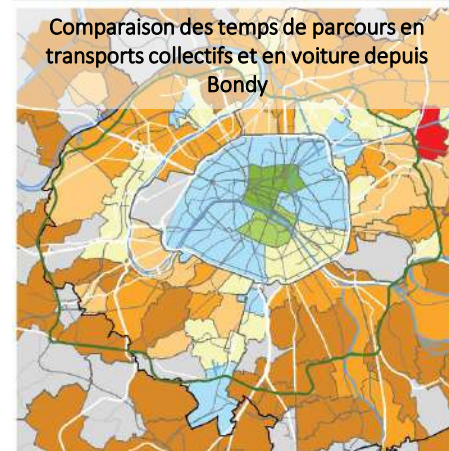
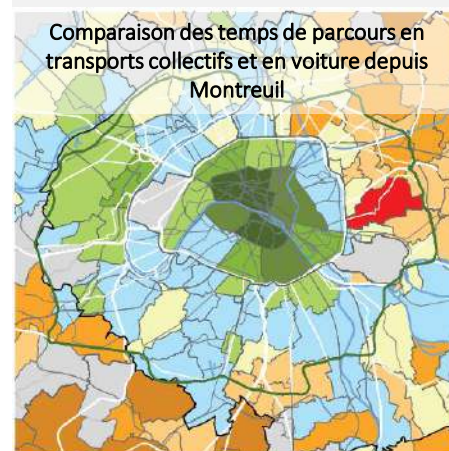
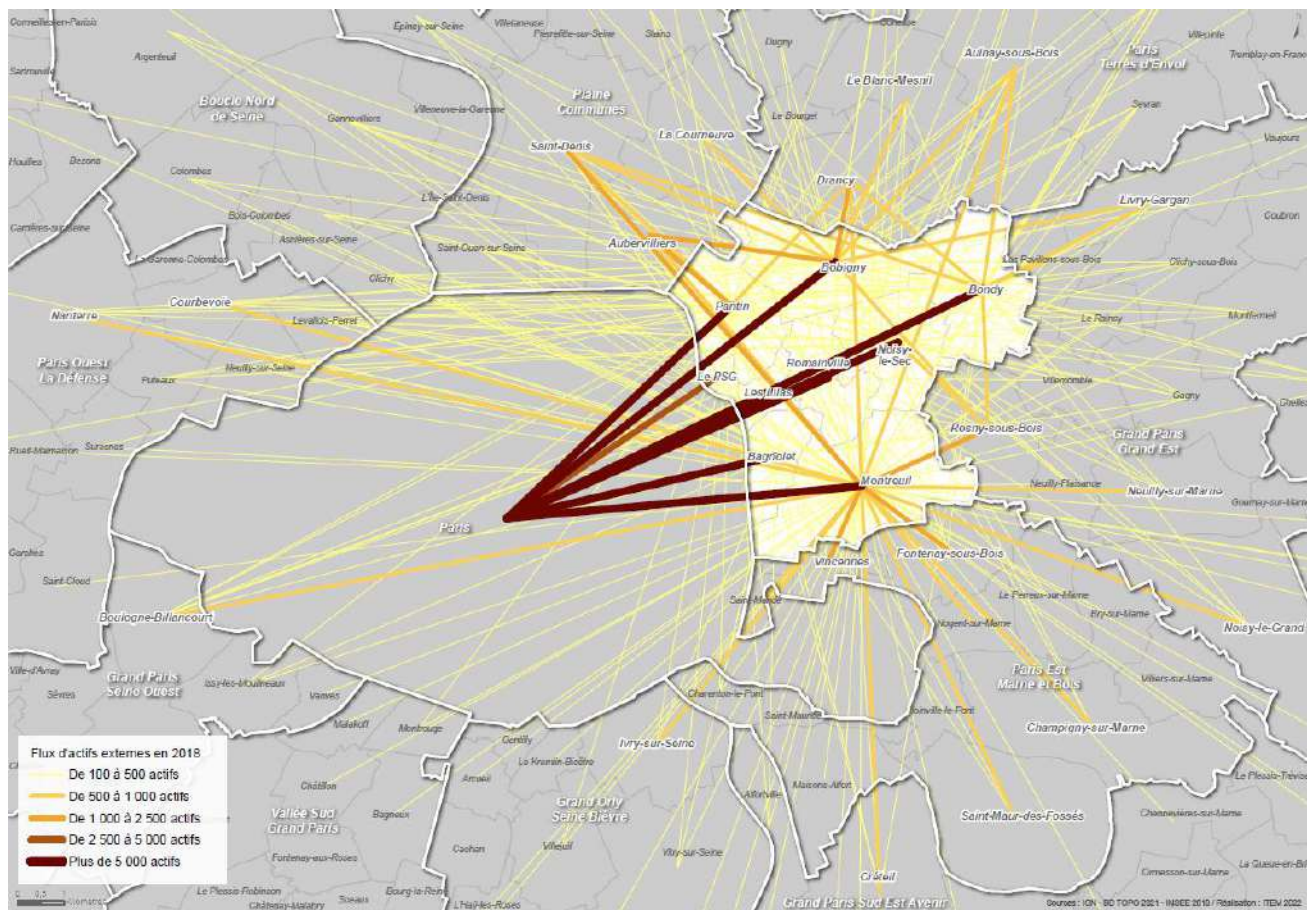
Plusieurs aides sont délivrées en fonction des revenus du ménage :

- Aide de la Métropole : jusqu'à 6 000 €
- Prime à la conversion : jusqu'à 5 000 €
- Bonus écologique : jusqu'à 6 000 €
- Sur-prime ZFE : 1 000 €

Mars 2021 : le Gouvernement a mis en place un système de micro-crédits à hauteur de 5 000 € pour les ménages les plus modestes qui souhaitent s'équiper.

Les déplacements des actifs d'Est Ensemble sont orientés vers Paris, mais aussi des destinations plus lointaines peu accessibles en transports en commun

Si plus de la moitié des actifs du territoire se rendent à Paris pour travailler, une partie non négligeable se rend dans d'autres territoires plus éloignés et mal desservis par les transports en commun, notamment le reste de la Seine-Saint-Denis. Depuis les communes du territoire, les différentiels de temps de parcours entre transports en commun et voiture particulière au profit de cette dernière, sont encore importants en direction d'un grand nombre de communes d'Île-de-France, et également au sein du Grand Paris. L'arrivée de nouveaux modes de transport lourds sur le territoire devrait considérablement améliorer la situation, mais les retards importants de ces projets pourraient engendrer une transition compliquée si les échéances actuelles sur les Crit'Air de la ZFE étaient maintenues.



ATOUPS

- Une forte croissance démographique qui permet une densification d'Est Ensemble (près de 11 000 hab./km²) favorable à l'utilisation des modes alternatifs à l'automobile.
- Une augmentation du nombre d'emplois sur Est Ensemble qui accroît l'attractivité du territoire.
- Un taux de motorisation en baisse et peu de ménages multi motorisés (9 %) alors qu'un sur deux n'a pas de voiture.
- Une baisse des déplacements en automobile pour les actifs et une utilisation majoritaire des TC

FAIBLESSES

- Moins d'emplois offerts que d'actifs occupés ce qui engendre des flux pendulaires importants qui quittent Est Ensemble (2/3 des actifs du Territoire).
- Des coupures urbaines très importantes au Nord et un relief contraignant au cœur d'Est Ensemble.
- La proximité de Paris induit des infrastructures routières et ferroviaires qui segmentent Est Ensemble.
- Un usage des modes actifs qui reste en retrait dans les déplacements des actifs.
- Un territoire réceptacle de flux automobiles du fait de la présence de centre commerciaux importants.
- Une population active très faiblement concernée par le télétravail.

OPPORTUNITES

- Des projets d'aménagement qui vont fortement impacter le territoire et notamment en termes d'augmentation attendues des emplois.
- Favoriser l'émergence de nouveaux types de lieux de travail (co-working, télé-travail,...) pour rapprocher le lieu de travail du logement.
- L'arrivée des projets structurants de TC qui permettra de compléter l'offre alternative à l'automobile

MENACES

- Sans une meilleure adéquation entre le profil des actifs et des emplois offerts, les flux d'échanges resteront très forts ce qui implique des investissements de plus en plus lourds en matière de transport pour assumer ces déplacements et créer des saturations sur le réseau routier mais également dans les TC.
- La non-résorption des coupures notamment pour les modes actifs.
- Le retard pris dans l'arrivée des projets modes lourds qui nuit à l'attractivité et au développement du territoire tout en ne permettant pas de faciliter le nécessaire changement de pratique modale.

2. Les déplacements pendulaires des actifs et des scolaires

Plus d'un demi-million de flux d'actifs chaque jour sur Est Ensemble

289 480 actifs ont des déplacements quotidiens sur Est Ensemble parce qu'ils y habitent et/ou y travaillent en 2018. Ceci implique 578 960 déplacements pour le motif travail chaque jour. On note une augmentation de 6,3% par rapport à 2013.

Un territoire équilibre entre actifs qui sortent du territoire, et actifs qui y entrent pour travailler

On constate que les flux d'actifs entrants et les flux d'actifs sortants représentent le même volume (environ 40 % chacun). Seul un déplacement d'actif sur cinq est interne à Est Ensemble.

26 % des actifs qui travaillent dans Est Ensemble y résident, soit un peu plus de 54 000 personnes. Parmi eux, 72 % (38 800 pers.) travaillent dans leur commune de résidence.

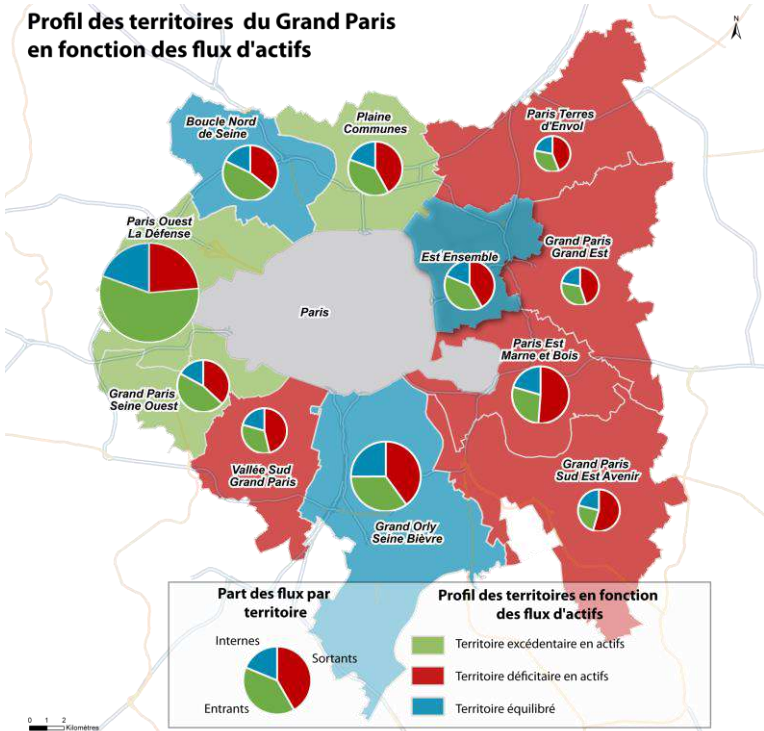
De plus en plus d'actifs qui entrent et sortent d'Est Ensemble

Entre 2013 et 2018, le nombre d'actifs venant travailler depuis l'extérieur du territoire vers Est Ensemble a augmenté de 6,9 % pour atteindre 114 451 personnes. Parallèlement, le nombre d'actifs résidant à Est Ensemble et travaillant à l'extérieur du territoire a augmenté de 8,9 %, pour atteindre 120 765 personnes.

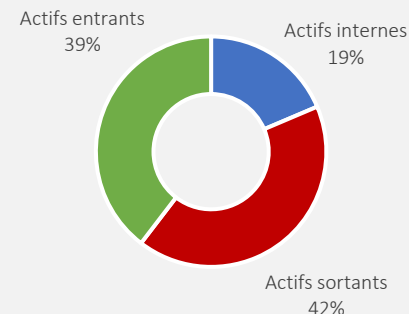
A l'inverse, quand on observe l'évolution des flux d'actifs internes à Est Ensemble, on observe une baisse de 1,1 % du nombre d'actifs entre 2013 et 2018, pour atteindre 38 806 personnes.

Type de flux	Flux d'actifs 2018	Evolution 2013-2018
Intra communaux	38 806	- 1,1 %
Intercommunaux internes	15 458	
Sortants	120 765	+ 8,9 %
75	65 388	
93	19 483	
92	13 899	
94	9 455	
95	4 505	
77	2 761	
78	1 684	
91	1 658	
60	281	
Hors IDF	1 651	
Entrants	114 451	+ 6,9%
Actifs résidant ou travaillant à Est Ensemble	289 480	+ 6,3 %

Profil des territoires du Grand Paris en fonction des flux d'actifs



Profil général du territoire en 2018 - Flux d'actifs



Est Ensemble : des flux d'actifs équilibrés à l'échelle des territoires du Grand Paris

42 % de sortants, 40 % d'entrants, et 18 % d'internes

Des territoires qui attirent des actifs :

- Paris Ouest La Défense : 24 % de sortants, 57 % d'entrants, et 20 % d'internes
- Plaine Communes : 36 % de sortants, 46 % d'entrants, et 18 % d'internes
- Grand Paris Seine Ouest

Une majorité de territoires où les actifs sortants sont prédominants :

- Grand Paris Grand Est : 55 % de sortants, 24 % d'entrants et 21 % d'internes
- Paris Est Marne et Bois : 51 % de sortants, 28 % d'entrants et 21 % d'internes
- Vallée Sud Grand Paris
- Paris Terres d'Envol
- Grand Paris Sud Est Avenir

D'autres territoires équilibrés :

- Grand Orly Seine Bièvre : 40 % de sortants, 35 % d'entrants, 25 % d'internes
- Boucle Nord de Seine : 42 % de sortants, 38 % d'entrants, 20 % d'internes

Source : Insee 2018

Un usage prédominant des transports en commun par les actifs

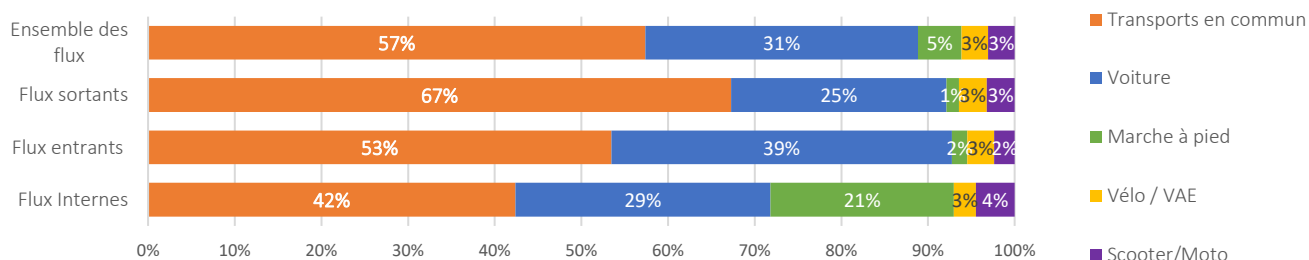
Plus d'un actif sur deux (57 %) qui réside sur Est Ensemble utilise les transports en commun pour se rendre à son travail. Les modes actifs restent confidentiels avec 8 % de part modale. L'usage des TC est moindre à destination des emplois d'Est Ensemble mais reste majoritaire. Il est compensé par un usage accru de l'automobile. L'usage des modes actifs reste toujours confidentiel.

Parmi les actifs sortant d'Est Ensemble, les 2/3 utilisent les transports en commun ce qui montre une adéquation entre l'offre de transport et la localisation des emplois des actifs résidents. Cela peut aussi s'expliquer par la faible motorisation des ménages, ces deux éléments sont liés. Les modes actifs sont quasi-inexistants du fait de distances qui sont plus importantes.

Depuis le PLD de 2015, un renforcement de l'usage des transports en commun et des deux-roues motorisés, et une baisse des déplacements réalisés en voiture, mais aussi à pied.

Entre 2013 et 2018, le nombre de déplacements en transports en commun des actifs en lien avec le territoire a augmenté de 9,7 %. On note la plus haute progression pour les actifs entrants, avec 10,9 % de déplacements domicile – travail supplémentaires par jour. A l'inverse, le nombre de déplacements réalisés par les actifs en lien avec le territoire a chuté de 8,5 %, et notamment 24,6 % de déplacements en moins pour les actifs sortants du territoire.

Répartition modale des actifs par nature des flux en 2018



Evolution du nombre de déplacements des actifs entre 2013 et 2018

Modes	Actifs internes		Actifs entrants		Actifs sortants		Ensemble des flux	
	Actifs 2018	Evolution 2013 - 2018	Actifs 2018	Evolution 2013 - 2018	Actifs 2018	Evolution 2013 - 2018	Actifs 2018	Evolution 2013 - 2018
Transports en commun	20 890	+ 5,3 %	61 055	+ 9,7 %	81 050	+ 11 %	162 996	+ 9,7 %
Voiture	14 526	- 7,5 %	44 880	- 0,7 %	29 948	+ 2 %	89 354	- 1,1 %
Marche à pied	10 432	- 5,4 %	2 037	- 4,4 %	1 740	- 24,6 %	14 208	- 8,2 %
Deux-roues	3 458	+ 27,8 %	6 251	+ 23,6 %	7 743	+ 43 %	17 452	+ 32,2 %

43 millions de déplacements par jour en Région Île-de-France contre 41 millions en 2010, soit une hausse de 7 % du nombre de déplacements

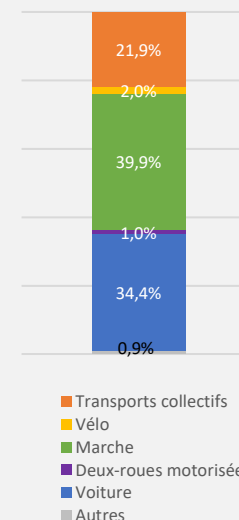
- 3,8 déplacements par habitant et par jour
- 1h30 de temps moyen de déplacement par jour
- 18 km parcourus en moyenne par habitant

Un enjeu important des flux domicile-travail

Les déplacements domicile-travail représentent 17 % des déplacements ...mais 38 % des kilomètres parcourus

Un usage de la voiture qui reste prédominant en Île-de-France

Répartition modale en Île-de-France



Source : EGT 2018

Une répartition de l'usage des modes en lien avec l'offre de transport en commun

Est Ensemble est le deuxième territoire du Grand Paris où l'usage des transports en communs est le plus massif. Leur part modale y est de 60% (juste derrière le territoire de Plaine Communes avec une part modale de 61%). Cependant, on observe tout de même de fortes disparités au sein même du territoire quant à l'usage des modes.

On remarque que ce sont les actifs de Pantin qui utilisent le plus les TC, en effet près des deux tiers se rendent à leur travail en transports en commun (66%). Ceci s'explique par la présence d'une offre lourde importante avec un RER (E) et deux lignes de métro (M7, M5). A l'opposé Romainville (52 %) et Bondy (53 %) ont un taux d'usage des TC plus contenu qui est compensé par un usage de la voiture un peu plus important.

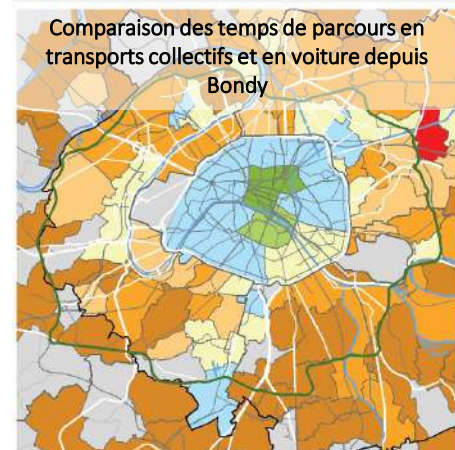
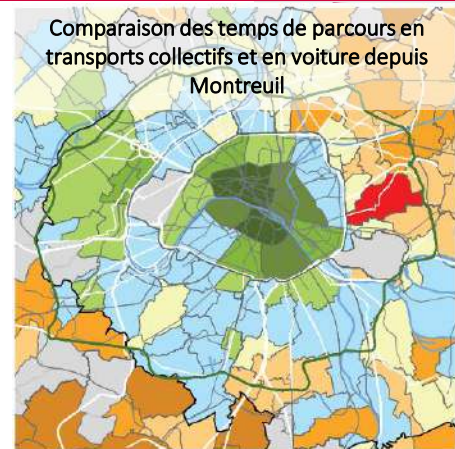
En effet, la part modale de la voiture pour les actifs d'Est Ensemble est en moyenne de 26 %, mais dans les communes où l'usage des transports en commun est plus faible, cette proportion augmente, comme notamment à Bondy (38 %), où à Romainville et Bondy (34 %). La part d'utilisation de l'automobile augmente fortement dès lors que la commune n'est plus périphérique à Paris, entre 22 et 29 % pour les communes portes et entre 32 et 38 % pour les autres.

Concernant la marche, les écarts sont relativement faibles entre les communes, avec une moyenne de 7 % pour l'ensemble du territoire, avec des variations de 6 % (Bobigny) à 9 % (Bagnolet) de part modale.

Des différences de parts modales expliquées par des temps de parcours très variables

Les cartes ci-contre comparent les temps de parcours entre voiture et transport en commun en direction des communes d'Île-de-France : la première pour la commune de Montreuil, et la deuxième pour la commune de Bondy. On remarque une différence flagrante d'attractivité des transports en communs entre les deux communes.

A Montreuil, les transports en commun sont compétitifs pour quasiment toutes les communes du Grand Paris (hors 93), et très avantageux en direction de Paris et du 92. A Bondy, seule la destination du centre parisien est intéressante en transport en commun, et le reste des communes du Grand Paris est plus accessible en voiture.



Parts modales des flux d'actifs dans les communes d'Est Ensemble

Communes	Marche à pied	Vélo	Deux roues	Voiture	Transports en commun
Bagnolet	9 %	5 %	3 %	22 %	60 %
Bobigny	6 %	1 %	1 %	34 %	59 %
Bondy	6 %	1 %	2 %	38 %	53 %
Le Pré Saint-Gervais	8 %	5 %	5 %	22 %	61 %
Les Lilas	8 %	3 %	4 %	21 %	63 %
Montreuil	8 %	5 %	4 %	22 %	62 %
Noisy-le-Sec	6 %	2 %	2 %	32 %	58 %
Pantin	8 %	5 %	3 %	18 %	66 %
Romainville	6 %	4 %	5 %	34 %	52 %
Est Ensemble	7 %	4 %	3 %	26 %	60 %

Un usage des transports en commun pour les déplacements des actifs plus important que dans le reste des territoires du Grand Paris en 2018

Est Ensemble, avec une part modale des transports en commun de 60 % en 2018, est le deuxième territoire où leur usage est le plus important, derrière Plaine Communes (61 % de part modale). Ces deux territoires affichent des parts modales bien supérieures aux autres départements de Seine-Saint-Denis (Grand Paris Grand Est : 46 %, Paris Terres d'Envol : 44 %), mais supérieures également aux autres territoires pourtant limitrophes de Paris, et très bien desservis par les transports en commun, comme notamment Paris Ouest La Défense (48 %).

Un usage de la voiture parmi les plus faibles des territoires du Grand Paris

Est Ensemble est le territoire du Grand Paris où l'usage de la voiture est le plus faible, avec une part modale de 26 % pour les actifs, suivie de près par Plaine Commune qui a une part modale de 27 %. Ainsi, seul un déplacement sur quatre est réalisé en voiture.

En moyenne, les territoires du Grand Paris ont une part modale de la voiture de 36 %, soit plus d'un déplacement sur trois. Les actifs de certains territoires, notamment en Seine-Saint-Denis, réalisent quasiment un trajet sur deux avec la voiture. C'est le cas notamment de Paris Terres d'Envol ou encore Grand Paris Grand Est.

Un usage des modes actifs qui se situe dans la moyenne des territoires du Grand Paris

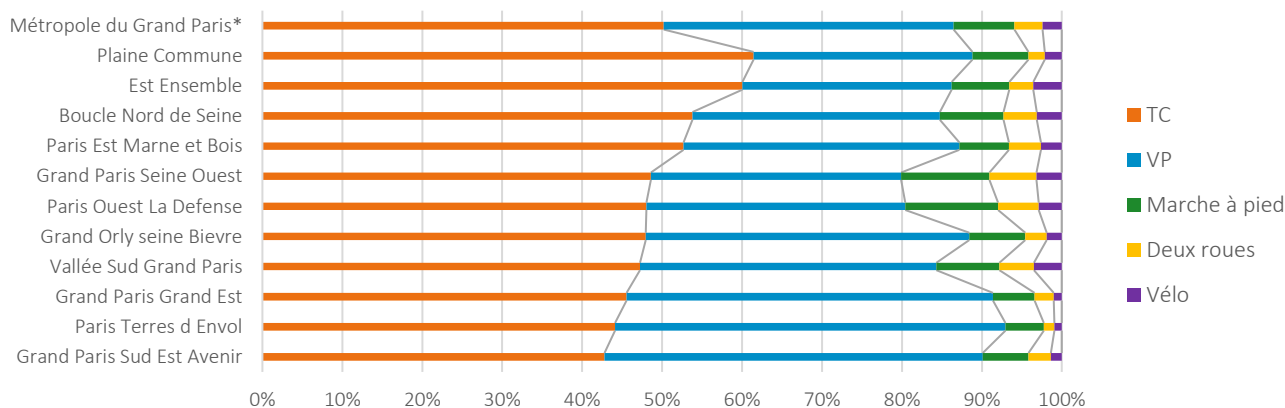
Avec une part modale de 11 % pour les modes actifs (7 % pour la marche et 4 % pour le vélo), Est Ensemble se situe dans la moyenne des territoires du Grand Paris, qui se situe autour de 10 % (8% pour la marche et 2 % pour le vélo).

Sur ce plan, ce sont les territoires de l'ouest parisien, notamment vers la Défense, qui enregistrent les parts modales plus élevées, autour de 14-15 %.

Les déplacements d'actifs sur Est Ensemble en moyenne chaque jour (base 2 trajets par mode chaque jour pour 80 % des actifs) :

264 000 trajets en TC
71 800 trajets en voiture
13 900 trajets en vélo

Répartition modale totale des actifs des territoires du Grand Paris en 2018



Près de 55 000 actifs résident et travaillent à Est Ensemble

Environ 26 % des actifs résidant à Est Ensemble travaillent sur le territoire, soit environ 55 000 actifs en 2018. A noter que ce chiffre enregistre une baisse de 1,1% par rapport à 2013. Les échanges d'actifs en interne du territoire sont donc moins nombreux.

Une prédominance de la commune de résidence dans le lieu de travail

Les flux d'actifs en interne du territoire sont essentiellement structurés autour des communes de résidence. En effet, 72% des actifs habitant et travaillant à Est Ensemble occupent un emploi dans leur commune de résidence. Ils représentent presque 39 000 actifs.

Montreuil, pôle d'emploi le plus important pour les actifs d'Est Ensemble

- La commune de Montreuil accueille 30 % des emplois occupés en interne par les actifs d'Est Ensemble, soit 15 300 emplois.
- La ville de Bobigny est le deuxième pôle d'emploi le plus important, avec 7 900 emplois.
- Pantin est le 3^e pôle le plus important, avec 7 700 emplois.

Une part des emplois d'Est Ensemble occupés par les actifs du territoire qui baisse, avec des différences importantes entre les communes

Comme évoqué en amont, le nombre d'emplois d'Est Ensemble occupés par des actifs résidents a baissé de 1,1 % entre 2013 et 2018. Des tendances différentes sont néanmoins observées entre les communes. Certaines, comme Romainville (+ 7,2 %), Bobigny (+ 4,1 %) ou Noisy-le-Sec (+ 3 %) emploient en plus grande proportion leur population qu'auparavant. A l'inverse, des villes comme le Pré Saint-Gervais (-11,1 %), et même Montreuil (- 4,8 %) qui est le pôle d'emploi majeur d'Est Ensemble, accueillent moins d'actifs du territoire en 2018 qu'en 2013.

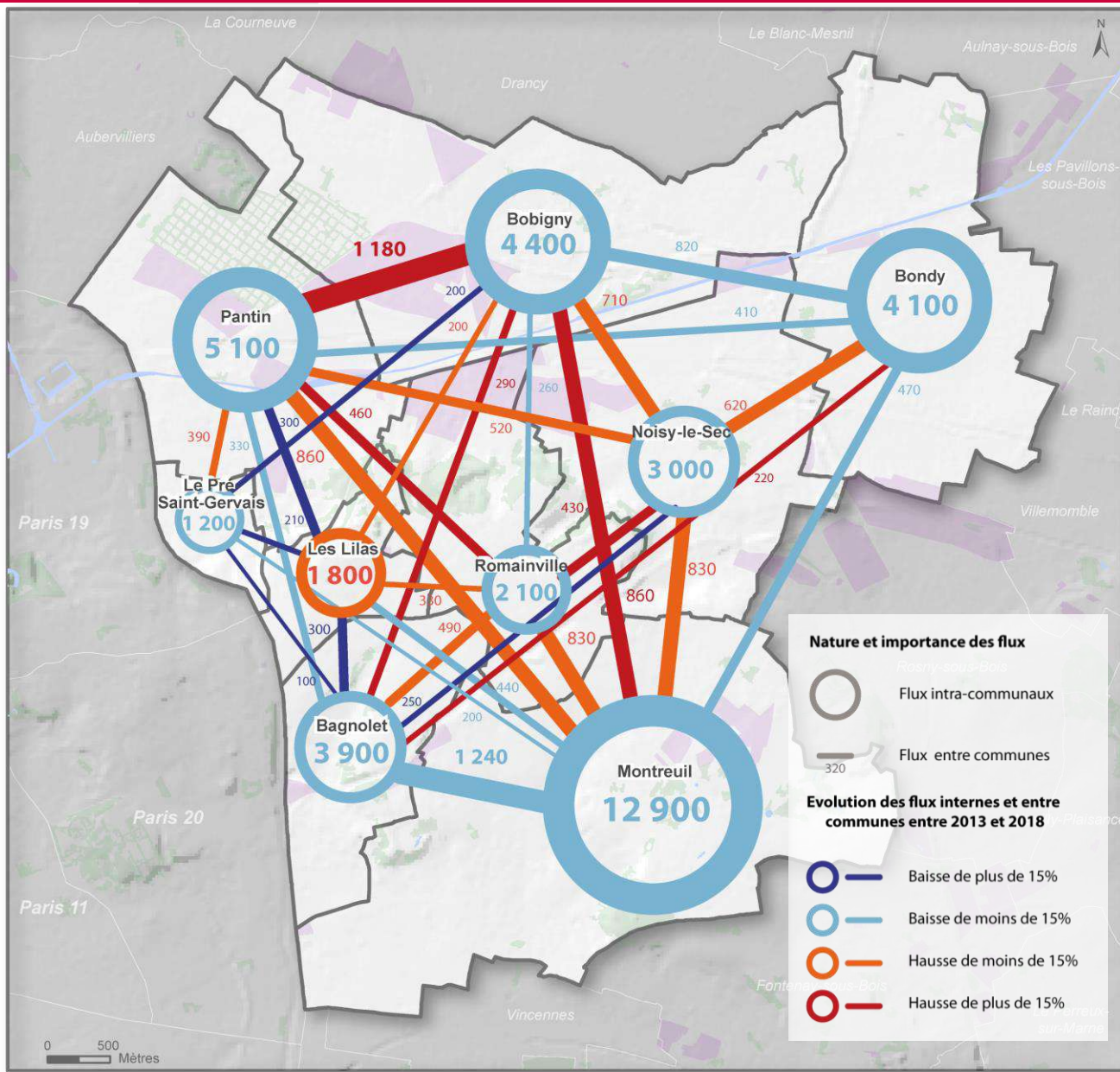
Communes	Actifs qui travaillent dans leur commune de résidence en 2018	Actifs qui travaillent dans une autre commune du Territoire en 2018	Evolution du nombre d'emplois occupés par les actifs d'Est Ensemble par commune
Bagnolet	3 869	1 583	- 1,5%
Bobigny	4 390	1 484	4,1 %
Bondy	4 132	2 094	-2,9 %
Le Pré Saint-Gervais	1 157	778	- 11,1 %
Les Lilas	1 713	1 043	3,0 %
Montreuil	12 912	2 265	- 4,8 %
Noisy-le-Sec	3 055	2 445	3,6 %
Pantin	5 074	1 824	- 1,2 %
Romainville	2 055	1 942	7,3 %
Est Ensemble	38 356	15 458	- 1,1 %

Liaisons principales

- Bagnolet ↔ Montreuil : 1 240 actifs
- Bobigny ↔ Pantin : 1 180 actifs
- Pantin ↔ Montreuil : 860 actifs
- Bobigny ↔ Montreuil : 860 actifs
- Noisy-le-Sec ↔ Montreuil : 830 actifs
- Romainville ↔ Montreuil : 830 actifs

Inadéquation entre emplois créés sur le territoire et qualifications des habitants ?

- Baisse du nombre d'actifs d'Est Ensemble qui occupent les emplois sur le territoire (-1,1%).
- Alors que le nombre d'emplois sur le territoire augmente (+2,6%), et que le nombre d'actifs du Territoire croît également (+2,8%).



Une baisse importante du nombre d’emplois occupés par les résidents de la commune entre 2013 et 2018 :

- Dans quasiment toutes les communes, on observe une baisse du nombre d’emplois occupés par les résidents.
- Cette baisse varie entre 0,2 % à Romainville, à 14,1 % au Pré-Saint-Gervais.
- La seule commune qui fait exception est Les Lilas, avec une progression de 12,6 %.

A l’inverse, les échanges sont plus importants entre les différentes communes d’Est Ensemble

- Entre 2013 et 2018, on observe une hausse de 3,4 % du nombre d’actifs du territoire qui travaillent dans une autre commune d’Est Ensemble que leur commune de résidence.
- Cette hausse cache cependant des réalités contrastées. Ainsi, on observe par exemple une hausse de 89 % des échanges entre Bondy et Le Pré Saint-Gervais, mais une baisse de 31 % entre Les Lilas et Pantin.

Source : Insee 2018, Insee 2013

Un bon usage des modes alternatifs pour les déplacements pendulaires intra-communaux

En 2018, **71 % des actifs font des déplacements intra-communaux en modes alternatifs** à la voiture, avec cependant des différences encore importantes entre communes : de 57 % pour Bobigny à 80 % pour Pantin.

Toutefois, un actif sur quatre continue à se rendre au travail en voiture alors que sa distance domicile-travail est peu importante. Ce chiffre varie de 18 % à Pantin à 39 % à Bondy.

Concernant les modes actifs, **plus d'un déplacement sur quatre se fait à pied** et même plus d'un sur trois aux Lilas et à Pantin. La part modale du vélo sur le territoire reste faible, avec seulement 4 %, et des différences importantes selon les communes : de **1 % à Bobigny à 6 % à Montreuil**. Même si l'usage du vélo reste confidentiel, sa part modale a quasiment doublé entre 2013 et 2018.

Toutefois, alors même que les déplacements se font sur des distances relativement faibles, **les transports en commun restent plus utilisés que la marche**, même si ce n'est pas le cas aux Lilas.

Les **communes qui disposent d'une offre lourde de TC** (Bobigny, Pantin, Montreuil) qui maillent leur territoire **ont une utilisation plus élevée des transports en commun** tandis que la marche est plus utilisée dans les autres communes.

Une pratique de la marche qui a reculé entre 2013 et 2018, au profit des transports en commun

En 2013, la part modale de la marche dans Est Ensemble était à 29 %, contre seulement 27 % en 2018.

Les **villes où les baisses ont été les plus importantes sont Noisy-le-Sec** (de 37 % à 29 %), **le Pré Saint-Gervais** (de 41 % à 31 %), **Bagnolet** (de 31 % à 26 %) et **Romainville** (de 29 % à 24 %). A l'inverse, la **pratique de la marche a tout de même progressé à Pantin** (de 30 % à 35 %), et légèrement à **Montreuil** (de 25 % à 26 %).

Communes	Marche à pied	Vélo	Deux roues motorisée	Voiture	Transports en commun
Bagnolet	26 %	4 %	2 %	19 %	49 %
Bobigny	21 %	1 %	1 %	35 %	43 %
Bondy	28 %	2 %	2 %	39 %	30 %
Le Pré Saint-Gervais	31 %	3 %	6 %	22 %	38 %
Les Lilas	38 %	2 %	4 %	20 %	37 %
Montreuil	26 %	6 %	3 %	22 %	42 %
Noisy-le-Sec	29 %	3 %	2 %	35 %	31 %
Pantin	35 %	5 %	2 %	18 %	40 %
Romainville	24 %	6 %	3 %	36 %	31 %
Est Ensemble	27 %	4 %	3 %	26 %	40 %

39,9 % des déplacements se font en marche à pied (tous motifs confondus) en Région Île-de-France, en 2018

- Soit 17,2M de déplacements
- Un chiffre encore sous-estimé dans l'enquête, car une partie importante des déplacements réalisés en transports en commun nécessite des trajets à pied

Une augmentation de 9% du nombre de déplacements

- 15,9M en 2010, soit 38,7 % des déplacements

Une croissance de la marche qui est cependant plus faible en petite couronne qu'à Paris

Une progression du nombre d'actifs extérieurs qui vient travailler sur le territoire

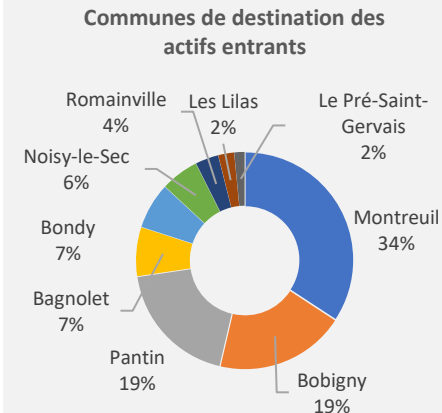
Entre 2013 et 2018, le nombre d'actifs entrants pour travailler à Est Ensemble a augmenté de 6,9 %, soit environ 7 500 actifs. Ainsi, en 2018, le volume d'actifs arrivant sur Est Ensemble pour travailler atteint 114 500 personnes.

Un territoire qui attire beaucoup d'actifs des territoires limitrophes, à Paris et en Seine-Saint-Denis

A l'inverse des flux sortants pour lesquels on distingue de grands bassins d'emploi pour les habitants d'Est Ensemble, on observe une **concentration beaucoup moins importante concernant la provenance des actifs entrants**. Les actifs de Seine-Saint-Denis représentent 29 % des entrants, et les actifs parisiens 20 %.

Les **communes les plus attractives** sont Montreuil (qui accueille 34 % des emplois des entrants), Bobigny (19 %) et Pantin (19 %).

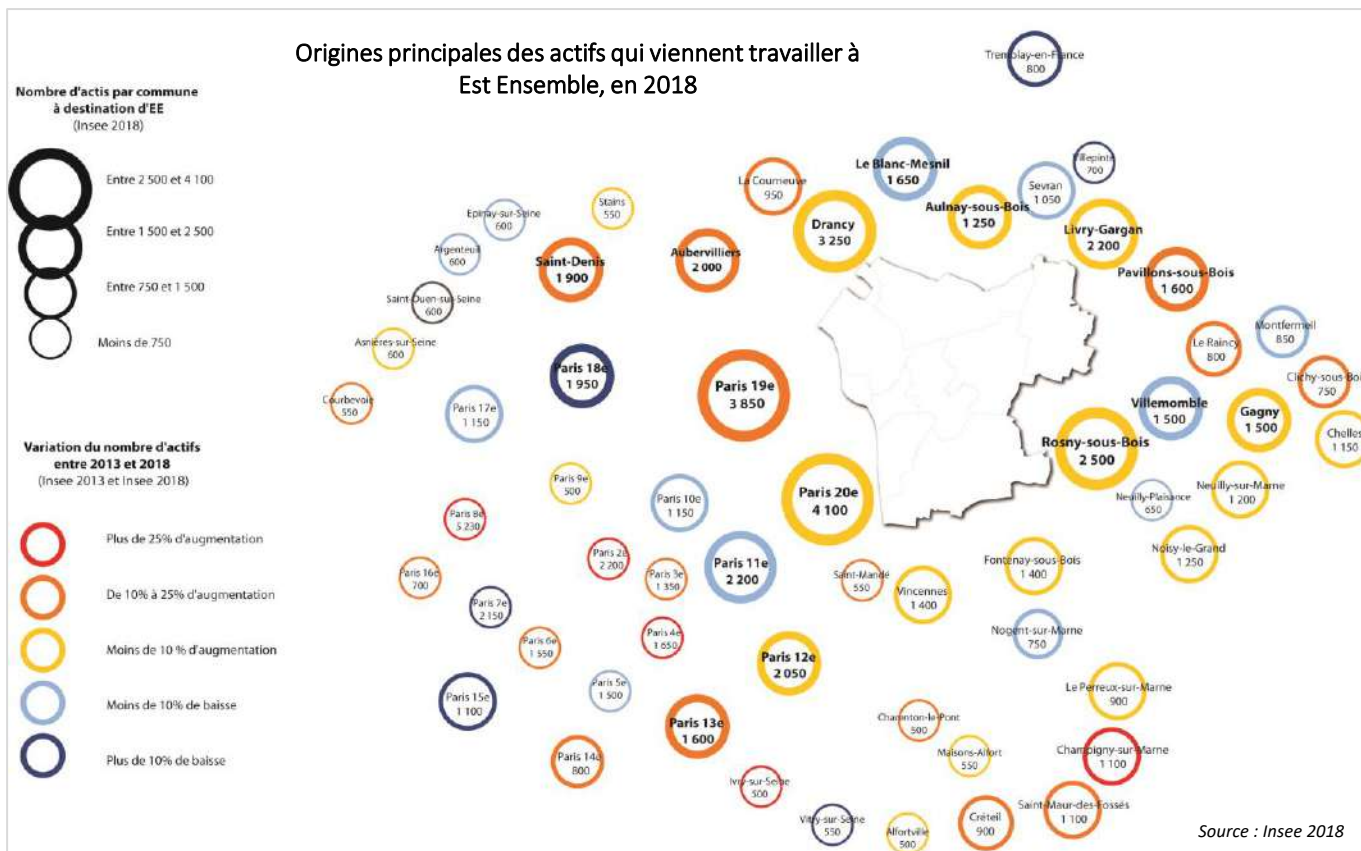
Montreuil, Bobigny et Pantin sont les communes les plus attractives



Une attractivité qui progresse dans tous les départements

Départements d'origine	Flux 2018	Evolution 2013-2018
93	32 595 – 29 %	+ 2 %
75	22 983 – 20 %	+ 3 %
94	15 757 – 14 %	+ 7 %
77	11 791 – 10 %	+ 10 %
95	8 289 – 7 %	+ 5 %
92	8 028 – 7 %	+ 11 %
91	4 385 – 4 %	+ 17 %
78	3 267 – 3 %	+ 10 %
60	2 427 – 2 %	+ 7 %
Hors IDF	4 578 – 4 %	+ 4 %
Total	114098	5 %

Origines principales des actifs qui viennent travailler à Est Ensemble, en 2018



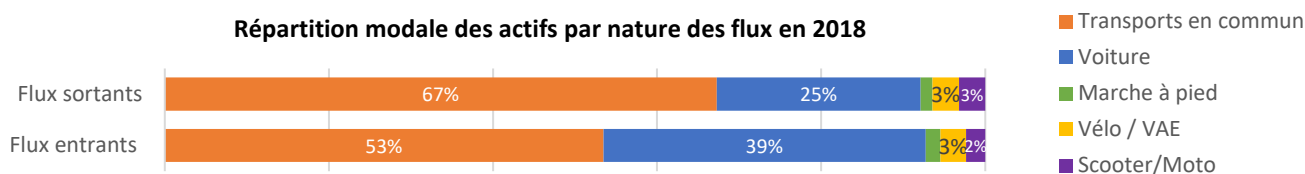
Des différences d'usage des différents modes entre actifs entrants et sortants expliquées par la provenance ou la destination

Quand on compare la répartition modale des flux d'actifs entrants et sortants, on constate une différence importante sur l'usage de la voiture et des transports en commun. La part modale des transports en commun est en effet de 67 % pour les actifs d'Est Ensemble qui sortent du territoire pour se rendre au travail, contre 53 % pour les actifs extérieurs qui viennent y travailler.

Cette différence importante est expliquée notamment par la provenance et la destination de ces actifs. En effet, nous avons vu précédemment que les actifs sortants du territoire allaient principalement travailler à Paris (54 % d'entre eux), dans les grands pôles limitrophes de Seine-Saint-Denis comme Saint-Denis ou Aubervilliers, ou encore vers La Défense. Ces secteurs sont très bien desservis par les transports en communs, ce qui implique des temps de parcours avantageux pour ce mode de transport (voir carte ci-contre).

A l'inverse, les secteurs de provenance des actifs qui viennent travailler sur le territoire sont bien moins structurés autour de Paris, qui ne représente que 20 % des actifs entrants, et bien plus autour de la Seine-Saint-Denis, notamment les communes de Grand Paris Grand Est ou de Paris Terres d'Envol, dans lesquelles l'offre de transports en commun est plus faible, et où l'usage de la voiture est donc plus massif. Les actifs en provenance de départements plus éloignés comme les Yvelines, l'Oise, le Val d'Oise, la Seine-et-Marne, représentent le quart des actifs entrants, quand ces destinations ne concernent que 9 % des actifs sortants.

Répartition modale des actifs par nature des flux en 2018



Départements d'origine / destination	Actifs qui vont travailler à l'extérieur du territoire	Actifs qui viennent à EE pour travailler
75 - Paris	65 388	22 983
93 – Seine-Saint-Denis	19 483	32 595
94 – Val de Marne	9 455	15 757
92 – Hauts-de-Seine	13 899	8 028
77- Seine-et-Marne	2 761	11 791
95 – Val d'Oise	4 505	8 289
91 - Essonne	1 658	4 385
78 - Yvelines	1 684	3 267
60 – L'Oise	281	2 427
Hors Ile-de-France	1 651	4 578
Total	120 765	114 098

54 % travaillent à Paris, Soit 65 000 actifs environ

- Paris 19^e : 5 900 actifs
- Paris 8^e : 5 250 actifs
- Paris 20^e : 5 000 actifs
- Paris 15^e : 4 950 actifs

16 % travaillent ailleurs en Seine-Saint-Denis, Soit 19 400 actifs environ

- Saint-Denis : 3 100 actifs
- Aubervilliers : 2 650 actifs
- Rosny-sous-Bois : 2 100 actifs
- Aulnay-sous-Bois : 1 250 actifs

Progression du nombre d'actifs d'Est Ensemble qui travaillent vers la Défense

- +27 % à destination de Courbevoie
- + 13 % à destination de Nanterre

113 079 scolaires sur le territoire d'Est Ensemble en 2018 : une augmentation de 7,4 % depuis 2013

Il y a plus de 113 000 scolaires qui résident sur Est Ensemble. Comme pour le reste de la population, leur nombre est en forte augmentation et a augmenté depuis 2013 de 7 775 élèves, soit une hausse de 7,4 % en 5 ans.

Une scolarisation qui se fait principalement dans la commune de résidence

Parmi les élèves résidant à Est Ensemble, 65 % sont scolarisés dans leur commune de résidence. Ce chiffre atteint même 71 % pour la commune de Bobigny, et 70 % pour Bondy. En revanche, dans les communes limitrophes de Paris, cette proportion est moins importante. Ainsi, seul un élève sur deux est scolarisé dans sa commune de résidence aux Lilas et au Pré-Saint-Gervais.

En dehors de la commune de résidence, la destination principale des élèves d'Est Ensemble est Paris, avec 15 % des élèves qui y sont scolarisés en 2018. Cette proportion varie encore fortement en fonction des communes d'Est Ensemble. Ainsi, seuls 7 % des élèves de Bondy et 9 % des élèves de Bobigny étudient à Paris, contre 29 % aux Lilas et 24 % au Pré-Saint-Gervais.

En moyenne, les flux scolaires entre communes d'Est Ensemble sont faibles. Seuls 7 % des élèves du territoire sont scolarisés dans une autre commune d'Est Ensemble que leur commune de résidence. La ville dont la part des élèves scolarisés ailleurs la plus élevée dans Est Ensemble est Romainville, avec 15 %, et celle dont la part des élèves circulent le moins dans Est Ensemble est Montreuil, avec seulement 3 %.

Les autres établissements scolaires en Seine-Saint-Denis sont également peu fréquentés par les scolaires d'Est Ensemble, avec seulement 6% qui y sont scolarisés. Ce chiffre varie de 3 % pour les élèves de Montreuil, à 12 % pour les élèves de Bondy.

Communes	Commune de résidence	Autre commune d'Est Ensemble	Paris	Ailleurs dans le 93	Autre	Total
Bagnolet	5 476	7 14	1 856	249	675	8 970
Bobigny	12 020	1 155	1 567	1 388	710	16 840
Bondy	10 593	802	1 090	1 887	781	15 152
Pré-St-Gervais	2 199	482	1 014	228	254	4 177
Les Lilas	2 789	449	1 543	219	362	5 362
Montreuil	17 994	854	4 439	954	3 038	27 278
Noisy-le-Sec	8 002	1 436	1 397	1 054	628	12 517
Pantin	9 677	748	3 020	874	762	15 080
Romainville	4 359	1 158	1 349	303	534	7 704
Total	73 109	7 798	17 275	7 154	7 744	113 079

Bagnolet

- Collège : 3 (1 privé)
- Lycée : 3 (1 privé)

Bobigny

- Collège : 6 (1 privé)
- Lycée : 5 (2 privés)

Bondy

- Collège : 6 (1 privé)
- Lycée : 5 (1 privé)

Le Pré Saint-Gervais

- Collège : 2 (1 privé)

Les Lilas

- Collège : 1
- Lycée : 1

Montreuil

- Collège : 12 (1 privé)
- Lycée : 8 (3 privés)

Noisy-le-Sec

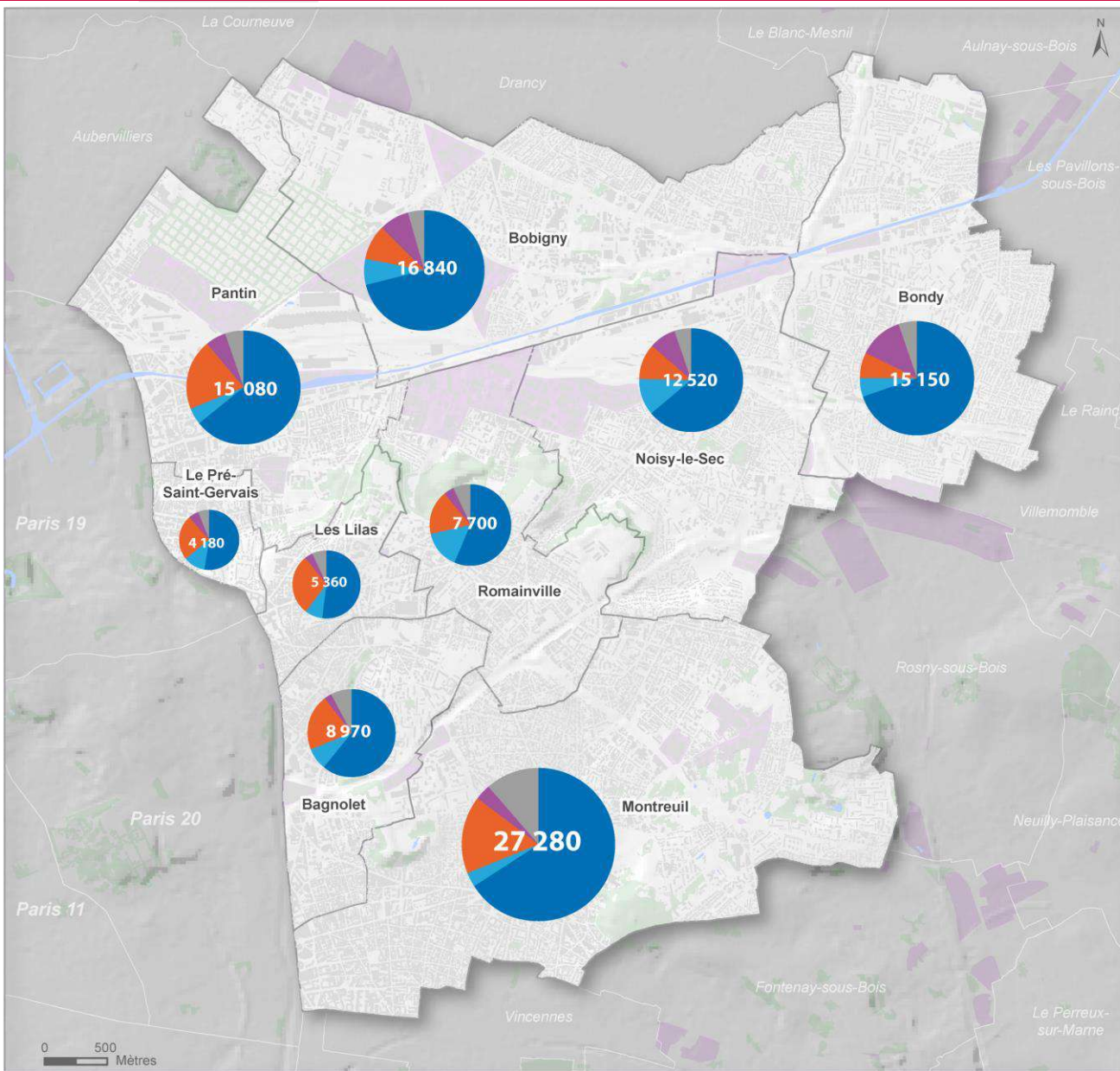
- Collège : 4
- Lycée : 2

Pantin

- Collège : 6 (2 privés)
- Lycée : 5 (2 privés)

Romainville

- Collège : 2
- Lycée : 1



Lieu de scolarisation des élèves d'Est Ensemble En 2018



ATOUTS

- Une forte utilisation des TC dans les trajets pendulaires,
- 65 % des élèves sont scolarisés dans leur commune de résidence impliquant des déplacements courts,
- Les actifs quittant Est Ensemble pour travailler rejoignent majoritairement Paris, bien desservi par les TC.

FAIBLESSES

- L'inadéquation des emplois offerts avec le profil des habitants implique des flux entrants et sortants importants.
- Des flux d'actifs sortants & entrants en progression ce qui génère des déplacements plus longs,
- Une baisse de l'usage de la marche dans les déplacements des actifs,
- Une dispersion des communes d'origine pour les actifs entrants sur Est Ensemble.

OPPORTUNITÉS

- L'augmentation démographique et d'emplois attendue sur Est Ensemble peut permettre un rééquilibrage des flux internes au territoire.
- L'arrivée des projets structurants de TC qui permettra d'offrir à la population et aux personnes circulant sur Est Ensemble une alternative à l'automobile plus importante.

MENACES

- Sans inversion actuelle de l'inadéquation des emplois offerts avec le profil des habitants, l'augmentation démographique et d'emplois attendue sur Est Ensemble vont continuer d'augmenter les flux entrants / sortants.

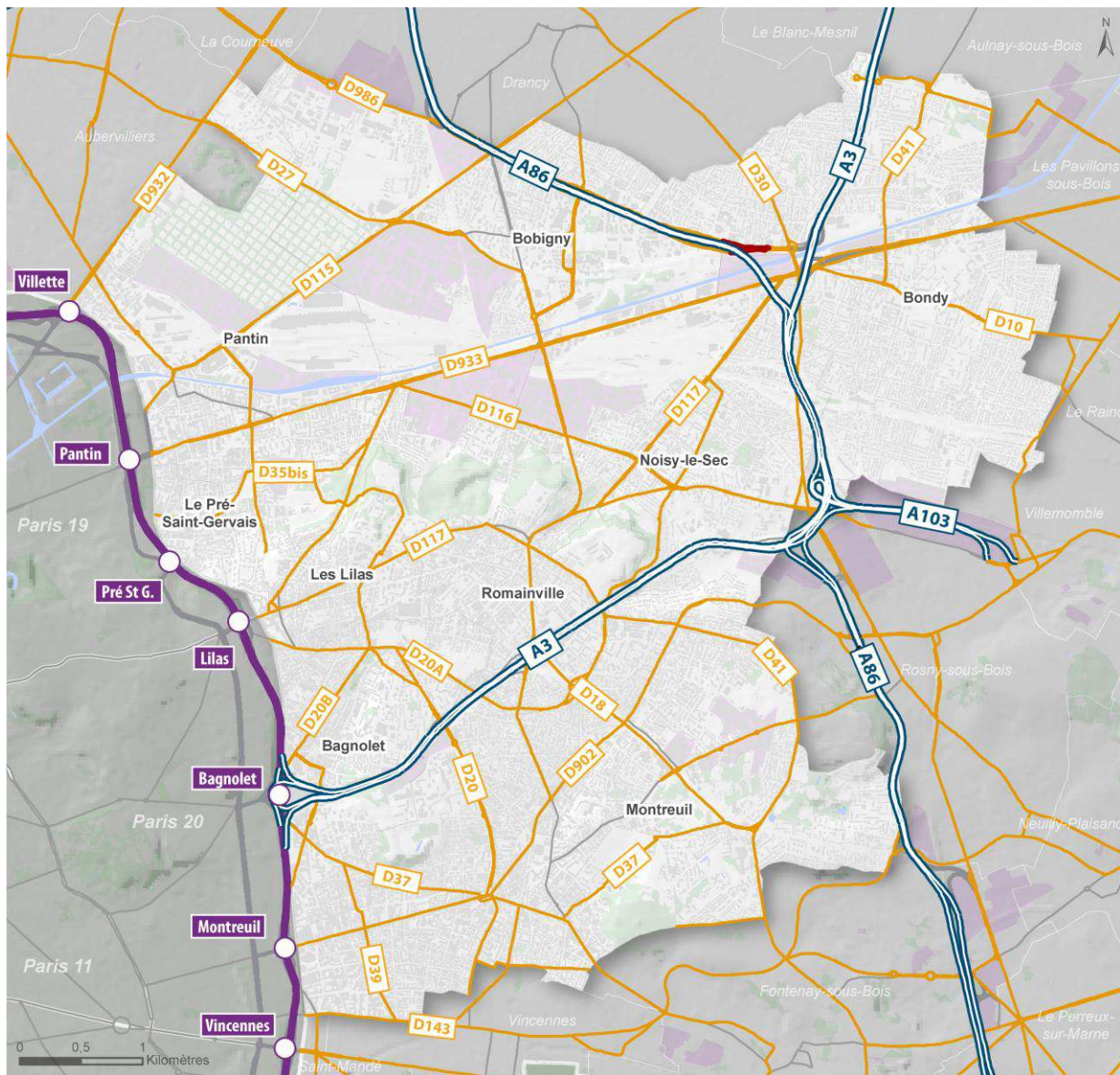


3



Le réseau viaire & La voiture particulière

Un territoire structuré par de grands axes routiers et autoroutiers



Un territoire desservi par des axes régionaux structurants

- Le Boulevard Périphérique de Paris et l'A86.
- L'A3 : relie l'Est de Paris (Porte de Bagnole) à l'A1 qui permet de se rendre dans le Nord de la France.
- L'A86 appelée « super périphérique parisien » forme une boucle complète autour de la capitale.
- 2019 : fermeture définitive de l'A186 à Montreuil

Un territoire desservi par des axes régionaux

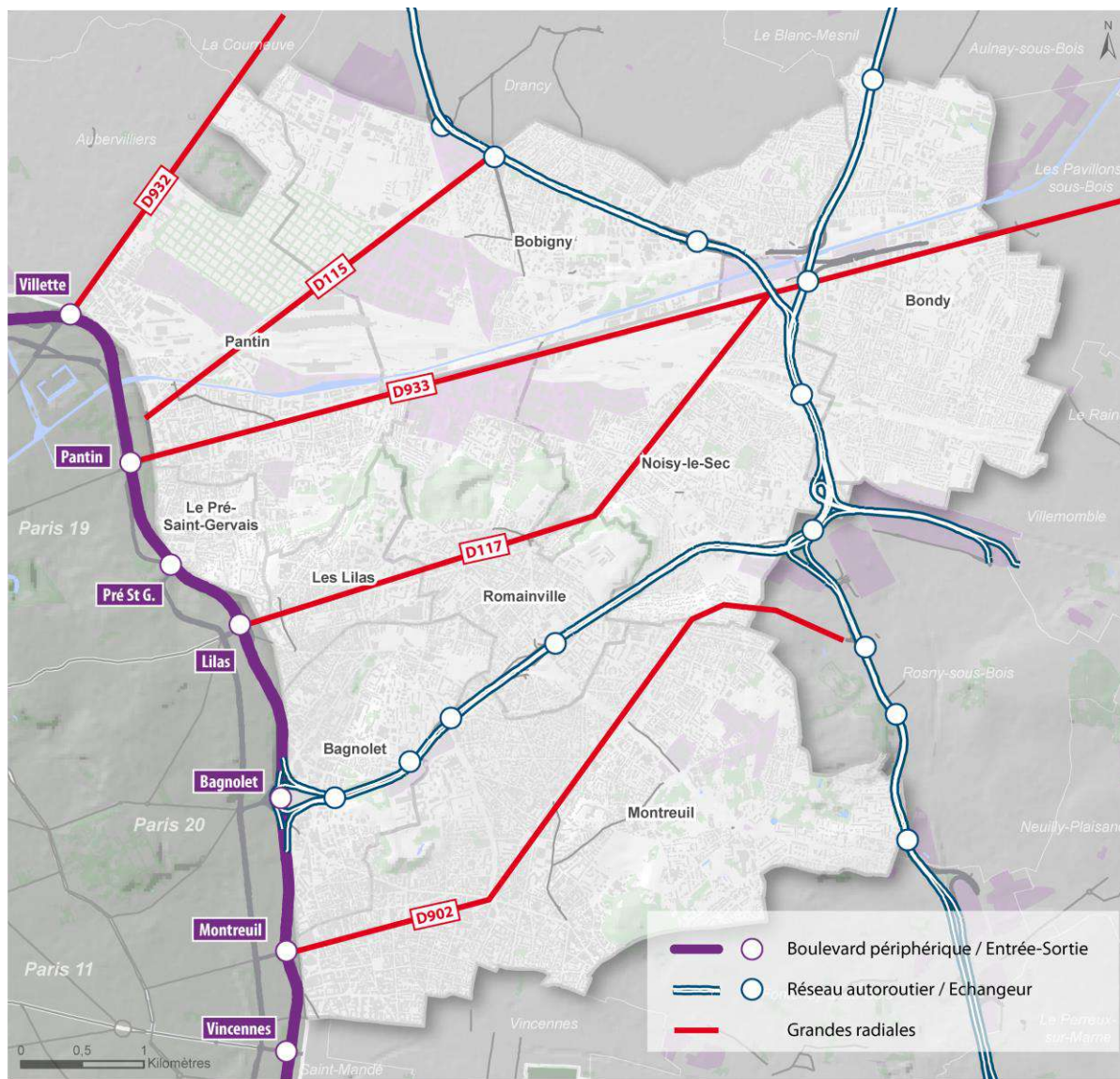
Quatre échangeurs irriguent le territoire, deux dans sa partie Sud, un tout au Nord à Bondy et un au centre sur Noisy-le-Sec.

- Deux échangeurs sont directement présents sur le territoire au Nord. On compte également un échangeur à Drancy en limite Nord et un échangeur en limite de Montreuil et Rosny-sous-Bois.
- Deux échangeurs irriguent également le territoire même s'ils sont situés sur la commune de Rosny-sous-Bois.

Un maillage important de départementales

Les départementales d'Est Ensemble assurent des fonctions différentes, avec des niveaux de flux variés.

Un réseau structurant organisé par le périphérique et les autoroutes du Nord au Sud, et d'Est en Ouest par de grandes radiales départementales



Un réseau structuré par le réseau autoroutier, le boulevard périphérique pour les liaisons Nord-Sud et Est-Ouest ...

... Mais aussi de grandes radiales départementales Est –Ouest

Est Ensemble est parcouru par un réseau routier organisé autour de trois grandes radiales :

- La D 932 ou route de Soissons,
- La D 933 ou route de Meaux,
- La D902 ou route de Chelles (même si la traversée du centre de Montreuil est désormais interdite).

Ce réseau est ensuite maillé par une série de voies structurantes. Du fait de la morphologie du territoire, ce réseau est assez étroit et en partie encombré, il traverse les centres-villes et quartiers.

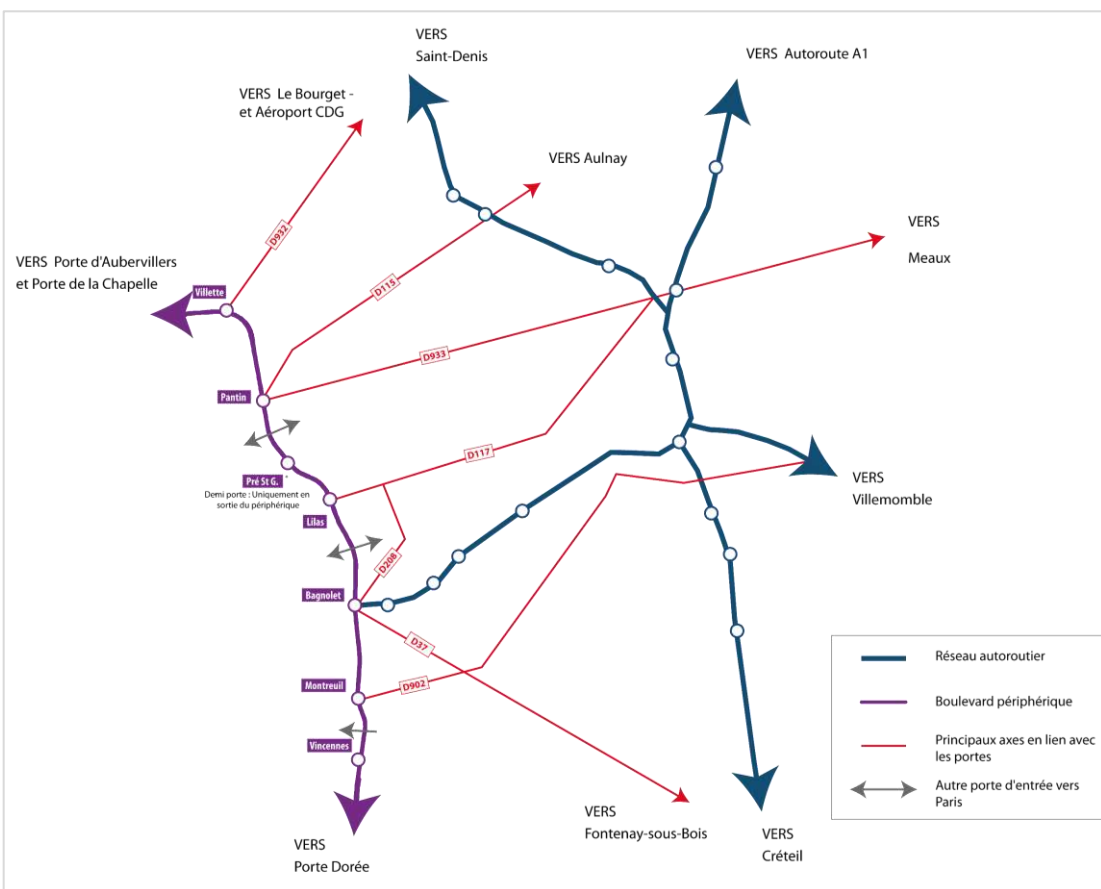


Les accès à Paris et au périphérique

Le territoire est en lien avec 7 portes de Paris :

- **La Villette** : lien avec le Bourget et CDG,
- **Pantin** : accueille la RD115 et l'ex-RN3,
- **Pré-Saint-Gervais** : rôle très local,
- **Les Lilas** : lien avec la RD117
- **Bagnolet** : lien avec l'A3 et plusieurs départementales,
- **Montreuil** : lien avec l'ex-RN302,
- **Vincennes** : lien avec l'A4.

Certaines ont un rôle **plus important** notamment la **porte de Bagnolet** qui est le départ de l'A3. Elle est impressionnante par son envergure puisqu'elle compte 19 ponts et viaducs. Ces portes sont des points d'entrée/sortie pour la capitale et connaissent donc des trafics très importants. Est Ensemble est forcément impactée par leur trafic.



Des accès au périphérique

Les 7 portes permettent la liaison au **périphérique**, toutes sont des échangeurs complets exceptée la porte du Pré qui ne permet que de sortir du périphérique.

Des accès à Paris

Si les liaisons sont possibles entre Est Ensemble et Paris au niveau des portes, on peut également ajouter :

- La « porte » de Chaumont entre celle de Pantin et du Pré-Saint-Gervais
- L'axe entre la porte des Lilas et la porte de Bagnolet
- La liaison en sens entrant vers Paris entre les portes de Montreuil et de Vincennes.

Un accès direct à d'autres pôles d'emplois

- Près de 3 000 actifs d'Est Ensemble travaillent à Roissy. L'A3 puis l'A1 permettent un accès rapide à cette destination.
- Plus de 3 100 actifs se rendent sur Saint Denis, l'accès est rapide par l'A86 et la RN 186.

Près de 45 000 actifs d'Est Ensemble utilisent la voiture pour se rendre au travail

En 2018, 26 % des actifs d'Est Ensemble se rendent au travail en voiture. Ils représentent près de 45 000 personnes, ce qui implique au minimum 90 000 trajets par jour en voiture liés au travail sur le territoire (Insee, 2018).

Les résultats par territoire de l'Enquête Globale Transport 2018 n'étant pas disponibles à ce jour, on ne peut estimer précisément sur le nombre de déplacements tous motifs confondus réalisés en voiture sur le territoire d'Est Ensemble.

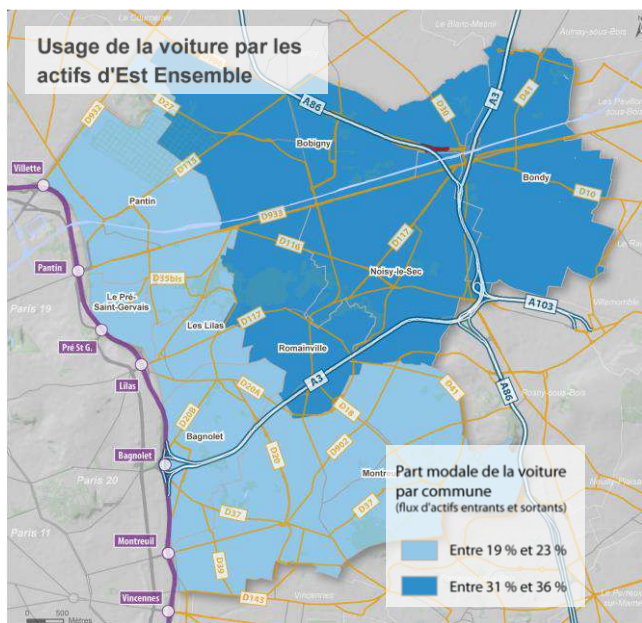
Une part modale de la voiture beaucoup plus faible dans les communes limitrophes de Paris

Dans les communes limitrophes de Paris, la part modale de la voiture pour les déplacements des actifs varie entre 19 % (Les Lilas et Pantin) et 23 % (Bagnole). En revanche, les autres communes ont des moyennes plus élevées d'usage de la voiture pour se rendre au travail avec des parts modales qui varient entre 31 % (Noisy-le-Sec) et 36 % (Bondy).

Une baisse de 1,5 % du nombre de déplacements en voiture pour les actifs d'Est Ensemble, mais de fortes disparités entre communes

Le nombre de déplacements en voiture réalisés par les actifs a baissé de 45 132 en 2013 à 44 474 en 2018. Certaines communes enregistrent des baisses importantes comme Bagnole (-14,3 %), Bondy (-13 %) ou Les Lilas (-10,9 %). En revanche, d'autres communes voient ces derniers augmenter, notamment Bobigny (+20,3 %) et Pantin (+10,5 %).

Communes	2013		2018	
	Actifs	Part modale	Actifs	Part modale
Bagnole	3 995	28 %	3 423	23 %
Bobigny	5 555	32 %	6 680	34 %
Bondy	7 646	39 %	6 656	37 %
Les Lilas	2 266	23 %	2 019	20 %
Montreuil	10 943	25 %	10 401	22 %
Noisy-le-Sec	4 958	33 %	4 999	32 %
Pantin	4 593	21 %	5 074	20 %
Le Pré Saint-Gervais	1 753	22 %	1 613	22 %
Romainville	3 423	36 %	3 609	34 %
Est Ensemble	45 132	28 %	44 474	26 %



14,8 millions de déplacements en voiture particulière par jour en Île de France, en 2018

- Dont 8,5 millions de déplacements en grande couronne
- Dont 3,3 millions de déplacements en petite couronne

9 déplacements en voiture sur 10 se font en dehors de Paris

Soit 13,2 millions de déplacements

- Déplacements internes à Paris : 2,5 % des déplacements (400 000 / jour)
- Déplacements radiaux banlieue – Paris : 6 % des déplacements (900 000 / jour).

Un nombre de déplacements en voiture en Île-de-France qui baisse depuis les années 2010 : 700 000 déplacements / jour en moins comparé à 2010

- Années 1990 : stagnation de la croissance
- Années 2000 : stabilisation du nombre de déplacements
- Années 2010 : amorce de diminution des déplacements en voiture

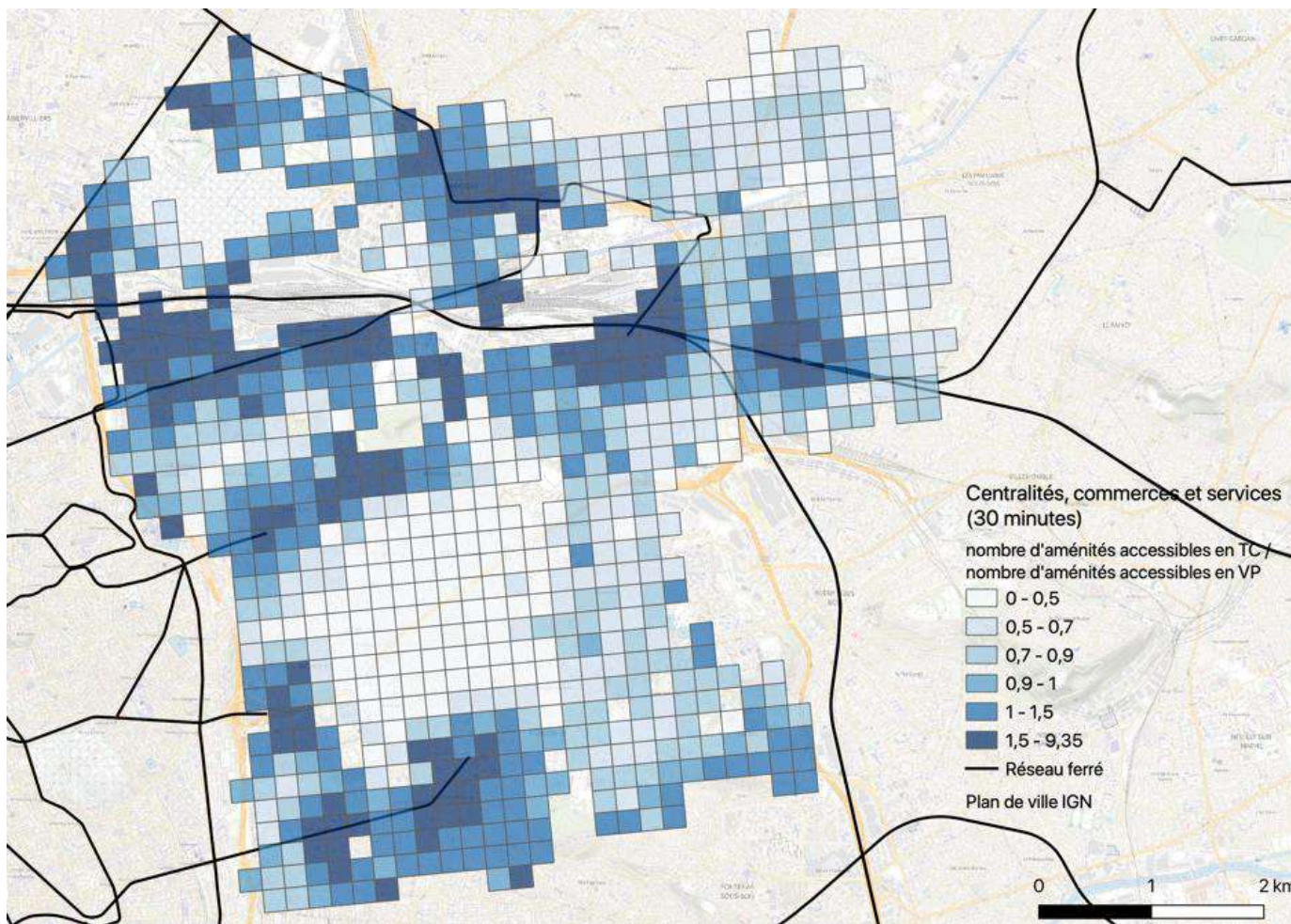
Un usage qui baisse aux heures de pointe et pendant la journée, mais qui stagne en soirée.

Tout de même 100 000 déplacements supplémentaires par jour entre la petite et la grande couronne

Source : EGT 2018

La persistance de l'usage de la voiture au Nord-Est du territoire est liée à son avantage certain vis-à-vis des transports collectifs

Les taux de motorisation et les parts modales de la voiture importants observés sur les communes du Nord-Est du territoire sont expliquées en grande partie par la compétitivité de la voiture par rapport aux transports collectifs.



SOURCE : PCAET Est Ensemble 2022 - Rapport entre les nombres de commerces et services (centres urbains, super et hypermarchés) accessibles en 30 minutes en transports en commun et en voiture, avec rabattement de 1 km maximum. Sources : INSEE, calculs des auteurs. Réalisation : Olivier Bonin.

La voiture reste le mode le plus compétitif sur une grande partie du territoire

- En dehors des secteurs de desserte des lignes ferrées, l'accessibilité des différentes aménités reste **bien meilleure en voiture particulière**.
- Le secteur central du territoire, au Sud de Romainville et au Nord de Montreuil apparaît **particulièrement dépendant de l'automobile** pour l'accès aux aménités.

Près d'1,1 millions d'immatriculations de voiture en Île-de-France en 2020

- Dont les $\frac{3}{4}$ sont des véhicules d'occasion
- Croissance importante de la part des immatriculations de véhicules des personnes morales : de 45 % en 2010 à 63 % en 2020
- NB : les véhicules achetés en leasing sont comptés comme véhicules d'entreprise.

Source : Evaluation PDUIF Voirie - DRIF

Plus de 5 000 actifs d'Est Ensemble utilisent les deux-roues motorisés pour se rendre au travail

En 2018, 3 % des actifs d'Est Ensemble se rendent au travail en deux-roues motorisés. Ils représentent plus de 5 000 personnes, ce qui implique au minimum 10 000 trajets par jour en voiture liés au travail sur le territoire (Insee, 2018).

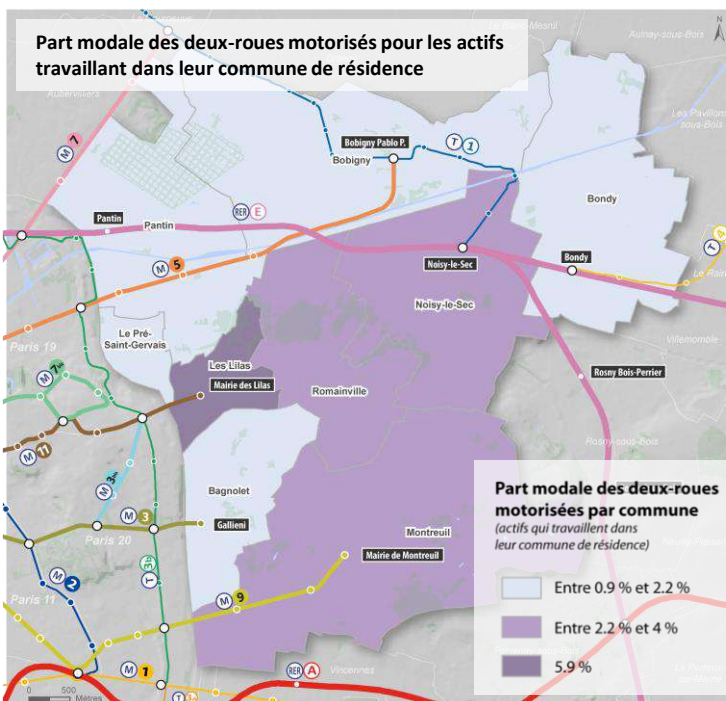
Les résultats par territoire de l'Enquête Globale Transport 2018 n'étant pas disponibles à ce jour, on ne peut estimer précisément sur le nombre de déplacements tous motifs confondus réalisés en deux-roues motorisés sur le territoire d'Est Ensemble.

Une part modale des deux-roues motorisés plus forte pour les communes limitrophes de Paris

Dans les communes limitrophes de Paris, la part modale des deux-roues motorisés pour les déplacements des actifs varie entre 2,5 % (Le Pré Saint-Gervais) et 4,5 % (Les Lilas). En revanche, les autres communes ont des moyennes plus faibles avec des parts modales qui varient entre 0,9 % (Bobigny) et 3,55 % (Noisy-le-Sec).

A l'inverse, cette part modale des deux-roues motorisés augmente pour les déplacements intra-communaux dans les communes non limitrophes de Paris (de 1,2 % à Bobigny à 3,0 % à Romainville), et baisse pour les communes limitrophes à l'exception des Lilas (de 1,8 % à Bagnole à 4% à Montreuil ; 5,9 % pour Les Lilas).

Communes	Total 2018		Intra-communaux 2018	
	Nombre de déplacements	Part modale	Nombre de déplacements	Part modale
Bagnole	510	3,5 %	62	1,8 %
Bobigny	216	1,2 %	36	0,9 %
Bondy	301	1,6 %	60	1,6 %
Les Lilas	345	4,5 %	57	5,9 %
Montreuil	441	4,3 %	54	4,0 %
Noisy-le-Sec	1 801	3,9 %	402	3,5 %
Pantin	336	2,0 %	52	1,9 %
Le Pré Saint-Gervais	636	2,5 %	100	2,2 %
Romainville	539	4,7 %	53	3,0 %
Est Ensemble	5 125	3,0%	876	2,6%



512 000 déplacements en deux-roues motorisés par jour en Île de France, en 2018

Des déplacements majoritairement réalisés ...

- En petite couronne et à Paris (2/3 des déplacements)
- Par des hommes (9/10)
- Par des actifs occupés (8/10) : majoritairement par des cadres, chefs d'entreprise et artisans

Un nombre de déplacements en deux-roues motorisés en Île-de-France qui baisse depuis les années 2010 :

- 150 000 déplacements / jour en moins comparé à 2010
- Une diminution qui concerne surtout les déplacements en interne de Paris

Source : EGT 2018

Environ 65 000 immatriculations de deux-roues motorisés en Île-de-France en 2020

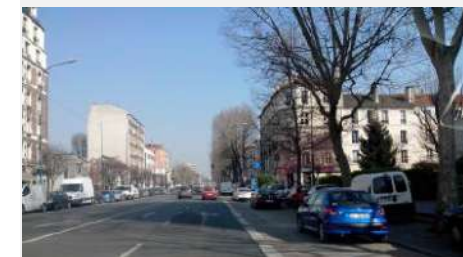
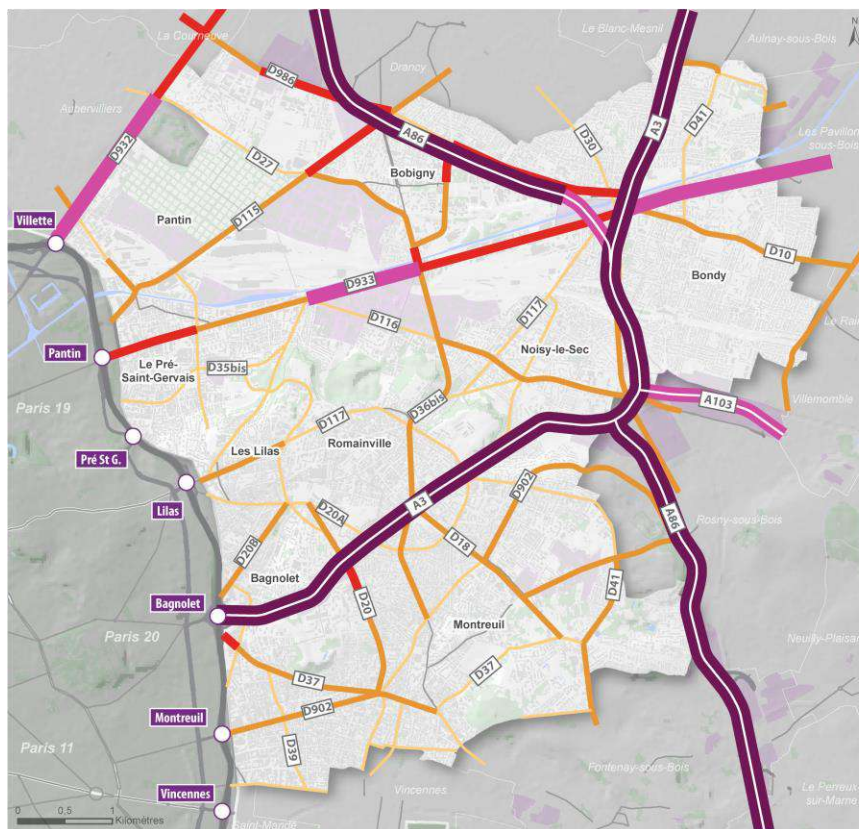
- Une baisse des immatriculations au début de la décennie 2010-2020 (75 000 immatriculations en 2010 et 55 000 en 2015)
- Une augmentation sur le reste de la décennie

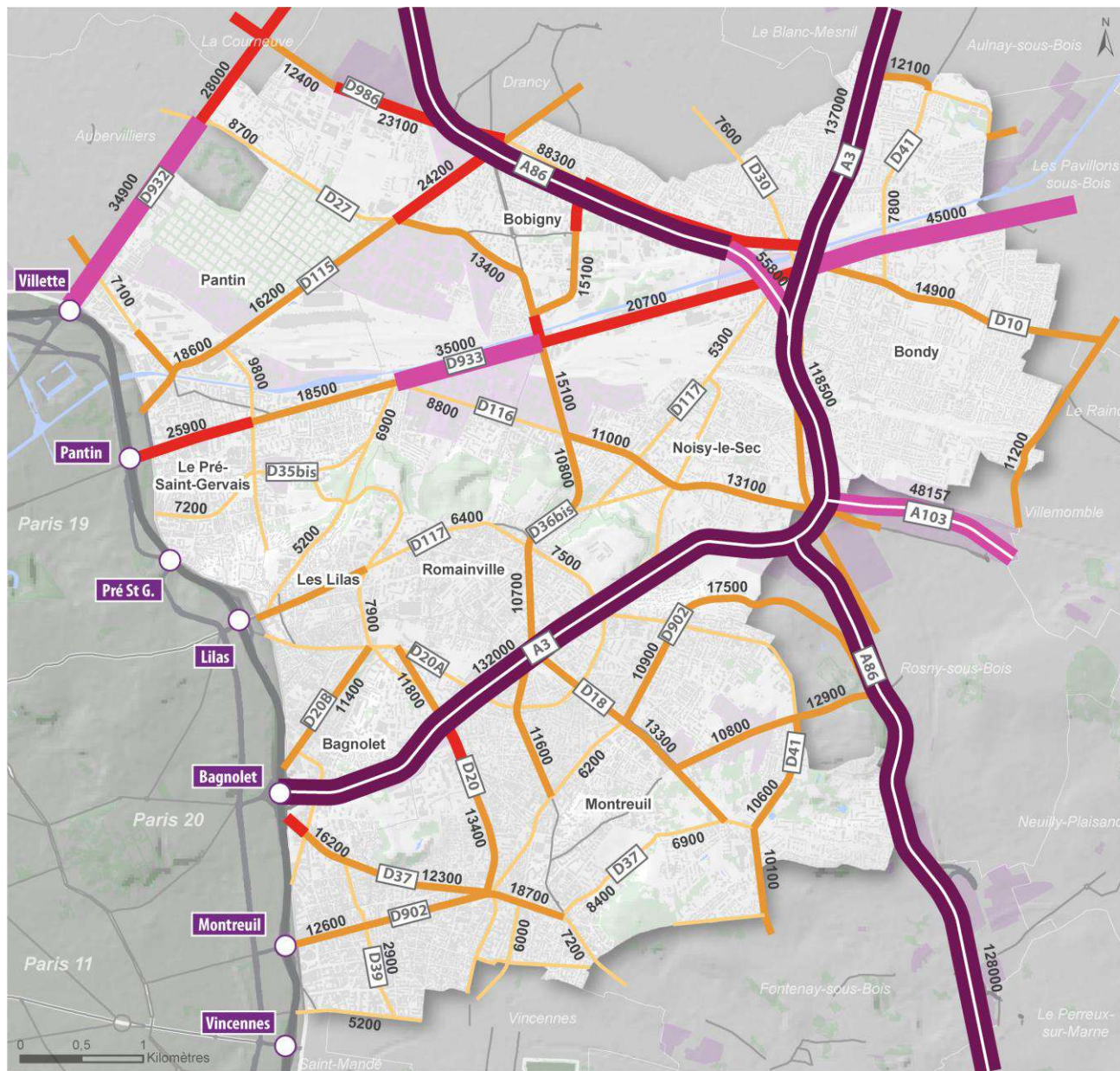
Source : Evaluation PDUIF Voirie - DRIF

Cinq niveaux de flux sur le territoire d'Est Ensemble

Le trafic observé sur le territoire d'Est Ensemble est très important, avec des axes accueillant plus de 130 000 véhicules par jour. Des différences importantes existent cependant entre les différents axes. On observe cinq niveaux de flux en fonction du type de réseau (autoroutier, départemental ...), de la localisation de la portion concernée par rapport au réseau autoroutier (proche, éloigné), et de la vocation (davantage intercommunale ou locale) de la voie :

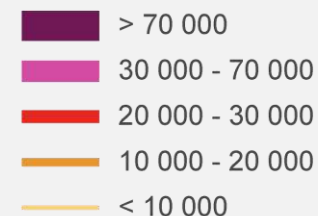
- **Les axes autoroutiers** : sur les axes autoroutiers les charges constatées dépassent les 70 000 véhicules par jour, à l'exception de l'A103, qui concentre près de 50 000 véhicules / jour. Les flux atteignent même 137 000 véhicules / jour sur la portion de l'A3 au nord du territoire.
- **Les axes structurants** : certaines portions des voies RD933 et RD932 ont des flux compris entre 30 000 et 70 000 véhicules jour, notamment à l'est de l'échangeur entre A86, et A3.
- **Les rabattements vers le réseau autoroutier** : certaines portions de départementales (D37, D208, D933, D932, D986 ...) enregistrent des niveaux de flux entre 20 000 et 30 000 véhicules / jour à proximité des entrées sur le réseau autoroutier.
- **Le réseau de desserte intercommunale** : certaines portions du réseau départemental qui remplissent un rôle de desserte intercommunal ou de rabattement vers le réseau principal sont également très empruntées, variant entre 10 000 et 20 000 véhicules / jour.
- **Le réseau de desserte locale** : les autres axes départementaux remplissent un rôle de desserte plus locale et enregistrent des flux en dessous de 10 000 véhicules / jour.



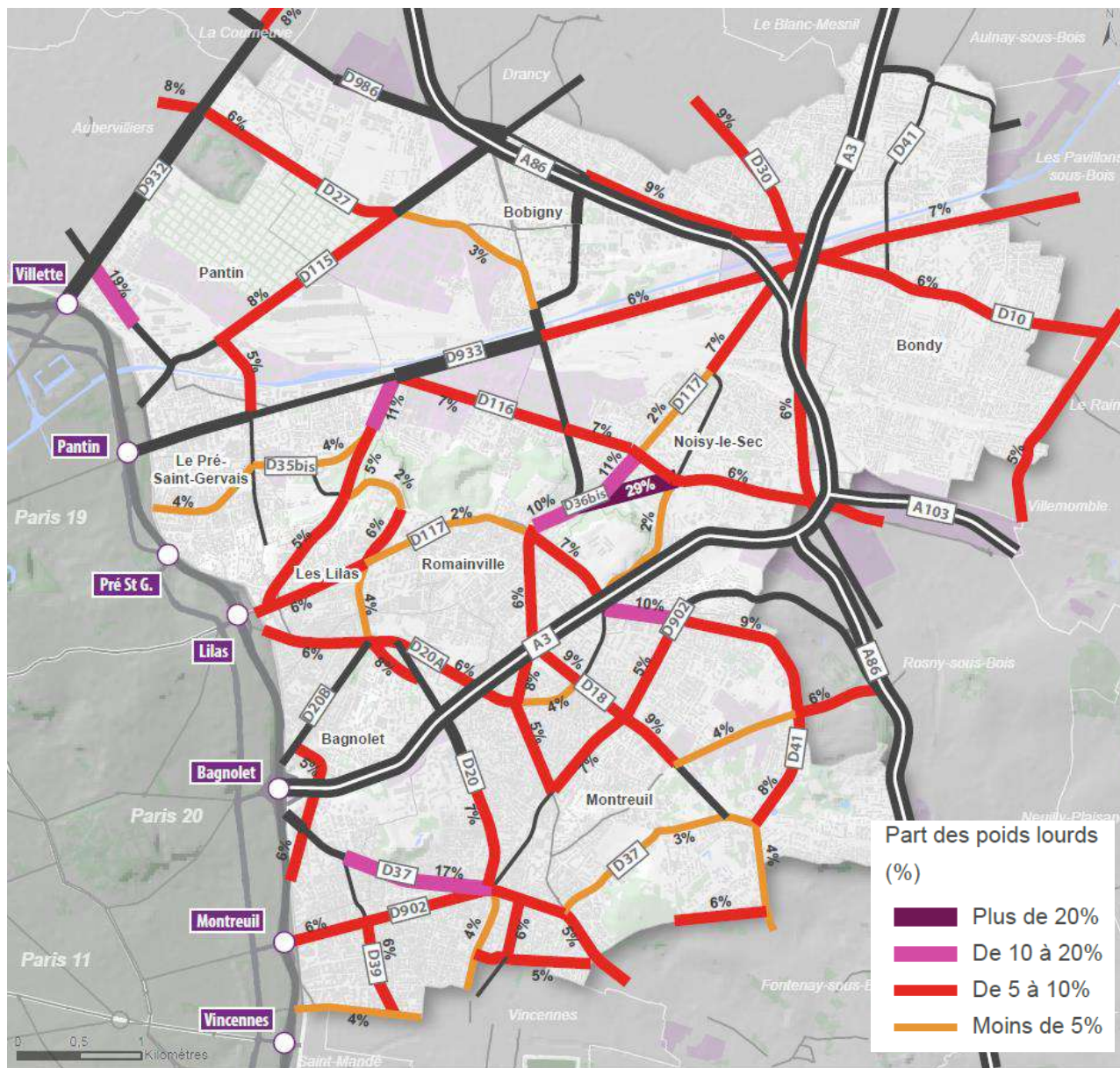


Trafic journalier sur le territoire d'Est Ensemble

Trafic moyen journalier annuel
(TMJA)



Sources : IGN - BD TOPO 2021, CD93 2021, DIRIF 2019
Réalisation : ITEM 2021



Une présence importante de poids lourds sur les voiries secondaires d'Est Ensemble

Part du trafic poids lourd sur le réseau d'Est Ensemble

Niveau de trafic	Réseau structurant	Principales liaisons locales
Trafic minimum	2 %	1,7 %
Trafic maximum	19,2 %	29 %
Trafic moyen	7,3 %	6,3 %

Outil Google pour évaluer les conditions de circulation sur le territoire

A l'aide de Google Maps il est possible d'observer sur les axes structurants d'Est Ensemble les conditions de circulation pour différents jours moyens, à différentes heures, ou en temps réel. Pour étudier l'évolution du trafic dans la journée, nous avons comparé les niveaux de congestion moyen entre un mardi à 08h30 (heure de pointe du matin), un mardi à 11h00 (heure creuse) et un mardi à 17h30 (heure de pointe du soir).

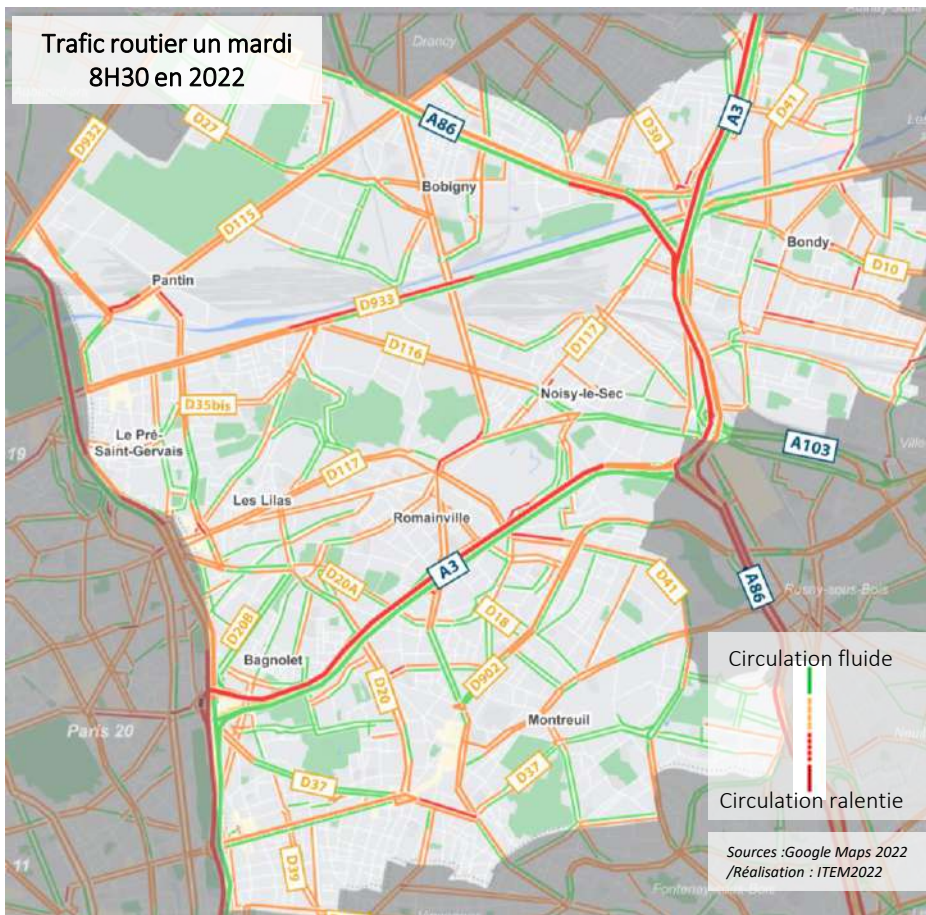
Une circulation très ralentie en heure de pointe du matin sur les axes principaux, et une détérioration par rapport à 2015

On constate en heure de pointe des difficultés de circulation importantes sur le territoire, notamment au niveau des autoroutes. La portion Est de l'A3 sur le territoire est extrêmement ralentie, mais uniquement en direction de Paris.

Par rapport au diagnostic établi dans le PLD de 2015, on observe une circulation bien plus ralentie sur la portion nord de l'A3 sur le territoire, et autour des deux échangeurs. La circulation était en effet qualifiée de fluide par l'outil en 2015, alors que la circulation est en 2022 très ralentie.

Sur le réseau intercommunal on observe deux tendances :

- Au Nord du territoire, le trafic est ralenti en 2022, alors qu'il était qualifié de fluide par l'outil en 2015.
- Au Sud-Ouest du territoire, à Montreuil aux Portes de Paris, le trafic s'est fluidifié depuis 2015.



Trafic routier un mardi 8H30 en 2015



Source : PLD 2015

Une baisse du trafic en Île-de-France ...

- Baisse de 7 % de trafic journalier sur le réseau national d'Île-de-France entre 2007 et 2017
- Une baisse de 10 % du trafic sur le boulevard périphérique sur la même période

... mais une hausse de l'encombrement, en intensité et en durée

- Une baisse de 3 % de l'indicateur de fluidité le matin, et de 11 % le soir

Source : Evaluation PDUIF Voirie

Des conditions de circulation qui se fluidifient en heure creuse

A 11h30, le niveau d'encombrement des voies d'Est Ensemble est bien moins important qu'en heure de pointe du matin, notamment sur les axes autoroutiers, et au niveau des échangeurs. A noter que l'encombrement semble plus important qu'en heure de pointe au sud-ouest du territoire (vers Porte de Montreuil).

La circulation sur les axes structurants reste relativement ralentie

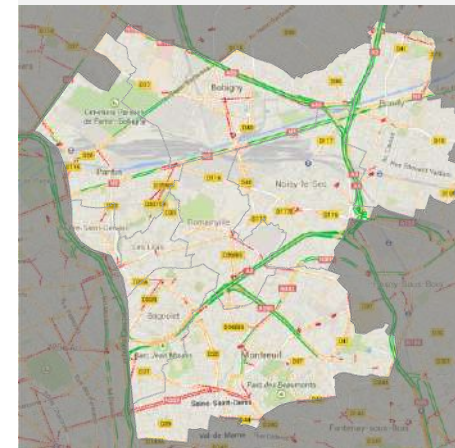
A 11h30, on observe encore des ralentissements sur les axes structurants du nord du territoire : D922, D115 et D933. Ces ralentissements ne concernent pas seulement les portions pour s'insérer sur le réseau autoroutier, mais sont présents tout le long de ces axes.

Au moment du PLD de 2015, l'outil Google évaluait à cette même heure les conditions de circulation comme fluides sur la quasi-totalité de ces axes. L'encombrement et les ralentissements sur le territoire ne concernent plus uniquement les heures de pointe, mais sont observables sur l'ensemble de la journée, y compris en heure creuse.

Le secteur de Porte de Montreuil, s'il connaît un encombrement plus important qu'en heure de pointe, connaît également une fluidification de la circulation par rapport au même horaire en 2015. La persistance d'une saturation de la circulation à Romainville peut être expliquée en partie par la présence du marché rue de Verdun.



Trafic routier un mardi 11H30 en 2015



Source : PLD 2015

Des conditions de circulation très ralenties en heure de pointe du soir sur le territoire, surtout sur le réseau autoroutier, et notamment au niveau des échangeurs.

A 17h30, le niveau d'encombrement des voies d'Est Ensemble est encore plus important qu'à l'heure de pointe du matin. Sur la portion Est de l'A3, les conditions de circulation sont ralenties dans le sens du retour de Paris. L'échangeur de Porte de Bagnolet est complètement saturé, et le périphérique également plus encombré qu'en heure de pointe du matin.

Les conditions de circulation sont également particulièrement ralenties au niveau des deux échangeurs autoroutiers du territoire (A3 / A86 et A3 / A86 / A103). Les ralentissements sont tout particulièrement importants au niveau de l'A86 à Rosny-sous-Bois, dans les deux sens de circulation.

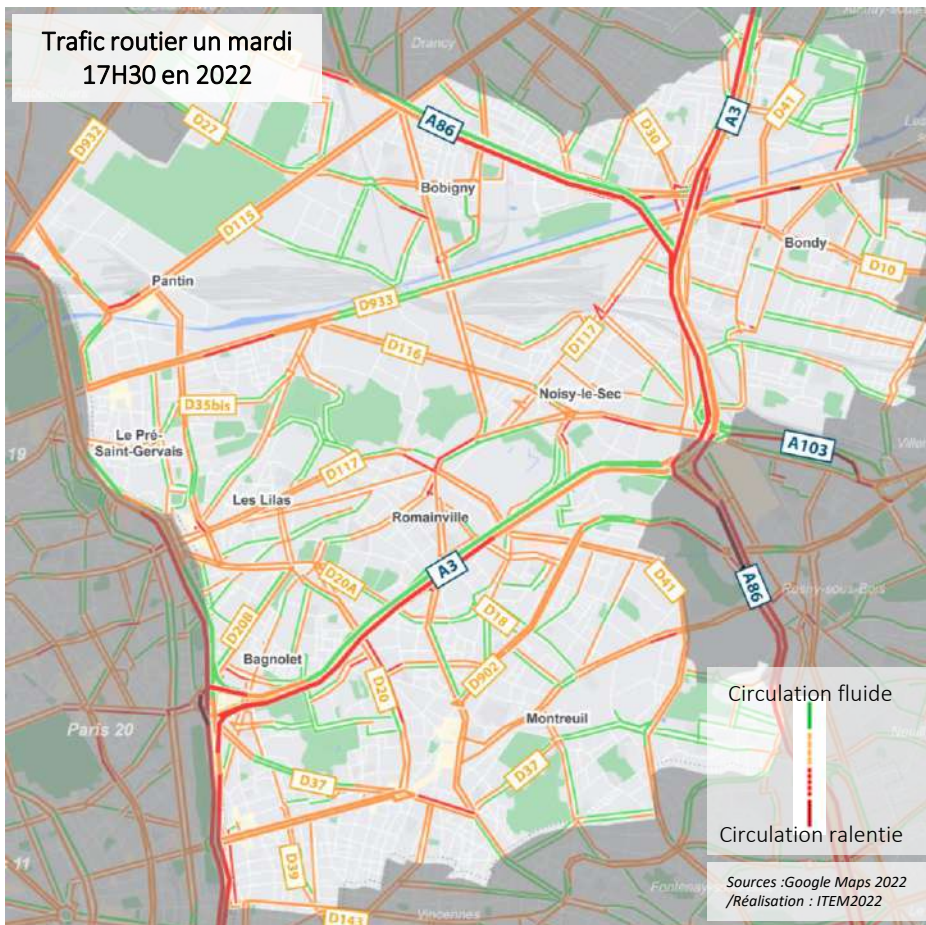
Pas ou peu de détérioration des conditions sur les axes départementaux structurants

A 17h30, on n'observe pas d'aggravation des conditions de circulation par rapport aux heures creuses sur les axes structurants du nord du territoire (D922, D115 et D933).

Un trafic ralenti sur les axes de desserte communale

En comparaison avec l'heure de pointe du matin, on observe des ralentissements plus importants sur les axes de desserte communale. Pour se détourner des axes autoroutiers très fréquentés, certains automobilistes sont en effet tentés de se reporter sur le réseau communal.

Cette situation est observable notamment au sud du territoire, sur la commune de Montreuil



Source : PLD 2015

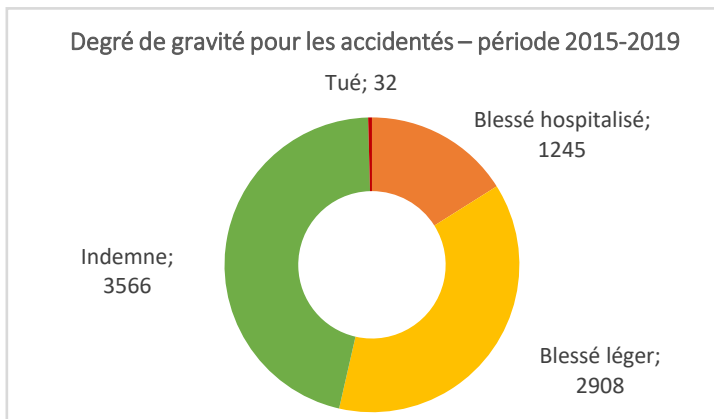
3 463 accidents et 7 751 accidentés recensés sur le territoire pour la période 2015 – 2019

Sur la période 2015 – 2019, 3 463 accidents corporels ont été recensés sur Est Ensemble, impliquant 7 751 personnes. soit 693 accidents par an, sur cinq ans. Ce chiffre est constant par rapport à la période 2006 – 2010, sur laquelle ont recensait 3 469 accidents. Les communes avec le plus d'accidents recensés sont Montreuil avec 736 accidents, et Bobigny avec 578 accidents. Les communes dans lesquelles on en recense le moins sont Le Pré Saint-Gervais avec 27 accidents, et Les Lilas, avec 115 accidents.

Une hausse du nombre de blessés légers, mais une baisse des blessés graves ou tués

Le nombre d'accidentés « légers » est passé de 5 662 sur la période 2006 – 2010 à 6 474 sur la période 2015 -2019, soit une hausse de 14 %. Ils représentent 83,5 % des accidentés.

En revanche, le nombre d'accidentés graves a baissé entre ces deux périodes, passant de 1 912 pour 2006 -2010, à 1 277 pour 2015 – 2019, soit une baisse de 33 %. Ils représentent 16,5 % des accidentés. La baisse du nombre d'accidents graves est un indicateur positif sur les politiques de pacification du réseau sur le territoire.



Définition :

- **Accidenté léger** : blessé léger ou indemne
- **Accidenté grave** : blessé hospitalisé ou tué

18 400 accidents corporels par an en moyenne pour la Région Île-de-France

Une baisse de 24 % d'accidents graves en Île-de-France entre les périodes 2005-2009 et 2015-2019
Rappel des objectifs du PDUIF : baisse de 50 %

- Près de 30 000 accidents graves sur la période 2005-2009
- Moins de 23 000 accidents graves sur la période 2015 - 2019

Source : Evaluation PDUIF Voirie - DRIF

Communes	Accidents période 2015-2019	Evolution du nombre d'accidentés entre les périodes 2006 -2010 et 2015 - 2019	Evolution du nombre d'accidentés graves entre les périodes 2006 -2010 et 2015 - 2019
Bagnolet	313	- 5 %	- 53 %
Bobigny	578	7 %	- 2 %
Bondy	603	29 %	- 31 %
Les Lilas	115	- 23 %	- 58 %
Montreuil	736	2 %	- 23 %
Noisy-le-Sec	531	29 %	- 28 %
Pantin	321	- 36 %	- 51 %
Le Pré Saint-Gervais	27	- 40 %	- 53 %
Romainville	239	- 5 %	- 46 %
Est Ensemble	3 463	+2 %	- 33 %

Une forte implication des deux-roues motorisés, mais une baisse des accidents graves

Avec 1 425 accidents recensés sur la période 2015 – 2019, les deux-roues motorisés représentent 18 % des accidentés d'Est Ensemble, alors qu'ils ne représentent que 1 à 2 % de part modale. On note cependant une baisse des accidentés liés aux deux-roues motorisés. Ces derniers étaient de 1 631 sur la période 2006 – 2010, soit une baisse de 13 %. Les deux-roues représentent également 31 % des accidents graves recensés sur le territoire avec 401 accidents graves. Ils représentent 41 % des tués sur la période 2015 – 2019. Ce chiffre était encore plus élevé par le passé : sur la période 2006 -2010, on recensait 748 accidents graves impliquant les deux-roues, soit une baisse de 47 %.

Le vélo est peu concerné par les accidents

Le vélo, avec une pratique souvent réputée dangereuse, ne représente que 1,8 % des accidentés sur le territoire d'Est Ensemble. Entre 2015 et 2019, on ne déplore d'ailleurs aucun cycliste tué (2 entre 2006 et 2010). On note également une baisse du nombre de cyclistes hospitalisés de 23 % entre les périodes 2006 – 2010 et 2015 – 2019.

Une accidentologie des piétons importante, mais qui a baissé entre les périodes 2006 – 2010 et 2015 – 2019

La marche est le mode pour lequel les usagers sont le plus vulnérable, mais c'est également le mode le plus utilisé. Entre 2013 et 2018, les piétons représentent 11 % des accidentés, mais 27 % des hospitalisés, et 31 % des tués sur le territoire d'Est Ensemble.

Comme pour les deux-roues motorisés, on note une baisse des accidentés graves pour les piétons. Ils étaient en effet au nombre de 535 sur la période 2006 – 2010, contre 346 sur la période 2015 – 2019, soit une baisse de 35 %.

Véhicules impliqués dans les accidents sur Est Ensemble sur la période 2015 - 2019



■ Voitures ■ Deux-roues ■ Poids lourds ■ Vélos ■ Transports en commun ■ Autres

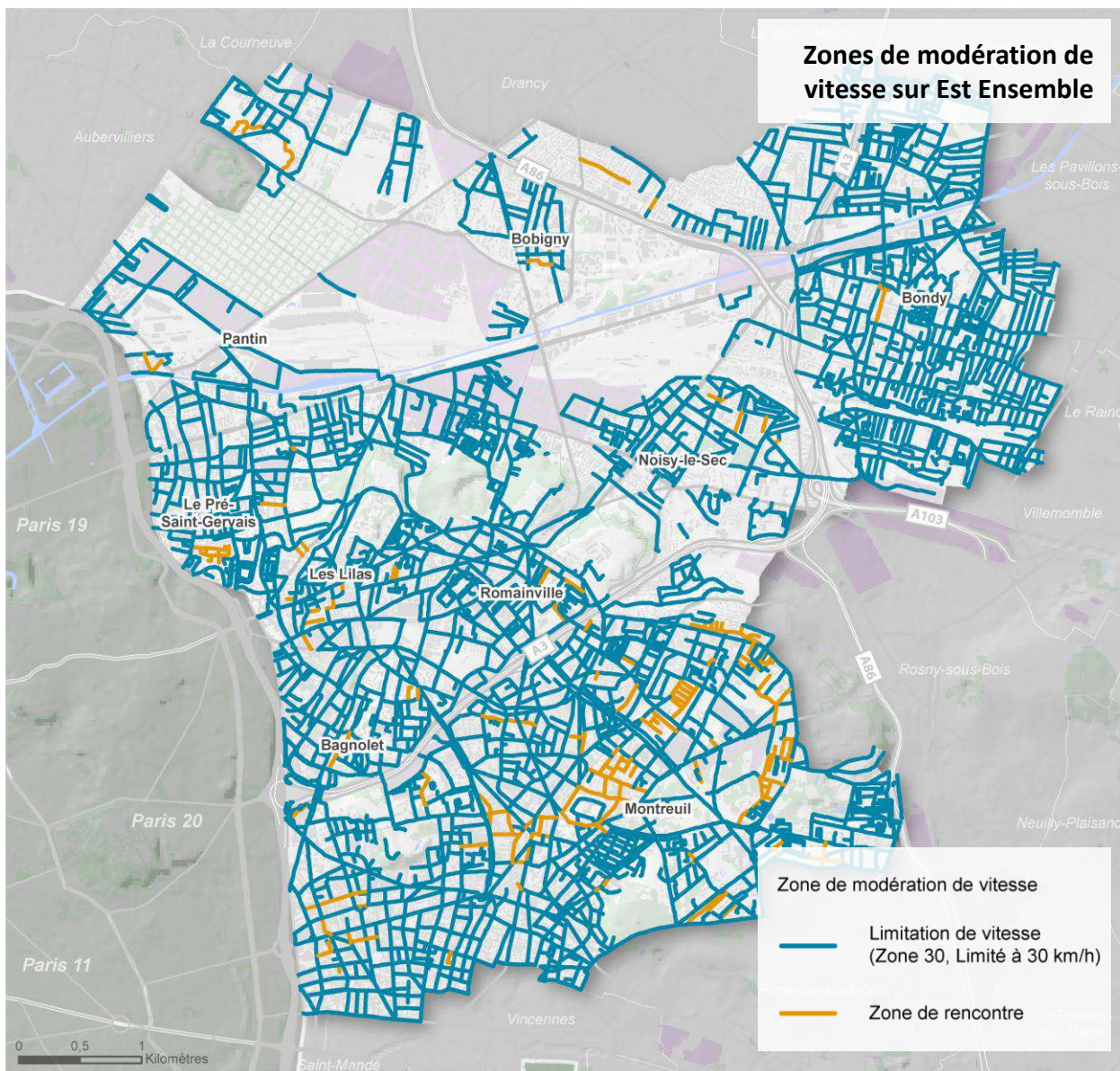
	Total accidentés		dont Blessés hospitalisés		dont Tués	
	2006 -2010	2015 -2019	2006 -2010	2015 -2019	2006 -2010	2015 -2019
Deux roues	1 631	1 425	735	388	13	13
Piétons	969	874	520	336	15	10
Cyclistes	138	145	61	47	2	0
Total accidentés	7574	7751	1872	1245	40	32

Pour la Région Île-de-France, entre les périodes 2005 – 2009 et 2015 – 2019 :

- Une baisse de 3 % du nombre de piétons tués. A noter que 50 % des accidents impliquant des piétons ont lieu au niveau d'un passage piéton.
- Une baisse de 4 % du nombre de cyclistes tués, malgré une hausse de 30 % des déplacements réalisés en vélo entre 2010 et 2020. Plus de 50 % des accidents ont lieu aux intersections
- Une baisse de 26 % du nombre d'automobilistes tués
- Une baisse de 35 % du nombre de conducteurs de deux-roues motorisés tués.

Source : Evaluation PDUIF Voirie - DRIF

Près de 500 km en zone de modération de vitesse sur la voirie d'Est Ensemble



Un territoire largement pacifié, mais des efforts à poursuivre dans le déploiement des aménagements de limitation de vitesse :

- La majorité des villes a généralisé le 30 Km/h même si nombre de voies ne disposent pas d'aménagement garantissant le respect de la vitesse règlementaire.
- Pour les zones de rencontre, Montreuil concentre 70 % de ces aménagements.

Communes	2022		
	Zone de rencontre	Limitation de vitesse	Total (% de voirie en ZMV)
Bagnolet	1,4 Km	38,3 Km	39,7 Km (100 %)
Bobigny	0,8 Km	27,0 Km	27,8 Km (31 %)
Bondy	0,5 Km	102,4 Km	102,9 Km (100 %)
Les Lilas	1,2 Km	18,0 Km	19,2 Km (100 %)
Montreuil	16,8 Km	138,4 Km	155,2 Km (100 %)
Noisy-le-Sec	0,5 Km	32,2 Km	32,8 Km (45 %)
Pantin	1,3 Km	40,1 Km	41,4 Km (80 %)
Le Pré St-Gervais	0,9 Km	12,9 Km	13,9 Km (100 %)
Romainville	0,6 Km	51,9 Km	52,6 Km (100 %)
Est Ensemble	24,1 Km	461,3 Km	485,4 Km (81 %)

Des zones de modération de vitesse dont les aménagements restent à parfaire pour certaines

Certains secteurs, bien que limités à 30 km/h, ne présentent aucun aménagement de pacification. La volonté d'aller vers une généralisation du 30 Km/h est une mesure réglementaire mais il convient de l'accompagner par des aménagements ponctuels pour garantir un bon respect des vitesses autorisées.



Evolution des Zones de Modération de Vitesse depuis le PLD 2015

Communes	Existant en 2015	Existant en 2022 sur ZMV préconisée par le PLD	Existant en 2022 mais pas sur ZMV préconisée par le PLD	Inexistant en 2022 mais préconisé par le PLD
Bagnolet	12,1 Km	14,9 Km	12,7 Km	0,4 Km
Bobigny	1,0 Km	18,4 Km	8,4 Km	22,0 Km
Bondy	17,1 Km	43,3 Km	42,5 Km	0,2 Km
Les Lilas	7,1 Km	5,4 Km	6,6 Km	2,1 Km
Montreuil	36,2 Km	70,8 Km	48,2 Km	0,4 Km
Noisy-le-Sec	7,8 Km	17,6 Km	7,3 Km	14,2 Km
Pantin	11,3 Km	10,0 Km	21,1 Km	2,4 Km
Le Pré Saint-Gervais	11,5 Km	0,2 Km	2,2 Km	0,3 Km
Romainville	13,2 Km	10,1 Km	29,3 Km	0,0 Km
Est Ensemble	117,4 Km	190,9 Km	178,1 Km	42 Km

30 % des établissements scolaires franciliens sont situés le long d'une voie pacifiée

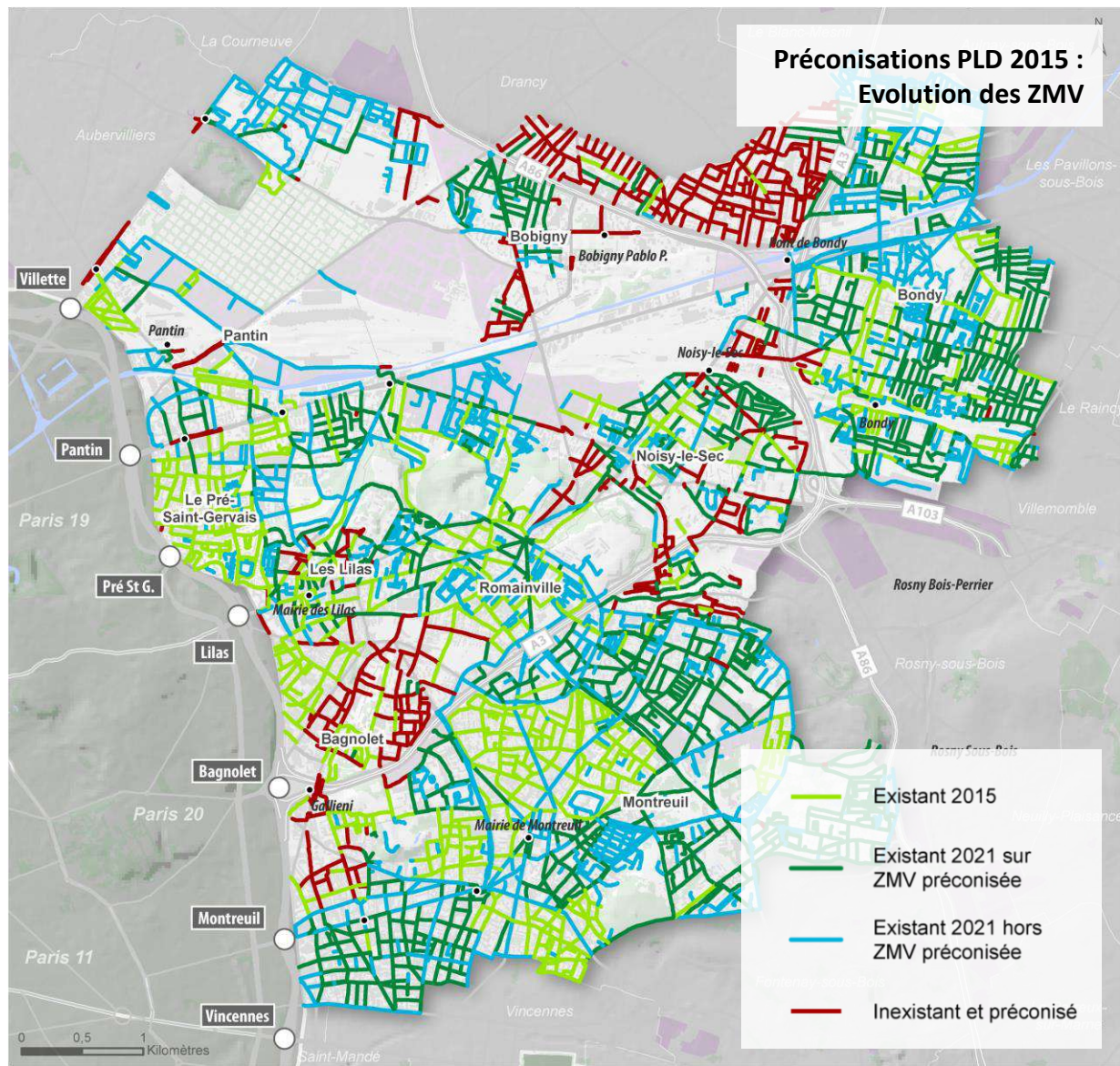
50 % des établissements scolaires de petite couronne sont situés le long d'une voie pacifiée

11 % des voiries urbaines d'Île-de-France sont pacifiées:

Territoire	Zones piétones zones limitées à 20 et 30 km/h	% de voiries pacifiées en zones urbaines
Île de France	5 300 km	11 %
Paris	800 km	36 %
Cœur de métropole	1 900 km	16 %
Agglomération centrale	1 800 km	10 %
Agglomération des pôles de centralité	500 km	7 %

Source : Evaluation PDUIF – Modes actifs

82 % des Zones de Modération de Vitesse préconisées ont été réalisées depuis le PLD 2015



Une politique active de déploiement des ZMV sur Est Ensemble depuis le PLD 2015 :

- Les villes sont allées plus loin avec près de 180 Km en plus de ce qui était préconisé par le PLD.
- Cette action est globalement achevée pour la majeure partie des communes, seules Bobigny et Noisy-le-Sec peuvent continuer la démarche, ce qui est lancé au sein de leur plan de circulation respectifs.

Les différentes ZMV

ZONE 30 ou limitée à 30 Km/h :
portion de voirie limitée à 30 km/h, où la faible vitesse des véhicules facilite la cohabitation modale



ZONE de rencontre :
portion de voirie limitée à 20 km/h, à aménager dans des secteurs à forte présence piétonne



AIRE piétonne :
zones affectées exclusivement à la circulation des piétons



Différents types de bornes IRVE

Les bornes IRVE permettent aux usagers de véhicules électriques de recharger leur véhicule. Leur présence en nombre suffisant est un élément essentiel pour le développement de la mobilité électrique sur le territoire.

La vitesse de charge offerte par ces bornes est également un paramètre important. Il en existe quatre types : standard (-5 kW), semi-accélérée (5-16 kW), accélérée (16-30 kW) et rapide (30-350kW). Plus la vitesse de charge est rapide, plus le turn-over sur une même borne peut-être important, ce qui augmente l'attractivité de la mobilité électrique.

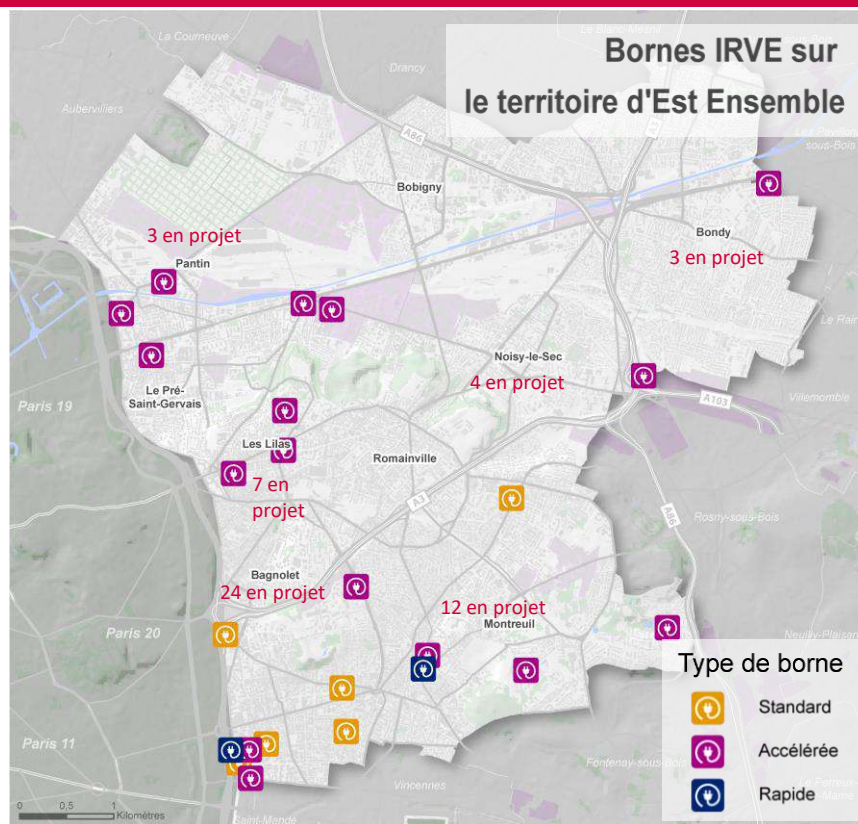
24 bornes de recharge recensées sur le territoire d'Est Ensemble

Avec 13 bornes de recharge, Montreuil concentre 55 % de l'offre présente sur le territoire. La ville possède également deux bornes de recharge de type « rapide » et 5 bornes « accélérées ».

Les communes les moins bien dotées sont Bobigny, qui n'en possède pas, Bagnoleet (mais projet de 24 bornes), Romainville et Bondy (mais projet de 3 bornes).

Une démarche de développement insuffisante pour répondre aux besoins en lien avec la ZFE

Le nombre total à l'échelle du Grand Paris n'est que de 5 000 bornes IRVE.



Communes	Type de bornes de recharge				Total
	Standard	Semi-accélérée	Accélérée	Rapide	
Bagnoleet	1				1
Bondy			1		1
Les Lilas		2	1		3
Montreuil	5	1	5	2	13
Noisy-le-Sec		1			1
Pantin		3	1		4
Romainville		1			1
Est Ensemble	6	8	8	2	24

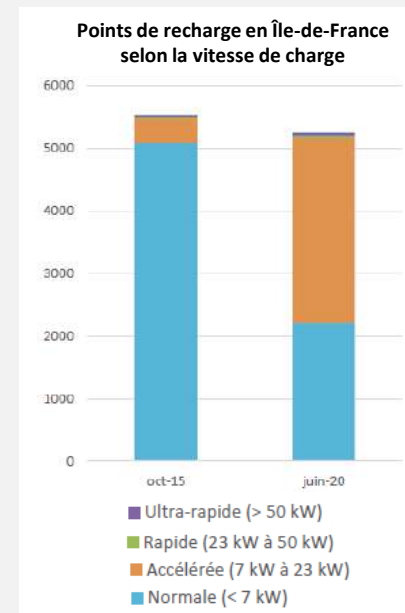
5 200 points de recharge d'accès public dénombrés en juin 2020 en Île-de-France

... contre 40 000 prévus au PDUIF : un retard énorme

Une baisse du nombre de points de recharge de 5 % par rapport à 2015

Des points de recharge en moyenne plus efficaces

Un déploiement de points de recharge à vitesse de charge accélérée : ils sont dix fois plus nombreux qu'en 2015



La Seine-Saint-Denis est le département d'IDF avec le moins de points de recharge en 2020

Source : Evaluation ENV du PDUIF

Seulement 30 stations GNV en Région Île-de-France en 2021

L'évaluation du PDUIF recense seulement 30 stations pour toute l'Île-de-France. Le réseau s'est en effet développé tardivement, à partir de 2016. En 2015, on dénombrait uniquement 5 stations-service pour toute la région. L'augmentation la plus importante a été entre 2020 et juin 2021, avec 8 stations supplémentaires.

Un réseau de stations-service GNV essentiellement tourné vers le trafic poids lourd

Actuellement, le service offert en station vise essentiellement les poids-lourds, ces dernières étant situées à proximité du réseau autoroutier, des plateformes logistiques et des ports. La plus grande station d'avitaillement en GNV et bioGNV de France se trouve par ailleurs sur le site portuaire de Gennevilliers.

Source : Evaluation PDUIF



Une station GNC sur le territoire, à Noisy-le-Sec



Station GNC de Noisy-le-Sec

75 % des nouveaux bus achetés par IDFM sont au bioGNV, et 25% électriques

dans le cadre de son programme de transition énergétique

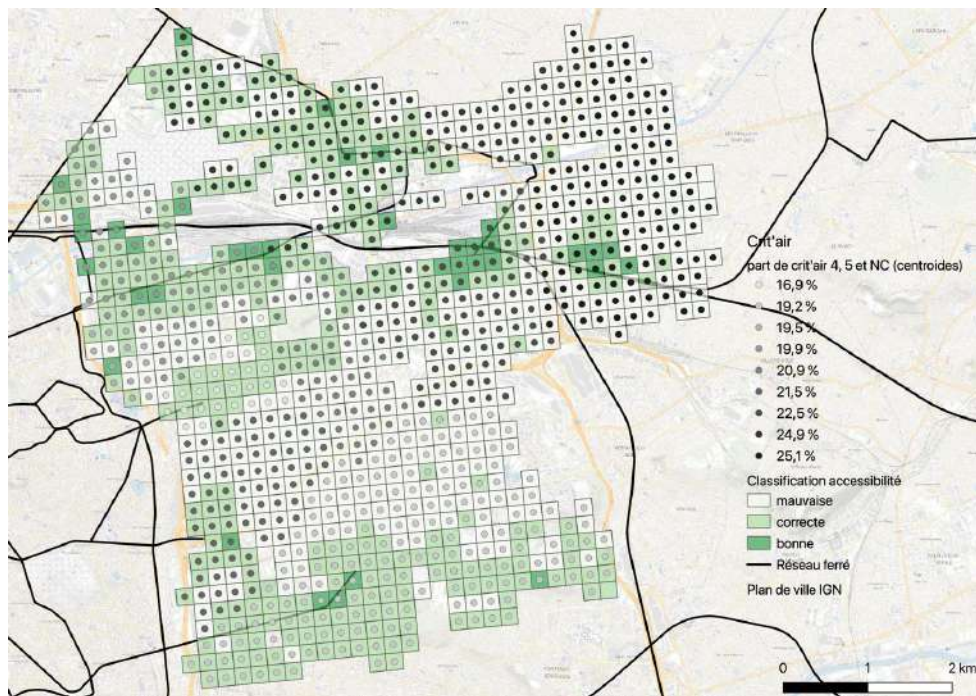
La mise en place de la ZFE touche particulièrement les habitants de secteurs mal desservis par les transports en commun

Le secteur nord-est est très fortement impacté par la mise en place de la ZFE du fait d'une accessibilité en transports en commun faible, et d'une part importante de véhicules concernés par les restrictions de la ZFE. Dans une moindre mesure, le cœur de l'agglomération d'Est Ensemble est également touché, car peu accessible en transports en commun, et comportant des proportions certes plus faibles, mais toutefois élevées de véhicules concernés par les restrictions de la ZFE.

Les zones les moins accessibles en transports en commun sont le sud de Romainville, le nord de Montreuil, et le nord-est de Bondy et Bobigny.

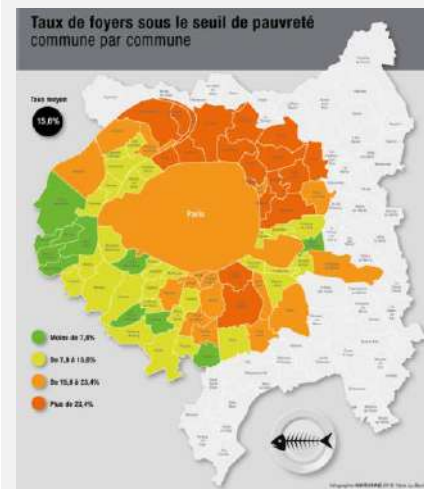
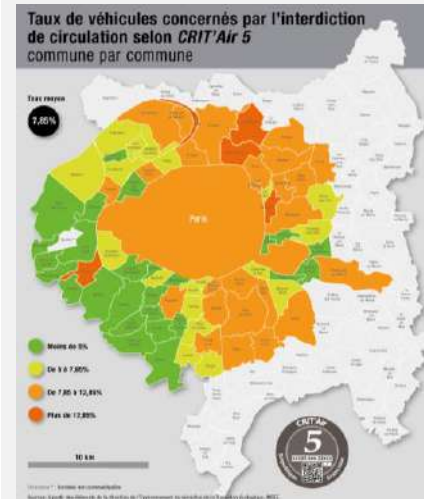
La part des ménages qui se trouvent dans une situation de pauvreté (au sens de l'INSEE) et résident dans des carreaux mal desservis par les transports en commun est de l'ordre de 15 % pour Bondy, 10 % pour Bagnole, Bobigny, Noisy-le-Sec et Romainville, et de 3 à 4 % pour les autres communes.

En fonction de la proportion de véhicules impactés par la ZFE, avec 25 % pour Bondy et Bobigny, et à peine moins pour Bagnole et Noisy-le-Sec. Il existe donc un risque réel de précarité énergétique liée à la mobilité, avec des conséquences probables sur la mobilité quotidienne et l'accès à l'emploi.



SOURCE : PCAET Est Ensemble 2022 - Croisement de la classification de l'accessibilité et de la proportion de Crit'Air 4, 5 et non-classé. Sources : INSEE, IGN, enquête plaques 2019 calculs des auteurs. Réalisation : Olivier Bonin.

Une interdiction de circulation qui touche les automobilistes au sein de communes pauvres



Source : Journal Marianne, Emmanuel Lévy, le 01/07/2019

L'amélioration de la qualité de l'air portée par la mise en place de la ZFE et l'impact pour les habitants d'EE

D'ici 2024 avec l'interdiction des véhicules Crit'Air 2, plus de 96 000 véhicules sur le Territoire ne seraient pas conformes aux normes environnementales et ne pourraient plus légalement circuler dans la ZFE. Actuellement, 75 % des véhicules possédés par les ménages d'Est Ensemble sont homologués au Crit'Air 2 ou un Crit'Air supérieur (3-4-5 ou NC). Ainsi, si on s'en tient au calendrier du projet du Grand Paris, ces derniers ne pourraient plus circuler d'ici 2024. La part des véhicules en dessous du Crit'Air 2 varie de 67 % aux Lilas, à 80 % à Bobigny et Bondy. On note tout de même une **persistance de véhicules immatriculés mais non conformes aux normes ZFE actuelles** (Crit'Air 4 ou plus), qui représentent 12 % des véhicules immatriculés d'Est Ensemble. A noter que Bondy et Bobigny ne se sont pas engagées dans la démarche ZFE pour le moment. L'enjeu de renouvellement du parc est donc particulièrement important sur le territoire.

Un rajeunissement important et une contraction du parc de véhicules sur Est Ensemble depuis 2019

Entre 2019 et 2021, le nombre de véhicules immatriculés sur le territoire a baissé de 13 %. Cette baisse cache en réalité deux tendances :

- Une baisse de 23 % du nombre de véhicules Crit'Air 2 ou plus (qui ne seront plus autorisés à la circulation dans la ZFE d'ici 2024), soit une baisse de près de 30 000 véhicules
- Une augmentation de 45 % du nombre de véhicules Crit'Air 1 ou E, soit une hausse de près de 10 000 véhicules.

Nombre de voitures immatriculées selon le Crit'Air et évolution entre 2019 et 2021

Commune	Total voitures	Crit'Air E	Crit'Air 1	Crit'Air 2	Crit'Air 3	Crit'Air 4	Crit'Air 5	Non classée
Bagnolet	10 081 / - 10 %	43 / + 87 %	2 361 / + 52 %	3 351 / - 9 %	2 896 / - 17 %	983 / - 34 %	159 / - 57 %	290 / - 47 %
Bobigny	16 391 / - 16 %	243 / - 13 %	3 011 / + 38 %	5 392 / - 12 %	4 990 / - 18 %	2 004 / - 36 %	369 / - 57 %	383 / - 50 %
Bondy	18 314 / - 10 %	48 / + 109 %	3 427 / + 38 %	5 874 / - 8 %	5 750 / - 11 %	2 252 / - 29 %	446 / - 47 %	517 / - 46 %
Le Pré Saint-Gervais	4 289 / - 7 %	19 / + 171 %	1 185 / + 37 %	1 327 / - 2 %	1 223 / - 18 %	348 / - 35 %	60 / - 57 %	128 / - 41 %
Les Lilas	6 219 / - 7 %	25 / + 56 %	2 033 / + 36 %	1 845 / - 11 %	1 625 / - 17 %	416 / - 34 %	73 / - 49 %	200 / - 43 %
Montreuil	33 479 / - 20 %	242 / + 97 %	9 127 / + 51 %	10 982 / - 32 %	8 938 / - 26 %	2 650 / - 39 %	525 / - 56 %	1 014 / - 46 %
Noisy-le-Sec	14 251 / - 8 %	85 / + 37 %	3 029 / + 49 %	4 791 / - 8 %	4 177 / - 13 %	1 533 / - 31 %	273 / - 49 %	363 / - 45 %
Pantin	15 044 / - 14 %	138 / + 86 %	3 830 / + 46 %	5 035 / - 19 %	4 069 / - 20 %	1 334 / - 38 %	240 / - 60 %	398 / - 48 %
Romainville	9 599 / - 8 %	62 / + 148 %	2 469 / + 49 %	3 261 / - 1 %	2 569 / - 21 %	805 / - 38 %	161 / - 56 %	270 / - 49 %
Est Ensemble	127 667 - 13 %	905 + 43 %	30 472 + 46 %	41 858 - 17 %	36 237 - 19 %	12 325 - 35 %	2 306 - 54 %	3 563 - 47 %

13 % des nouveaux véhicules immatriculés sont des véhicules « propres » (véhicules électriques, hybrides, rechargeables ou à hydrogène)

... contre seulement 1 % des immatriculations en 2010

Une augmentation de 88 % du nombre de véhicules particuliers électriques ou à hydrogène neufs immatriculés en IDF entre 2019 et 2020

Cette augmentation est moins importante sur le territoire, avec 43 %

Un rythme jugé insuffisant pour garantir un parc 100 % propre à horizon 2030

Financements régionaux en faveur de l'électromobilité :

- 1,6 M € mandatés, soit environ 800 points de charge financés entre 2014 et 2019
- 1,9 M€ votés (études et travaux), soit environ 650 points de charge financés dès 2019 dans le cadre du Plan Régional de Développement de l'Electromobilité

Source : Evaluation ENV du PDUIF

SOURCE : PCAET Est Ensemble 2022

Un secteur des transports publics particulier de personnes en plein expansion en Île-de-France, surtout à Paris, mais peu de données disponibles sur le sujet

En 2018, l'Enquête Globale Transport estime à 180 000 le nombre de déplacements réalisés en Transport Public Particulier de Personnes (T3P) chaque jour en Île-de-France. Les T3P impliquent les VTC, ainsi que les taxis. L'enquête révèle que les déplacements en T3P ont plus que doublé depuis 2010, notamment du fait de l'émergence des VTC. Ces derniers assurent en effet 60 % des déplacements réalisés en T3P, contre 40 % pour les taxis.

Cet essor important est principalement lié à la forte de l'offre VTC à partir de 2012. La Région Île-de-France compte en 2018 près de 18 900 VTC, contre 17 300 taxis. L'EGT 2018 annonce également que l'offre de taxis semble tout de même résister, avec un nombre de taxis qui reste constant. Les déplacements réalisés concernent surtout l'hypercentre de l'agglomération parisienne : 40 % des déplacements sont effectués dans Paris, et 20 % en lien avec Paris.

Les principales plateformes VTC disponibles en région parisienne

Plateforme	Inscription	Paiement du chauffeur	Commission	Tarif minimum de course	Dédommagement en cas d'annulation	Frais de péages
Uber	En ligne	Via l'application	30 % HT	6 €	Oui, après 4 minutes qui suivent l'acceptation de la mission	Remboursement
Bolt	En ligne et signature physique	Via l'application chaque semaine	23 % HT	5 €	15 € de frais d'annulation après 15 min	Remboursés à hauteur de 30 € par trajet max
Heetch	Par mail, ou au Heetch café (Paris 11e)	Via l'application ou en cash à la fin de chaque trajet	22 % HT	7 €	5 € une fois la course acceptée	Payés par le passager
Free-Now (ex Kapten)	En ligne, validé en moins de 24h	Par virement	26 % HT	de 6 € à 15 € en fonction des gammes	de 6€ à 15€ si la course est réservée depuis plus de 30min	Aux frais du passager (si c'est son choix) et du chauffeur (si c'est son choix)
Marcel	En ligne	Via l'application chaque semaine, ou immédiat dans la voiture via terminal de paiement CB ou espèces	24 % HT	NC	Variable	A la charge du passager

Source : site du « Portail Auto-Entrepreneur » : <https://www.portail-autoentrepreneur.fr/>

Un impact sur la congestion urbaine à surveiller

- Un **taux de T3P dans le trafic urbain moyen à Paris intra-muros qui ne dépasse pas 15 %**
- **Une évolution à surveiller** : ce taux est estimé par exemple à près de 60 % dans le centre de Manhattan

Nécessité d'une mise en place d'un suivi statistique

- **Comptages des T3P dans la circulation des grandes villes** en distinguant les véhicules.
- **Objectif** : mieux apprécier l'évolution de la pratique selon les lieux et les plages horaires.

Adapter l'organisation de l'espace urbain à cette nouvelle pratique

- Lieux de prise en charge et de dépose aux abords des points importants
- Aménagements locaux de voirie pour fluidifier le trafic

Source : Rapport IGAS 2021 – Tome 1 – Régulation du secteur des VTC et des taxis ([237-240] ; page 57-58)

« VTC Officiel », une coopérative de chauffeurs VTC lancée en 2022, soutenue par le département de Seine-Saint-Denis

Un groupement de 500 chauffeurs VTC a créé en 2022 une Société d'Intérêt Collectif (SCIC), « VTC Officiel », pour offrir une alternative aux plateformes VTC qui dominent actuellement le marché. En mars 2022, le Conseil Départemental de Seine Saint-Denis marque son entrée au capital de la coopérative en cours de création, avec un apport de 25 000 € (soit 50 parts de 500 €), soit le montant maximal autorisé pour une prise de participation dans une telle structure.

L'objectif est maintenant pour la coopérative de développer sa propre solution numérique et de lancer l'offre commerciale d'ici l'automne 2022. A noter qu'un tiers des chauffeurs à l'origine de la création de la plateforme sont issus de Seine-Saint-Denis (Communiqué de Presse du Département de Seine-Saint-Denis du 24/03/2022).

Cette participation au capital est motivée par les nombreux débats engagés sur le modèle social des plateformes VTC et les conséquences néfastes sur les conditions de travail et de vie des chauffeurs (« absence de rentabilité commerciale, taux de commission excessifs, absence totale d'autonomie et d'indépendance, grande précarité sociale et psychologique du quotidien, gestion algorithmique déshumanisée »). La **commission retenue par la société sera de 10 % HT**, alors que les plateformes concurrentes pratiquent des taux de commission bien plus élevés, allant de 22 % HT pour Heetch à 30 % HT pour Uber.

D'autres partenaires se sont engagés à rejoindre le projet, notamment l'ADEME qui a confirmé qu'elle participerait au financement de la coopération, et une certification est en cours avec l'AFNOR.

Plateforme	Inscription	Paieement du chauffeur	Commission	Tarif minimum de course	Dédommagement en cas d'annulation	Frais de péages
VTC Officiel	Site internet	NC	10 % HT	12 €	NC	NC

VTC OFFICIEL

L'INTÉRÊT DE TOUS PLUTÔT QUE D'UN SEUL

CHOISSONS ENSEMBLE LES BONNES DÉCISIONS POUR LA COOPÉRATIVE

REJOIGNEZ-NOUS
www.vtc-officiel.com

VTC OFFICIEL
Première Société Coopérative d'Intérêt Collectif de chauffeurs VTC

DEVENEZ CHAUFFEURS VTC ASSOCIÉS

www.vtc-officiel.com

10% HT DE COMMISSION SEULEMENT

UN DISPATCH AUTOMATIQUE DES COURSES AU PLUS PROCHE

UNE APPLICATION QUI APPARTIEN À LA COOPÉRATIVE ET À SES SOCIÉTAIRES

DE NOMBREUX AVANTAGES (VÉHICULES, ASSURANCES, CARBURANT...)

SUIVEZ-NOUS

Source : Compte Facebook – VTC Officiel

ATOUPS

- Un réseau routier bien hiérarchisé autour des axes majeurs (*périphérique et autoroute*) et axes structurants (*RD 115 / RD 902 / RD 933*),
- Une volonté de l'ensemble des communes de pacifier les secteurs centraux en évitant la circulation de transit avec soit des systèmes de poches étanches mis en place (*ex. sur Montreuil*), soit la volonté de travailler sur les plans de circulation,
- Une baisse de l'accidentologie notamment depuis la généralisation dans de nombreuses communes du 30 Km/h,
- La mise en place sur certaines communes d'un arrêt des circulations aux abords des établissements scolaires.

OPPORTUNITÉS













- L'arrivée des grands projets de transport, et notamment le Tzen 3 du fait de la requalification de la RD 933, qui sont des facilitateurs pour favoriser le recours aux modes alternatifs à l'automobile,
- L'expérimentation d'une voie de circulation réservée aux bus sur l'autoroute A3 qui, compte tenu des résultats obtenus sur des autoroutes en IDF aurait un impact significatif sur l'augmentation de l'usage des TC.

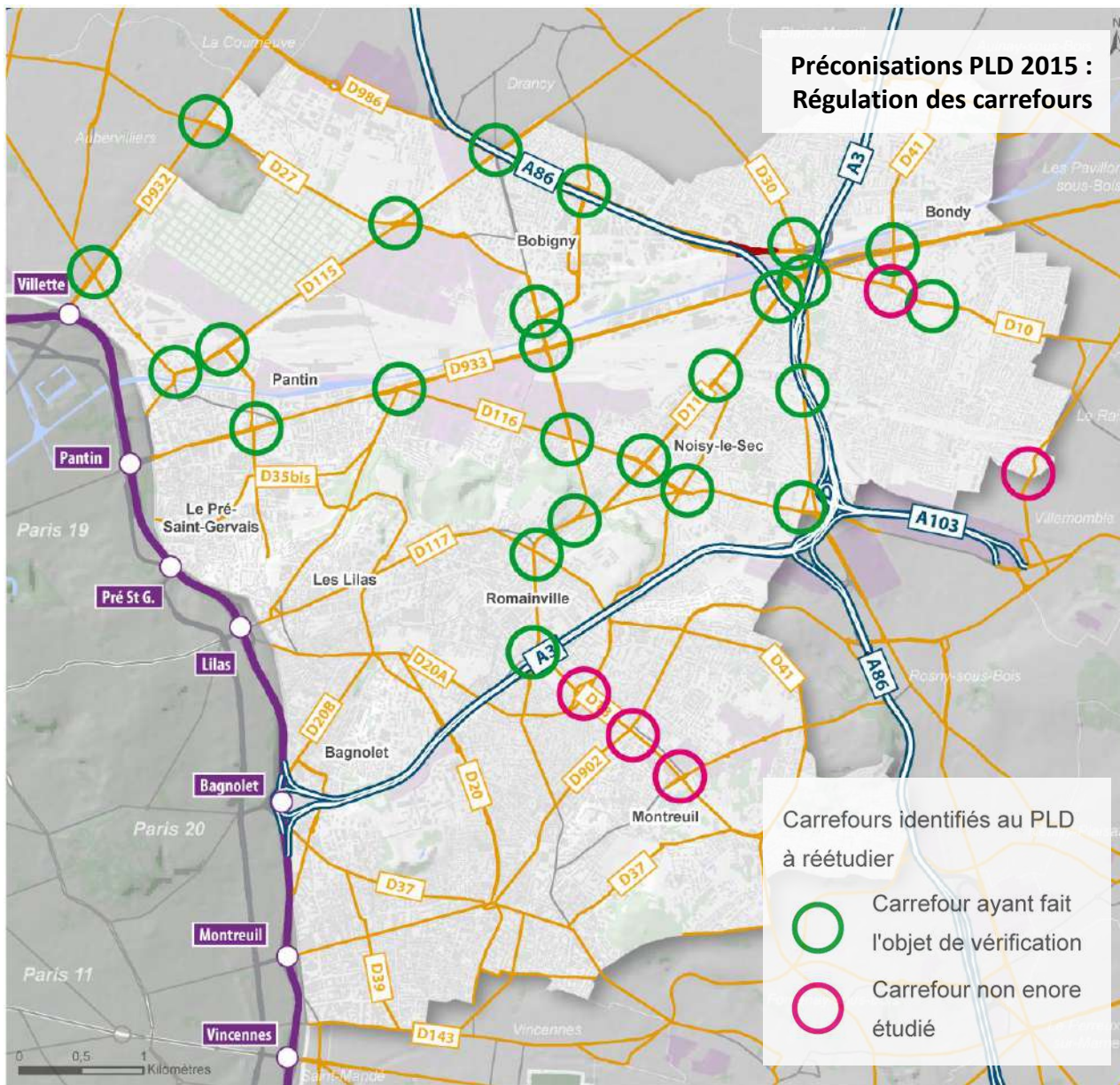
FAIBLESSES

- Un maillage routier fortement dépendant des coupures sur le territoire et en particulier celle du canal de l'Ourcq,
- Des flux particulièrement élevés sur les axes d'Est Ensemble et ce à toutes les heures de la journée engendrant des conditions de circulation difficiles voire saturées en heure de pointe,
- Des flux PL élevés,
- Une part importante de la population vit à proximité du réseau viaire et est donc exposée à des nuisances (pollution, bruit,...),
- Le retard pris sur l'arrivée des grands projets de transports et notamment le Tzen 3 ne permet pas la mise en œuvre des projets de requalification routière et limite l'impact sur les pratiques modales.

MENACES

- Les travaux qui vont impacter fortement l'organisation des circulations sur Est Ensemble engendrant des nuisances sur la qualité de l'air notamment du fait des congestions attendues,
- Ne pas réaliser un retraitement important des axes routiers sur Est Ensemble qui est une condition importante pour le développement des modes actifs.

Actions	Etat d'avancement	Poursuite de l'action
1.1. Réorganiser la hiérarchisation fonctionnelle du réseau	 <i>En cours de réalisation</i>	 <i>A réadapter</i> <ul style="list-style-type: none"> La hiérarchisation sera amenée à bouger dans les années à venir notamment avec les évolutions des plans de circulation de nombreuses villes en se basant sur la hiérarchisation définie au sein du PLD de 2015 qui devra être amendée par celle du PLM.
1.2. Adapter la configuration des voies à leur niveau de hiérarchisation	 <i>En cours de réalisation</i>	 <i>A poursuivre</i> <ul style="list-style-type: none"> Cette action est notamment liée aux différents projets comme le Tzen 3 sur la RD 933, le développement des aménagements cyclables ou les zones de modération de vitesse.
1.3. Réguler les carrefours	 <i>En cours d'achèvement</i>	 <i>A réadapter</i> <ul style="list-style-type: none"> 24 carrefours sur 29 ont fait l'objet d'une révision de leur cycle de feu. Au regard du retour avec le CD 93, cette action peut être considérée comme achevée car 3 des carrefours non repris sont situés sur l'ex A186 qui fera l'objet d'une requalification grâce au tram T1. Cette action pourrait être poursuivie pour notamment s'adapter aux conditions de circulation qui évoluent.
1.4. Jalonner la circulation automobile	 <i>Non réalisé</i>	 <i>A ne pas renouveler</i> <ul style="list-style-type: none"> Le jalonnement n'a pas fait l'objet de réflexion globale mais, comme pour l'action sur la hiérarchisation fonctionnelle du réseau, elle dépend majoritairement du CD 93 et des plans de circulation des Villes en cours d'élaboration. Une attention particulière néanmoins sur le jalonnement PL.
1.5. Pacifier les secteurs à enjeux automobiles	 <i>En cours d'achèvement</i>	 <i>A poursuivre</i> <ul style="list-style-type: none"> Les zones pacifiées ont connu un fort développement ces dernières années qu'il convient de poursuivre et de réaffirmer dans le futur PLM.
1.6. Un nouveau franchissement de l'Ourcq et une réorganisation du Pont de Bondy	 <i>En cours de réalisation</i>	 <i>A ne pas renouveler</i> <ul style="list-style-type: none"> Depuis le PLD de 2015, le programme a fortement évolué. Les premiers travaux ont commencé et seront achevés en 2030 pour l'arrivée de la gare du M15 à Bondy.



Préconisations PLD 2015 Etude des carrefours

Une régulation des carrefours bien entamée, mais à finaliser

Sur les 29 carrefours identifiés à réétudier par le PLD 2015, 24 ont fait l'objet de vérification.

Cinq cependant n'ont pas encore été étudiés :

- Deux à Montreuil
- Deux à Bondy
- Un à Romainville



4. Les transports collectifs

Les facteurs clés de succès d'un bon réseau

Pour que les Transports Collectifs (TC) constituent une réelle alternative à l'automobile, ils doivent être, au regard d'un déplacement :

- **Rapides, en étant concurrentiels** par rapport aux temps de parcours constatés en **voiture** :
=> logique des tracés et itinéraires des lignes qui doivent correspondre aux besoins, aménagements en faveur de TC.
- **Confortables**, pour permettre aux voyageurs de circuler dans de bonnes conditions.
=> Une fréquence de passage des bus qui doit être suffisante pour éviter les sureffectifs, des véhicules adaptés (gabarit, aménagements intérieurs, nombre de places assises, propreté, ...) aux cibles transportés.
- **Pratiques**, pour permettre une simplicité d'usage tant pour les clients réguliers que pour les occasionnels.
=> Des tracés lisibles, une offre compréhensible et régulière (les samedis, en vacances, ...) qui correspond aux besoins de déplacements.
- **Peu coûteux**, concurrentiels par rapport au coût perçu de l'usage de l'automobile :
=> Les itinéraires retenus, les distances entre les arrêts et les aménagements de circulation doivent permettre une bonne performance des véhicules.

Des arbitrages doivent donc être réalisés entre un maillage trop fin qui rend les TC pratiques mais coûte cher en démultipliant les arrêts et ralentissant les véhicules. De même sur l'information voyageur et les équipements des véhicules qui amènent un vrai confort de voyage mais peuvent représenter des investissements onéreux.

De plus, il convient de noter que l'attrait des TC fluctue selon le type de trajet réalisé.

Un contexte favorable au développement des transports en commun dans la décennie 2010 – 2020 en Île-de-France

Entre les années 2010 et début 2020, les transports collectifs ont connu une période de croissance ininterrompue, du fait de l'augmentation de l'offre (objectif du PDUIF : hausse de 25 % de l'offre de TC entre 2010 et 2020), mais aussi d'une politique active d'urbanisme en faveur des TC. En effet, la plupart des projets urbains se sont localisés à proximité de transports collectifs structurants, la croissance démographique s'est concentrée en petite couronne et, du fait de la tertiarisation, on a assisté à une concentration forte des emplois : 68 % sont concentrés sur 6 % du territoire francilien. Les actions en faveur de l'émergence de solutions de déplacement alternatives à la voiture menées par les autorités publiques, ont de plus eu un effet levier sur les transports en commun, qui sont de plus en plus utilisés en combinaison avec les modes actifs ou alternatifs.

L'impact majeur de la crise sanitaire sur la fréquentation des transports en commun

Les périodes de confinement induits par la crise sanitaire de COVID 19, ainsi que les mesures de distanciation sociale, ont fait considérablement baisser la fréquentation des transports en commun. Au-delà de cet effet temporaire d'éviction, les changements de comportement induits, et notamment le développement massif du télétravail, auront également un impact certain sur les fréquentations.

Objectif du PDUIF : hausse de 25 % de l'offre de transports collectifs entre 2010 et 2020

A l'automne 2021, la fréquentation des TC, en Île-de-France, en jour ouvrable est à 85 % de son niveau d'avant crise sanitaire, pour les jours à plus fort trafic.

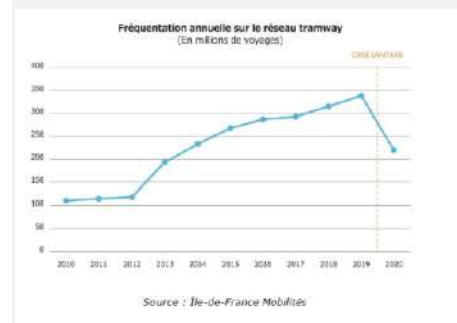
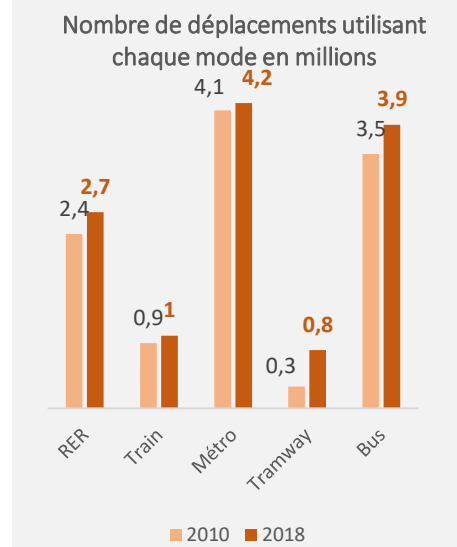
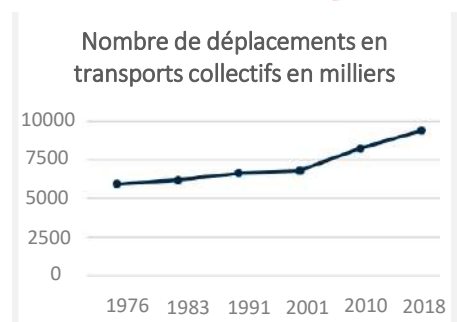
L'Enquête Globale Transport (EGT) de 2018

L'Enquête Globale Transport est menée au niveau régional, et vise à connaître de manière précise la mobilité des ménages et des personnes. Avant la dernière en 2018, ce sont cinq EGT qui ont été déjà réalisées, avec la première en 1976, et la dernière en 2010. Copilotée par IDFM et la DRIEA, l'EGT 2018 a porté sur 3 000 ménages, représentant 7 000 franciliens.

La première phase de l'étude a eu lieu entre janvier 2018 et juin 2019. Les premiers résultats disponibles concernent l'ensemble du territoire de l'Île-de-France, et uniquement les jours de semaine du lundi au vendredi. Il faudra attendre pour connaître les résultats précis par territoire comme ils ont pu être communiqués à l'occasion de l'EGT 2010. L'estimation du nombre de déplacements ne prend en compte que les habitants d'Île-de-France. Ainsi, les déplacements des nombreux visiteurs et touristes ne sont pas comptabilisés.

Les premiers résultats de l'Enquête Globale Transport concernant les transports en commun

- Une croissance des transports collectifs qui se poursuit : les années 1970, 1980 et 1990 ont été marquées par une augmentation faible du nombre de déplacements réalisés en transports en commun. On observe une réelle augmentation au début des années 2000. Sur la période 2010 – 2018, le nombre de déplacements journaliers réalisés en transports en commun a augmenté de 14 %, pour atteindre 9,4 millions de déplacements par jour.
- Cette croissance du nombre de déplacements est observée sur la quasi-totalité des périodes horaires. Elle est notamment marquée aux heures de pointe, particulièrement celles du matin. Cet élément est expliqué par l'augmentation du nombre de cadres. Le nombre de retours tardifs le soir est également à noter.
- Quand on s'intéresse à l'usage des différents types de transport collectif, on constate une augmentation pour chacun d'entre eux depuis 2010. Cependant, celui qui a le plus augmenté est le tramway, avec un nombre de déplacements 2,5 fois supérieur en 2018. Mais, c'est le réseau qui s'est le plus étendu cette dernière décennie. On note une croissance du nombre de déplacements réalisés en bus, alors même que les tramways sont venus remplacer des lignes à fort trafic. Le RER et le Transilien vient le nombre de déplacements progresser, notamment expliqués par un renfort de l'offre important pendant les heures creuses, l'évolution démographique et des emplois ainsi que les évolutions tarifaires. Le développement des déplacements en Métro a été plus limitée du fait de l'évolution démographique à Paris.
- Une augmentation du nombre de déplacements en transports en commun qui concerne tous les motifs, mais particulièrement marquée pour les trajets domicile-études, et domicile-travail.
- Une augmentation du nombre de déplacements pour tous les types de liaisons, mais surtout pour les déplacements internes à la petite couronne, et dans une moindre mesure internes à la grande couronne.
- Une augmentation de l'usage pour tous les publics à l'exception des retraités, qui utilisent davantage la voiture. Cette augmentation est particulièrement marquée pour les élèves, les étudiants et les cadres.



Un renforcement de l'offre de transport collectif en Île-de-France durant la décennie 2010 - 2020 selon l'évaluation du PDUIF

L'amélioration des transports collectifs pendant les années 2010 en Île-de-France a été concrétisée par un développement important de l'offre de transport. L'objectif du PDUIF 2010 était en effet d'augmenter l'offre de 25 % d'ici 2020. Ce dernier dépassait les prévisions de croissance de fréquentation des transports collectifs, afin d'améliorer leur attractivité en réduisant la saturation aux heures de pointe.

L'évaluation 2021 du PDUIF indique une croissance globale de l'offre théorique (offre commandée aux opérateurs par Île-de-France Mobilités) de 22 % entre 2010 et 2020, qui a concerné tout le territoire de la région. Compte tenu des mouvements sociaux importants, l'offre réalisée est cependant inférieure en fin de décennie.

L'augmentation de l'offre de RER a surtout concerné les jours de semaine avec une hausse de 3 % de du nombre de « stop x véhicules », et 2 % d'augmentation en heures de pointe. En revanche, une baisse non négligeable a été enregistrée le week-end, particulièrement en soirée, en raison des travaux importants menés dans la décennie pour la régénération du réseau.

L'évolution de l'offre de métro a concerné surtout les soirées et le week-end, car l'augmentation était limitée en heures de pointe en raison de la capacité des infrastructures. On constate une augmentation de 4 % du nombre de « stop x véhicules » en semaine, avec une hausse de 10 % en soirée. Le samedi cette augmentation a été de 3 % et de 4 % en soirée. C'est le dimanche que la progression de l'offre est la plus significative, avec une hausse de 9 %, et de 23 % en soirée.

C'est l'offre de bus qui a connu l'avancée la plus importante, avec une augmentation de l'offre théorique commandée par Île-de-France mobilité de 26 %. Une augmentation de l'offre Noctilien de 54 % avait notamment été prévue. En réalité une augmentation du nombre de « stop x véhicules » de 9 % a été constatée en semaine, de 11 % le samedi, et de 15 % le dimanche. En soirée, la hausse a été importante pour tous les jours de semaine et de week-end, avec 23 %.

L'évaluation du PDUIF 2021 ne fournit pas de données concernant l'évolution de l'offre tramway. En effet, compte tenu du développement exceptionnel des infrastructures au cours de la décennie, il n'est pas justifié de comparer les niveaux d'offre de 2010 avec ceux de 2020.

Evolution du nombre de stop x véhicules par période horaire en fonction des jours

Modes	Période	Mardi			Samedi			Dimanche		
		Total	6 h – 10 h	20 h – 6 h	Total	6 h – 10 h	20 h – 6 h	Total	6 h – 10 h	20 h – 6 h
RER	2010- 2020	+ 3 %	+ 2 %	+ 4 %	- 8 %	NC	NC	- 5 %	NC	NC
Métro	2010 - 2020	+ 4 %	+ 3 %	+ 10 %	+ 3 %	+ 2 %	+ 4 %	+ 9 %	+ 3 %	+ 23 %
Bus	2015 - 2020	+ 9 %	+ 7 %	+ 23 %	+ 11 %	+ 6 %	+ 23 %	+ 15 %	+ 15 %	+ 23 %

Evolution de l'offre commerciale théorique sur le réseau bus entre 2010 et 2020
En milliers de véhicules x kilomètres



Source : Evaluation PDUIF – Transports collectifs & IDFM

Un engagement pris par Île-de-France Mobilités sur le renouvellement des véhicules de transport collectif (bus et car) par des véhicules électriques, rechargeables ou fonctionnant au biogaz

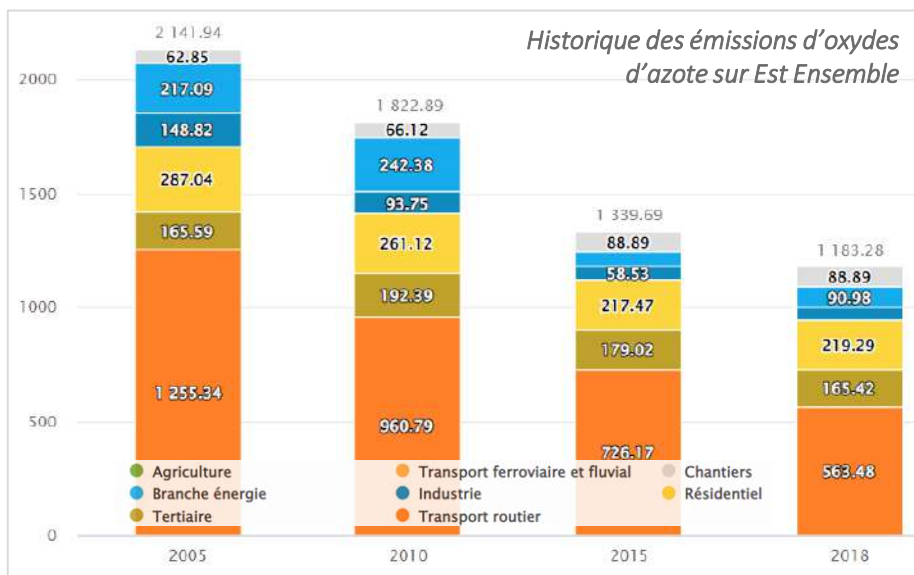
Depuis 2013, Île-de-France Mobilité s’est lancé dans un programme de transition écologique ambitieux avec l’arrêt de l’achat de véhicules diesel, au profit de solutions « propres » comme les véhicules électriques (25 % des acquisitions) et bio-GNV (75 % des acquisitions). Entre 2014 et 2020, plus de 2 000 bus (sur un parc initial de plus de 9 000 bus) aux normes Euro II, III et IV, ont été remplacés par des bus plus récents aux normes Euro IV, GNC ou électriques. Ainsi, en 2020, les véhicules hybrides, électriques et biométhane représentent 27 % du parc francilien, et 34 % en 2021. Cette transition a eu pour effet de réduire de plus d’un tiers les émissions d’oxyde d’azote et de particules fines, et d’un peu moins de 5 % les émissions de CO2, alors même que l’offre de bus a progressé en Île-de-France, avec 1 000 véhicules supplémentaires (Source : CP IDFM Airparif - Emissions des bus en conditions réelles).

Île-de-France Mobilité s’engage à poursuivre ce renouvellement avec pour objectif un parc de véhicules entièrement propre d’ici 2030 à l’échelle régionale (2025 pour les zones urbaines et denses). Cet investissement représente environ 10 000 bus et cars (source : Evaluation PDUIF – Véhicules propres et bruits des transports).

Une baisse des émissions de polluants sur Est Ensemble depuis 2005, mais le transport routier représente encore 48 % des émissions d’oxydes d’azote (53 % en Île-de-France)

Entre 2013 et 2015 les émissions de polluants émises par les transports ont considérablement baissé :

- Les émissions d’oxyde d’azote liées aux transports routiers sont passées de 1 255 tonnes à 564 tonnes environ, soit une baisse de plus de 50 % des émissions. Le transport routier représente encore tout de même 48 % des émissions (contre 59 % en 2005).
- Les émissions de particules fines (PM10 et Pm2,5) sont passées de 208 tonnes à 95 tonnes, soit une baisse de plus de 50 % des émissions. Le transport routier et ferré représente encore tout de même 24 % en 2018 (contre 39 % en 2005).



Parc de bus et de cars : le renouvellement actuel du parc avec des normes Euro plus récentes a contribué à la baisse des émissions d’oxydes d’azote

Bus et car franciliens	2010	2018
------------------------	------	------

Emissions d’oxydes d’azote Environ 5 000 tonnes Environ 2 000 tonnes

Part des émissions totales d’oxyde d’azote	5 %	2,7 %
--	-----	-------

Source : Evaluation PDUIF – Véhicules propres et bruits des transports

Des bus aux normes Euro VI beaucoup moins de polluants

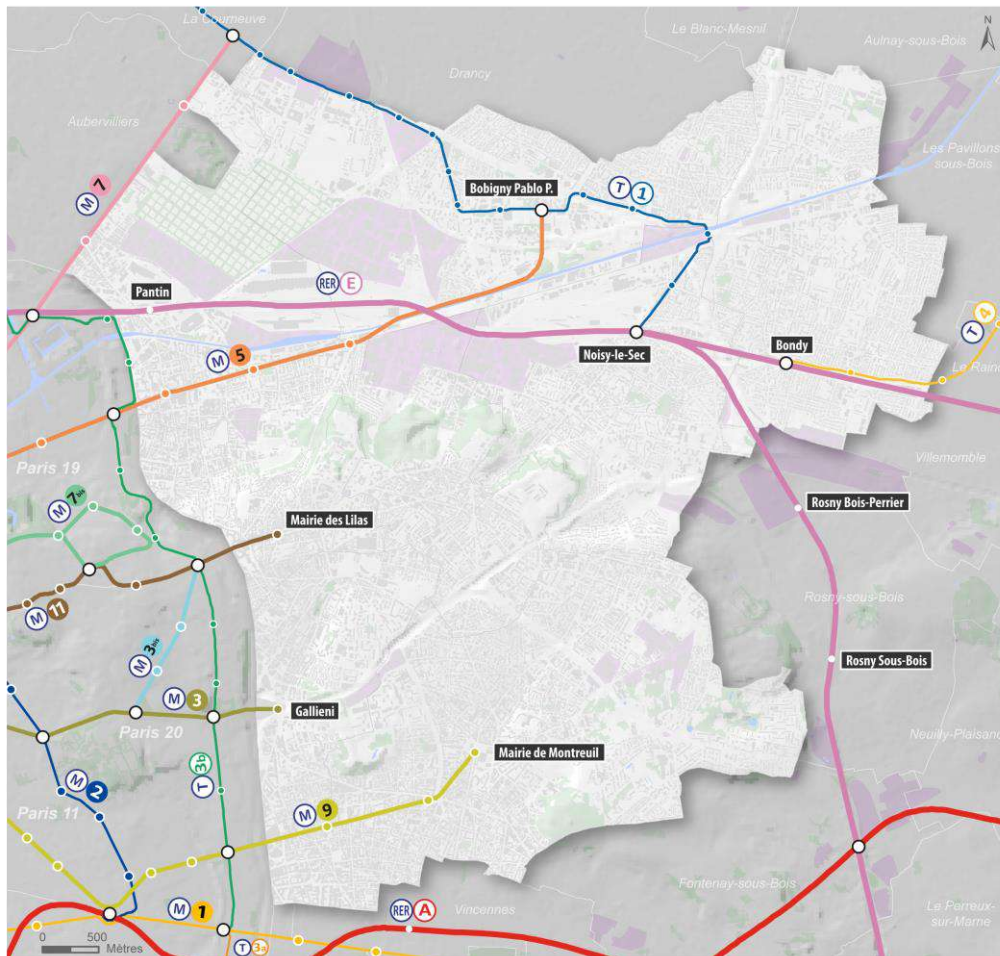
Polluants	Emissions des bus aux normes Euro VI par rapport aux bus Euro IV Diesel		
	Diesel	Hybrides	GNV
Oxydes d’azote (NOx)	4 fois moins	10 fois moins	30 fois moins
Particules fines (PM10 et PM2,5)	80 à 50 fois moins	80 à 50 fois moins	80 à 50 fois moins
Dioxyde de Carbone (CO2)	- 6 %	- 27 %	- 13 %

Source : CP IDFM Airparif - Emissions des bus en conditions réelles

L'offre de transports collectifs sur le territoire d'Est Ensemble

Est Ensemble dispose d'une offre de transports en commun très importante avec :

- Une offre ferrée lourde qui s'articule autour du RER E, des métros 3, 5, 7, 9, 11 et des tramway T1 et T4. A cela il convient d'ajouter des lignes en limite de territoire (RER A, M1, T3bis,...).
- Une offre de bus avec 53 lignes qui impactent directement le territoire



OFFRE LOURDE SUR LE TERRITOIRE :

RER E
Métro – 3 / 5 / 9 / 11
Tramway – T1 / T4

OFFRE LOURDE A PROXIMITE IMMEDIATE D'EST ENSEMBLE :

RER A
Métro – 1
Tramway – T3 Bis

OFFRE DE BUS SUR LE TERRITOIRE :

46 lignes
Dont 4 navettes communales avec 3 d'Est Ensemble (Till Bus, TUB Bondy, Le P'tit Bus du Pré) et 1 organisée par Rosny

OFFRE DE BUS A PROXIMITE IMMEDIATE D'EST ENSEMBLE :

7 lignes dont 4 lignes « parisiennes »

Une desserte de qualité, surtout en direction de Paris, qui répond aux besoins des actifs du territoire d'Est Ensemble

Le territoire d'Est Ensemble possède d'excellentes connexions avec la ville de Paris accueillant 54 % des actifs sortants et fournissant 20 % des actifs entrants.

Trois gares du RER E, ligne qui relie la gare St-Lazare à Chelles ou Tournan, sont présentes sur le territoire :

- Pantin
- Bondy
- Noisy-le-Sec

Les gares de **Rosny-Bois-Perrier** et **Rosny-sous-Bois** pour le RER E et de **Vincennes** pour le RER A seront également prises en compte dans notre analyse puisqu'elle se situe à **moins de 15 min à pied** des limites Est et Sud d'Est Ensemble.

Cinq lignes de Métro sur le territoire qui desservent **10 stations sur Bagnole (M3), Bobigny (M5), Les Lilas (M11), Montreuil (M9), Pantin (M5 et M7)**. Exceptée la ligne 7 qui se termine à la Courneuve, toutes ces lignes sont en terminus sur le territoire.

Huit stations de Métro sont situées à **moins de 10 minutes à pied** du territoire d'Est Ensemble sur les communes d'Aubervilliers, Paris, Saint Mandé et Vincennes. Cela concerne trois lignes de Métro (M1, M3b, M7). Elles seront prises en compte dans l'analyse en raison de leur proximité.

Deux lignes de tramway desservent le territoire avec pour chacune d'elles leur terminus :

- **14 stations de la ligne T1** dont 12 sur **Bobigny** (en limite communale avec Drancy) et 2 sur **Noisy-le-Sec**. Cette ligne permet de rallier St Denis *via* La Courneuve.
- **Le terminus de la ligne T4 à Bondy**, ligne qui relie Aulnay sous Bois *via* Sevrai, Livry-Gargan, Villemomble, les Pavillons-sous-Bois...

A moins de 10 minutes à pied du territoire, nous intégrons deux stations du T4 à Villemomble et une station du T1 à La Courneuve ainsi que la ligne T3b qui longe le périphérique de la Porte de Vincennes à la Porte de la Chapelle et dessert 11 stations proches d'Est Ensemble.

Une connexion avec le reste des territoires de Seine-Saint-Denis plus délicate en modes lourds

Si la principale destination des actifs d'Est Ensemble est Paris, **les échanges avec le reste des territoires de Seine-Saint-Denis sont également importants**. En effet, les habitants du département sont la première origine des actifs travaillant à Est Ensemble, et représentent 29 % des entrants, devant Paris. De plus, 16 % des actifs qui sortent du territoire pour travailler se rendent ailleurs en Seine-Saint-Denis. Or, en **dehors du RER E, et du T4 à Bondy, aucune ligne de mode lourd traversant Est Ensemble n'assure de liaison avec les autres territoires de Seine-Saint-Denis**.

Les 3 gares du RER E sur Est Ensemble

Bondy, Noisy-le-Sec & Pantin

Les 10 stations de Métro d'Est Ensemble

Métro 3 – Gallieni

Métro 5 – Hoche, Eglise de Pantin, Bobigny-Pantin, Raymond Queneau & Bobigny, Pablo Picasso

Métro 9 – Robespierre, Croix-de-Chavaux & Mairie de Montreuil

Métro 11 – Mairie des Lilas

Une part modale des transports en commun de 60 % sur Est Ensemble pour les actifs

Sur Est Ensemble, 169 788 actifs vont au travail en transports en commun chaque jour en 2018. La part modale est de 60 % sur le territoire, et varie de 52 % à Romainville, à 66 % à Pantin.

Un mode beaucoup moins utilisé en intra communal, avec une part modale de 40 %

Sur les 34 000 actifs qui travaillent dans leur commune de résidence, 13 400 y vont en transports en commun, soit une part modale de 40 %. La différence est importante entre les communes, avec une part modale qui varie entre 30 % à Bondy et 49 % à Bagnole.

On note une hausse de 4 % entre 2013 et 2018 du nombre de déplacements domicile-travail réalisés chaque jour en transports en commun par les actifs qui travaillent dans leur commune de résidence sur le territoire d'Est Ensemble. Cette évolution varie encore une fois entre les différentes communes. Une baisse est enregistrée pour deux d'entre elles : Pantin, avec une baisse de 11 %, et Bobigny, avec une baisse de 7 %. Toutes les autres communes enregistrent une hausse, comprise entre 1 % pour Montreuil, et 47 % pour Bagnole.

Nombre d'actifs d'Est Ensemble qui se rendent au travail en TC

Communes	Actifs d'Est Ensemble	Actifs intra-communaux
Bagnole	8 929	1 725
Bobigny	10 563	1 706
Bondy	10 269	1 087
Les Lilas	4 633	368
Montreuil	6 440	490
Noisy-le-Sec	28 932	4 871
Pantin	9 727	840
Le Pré Saint-Gervais	16 476	1 784
Romainville	5 972	541
Est Ensemble	101 941	13 412

Source : Insee 2018

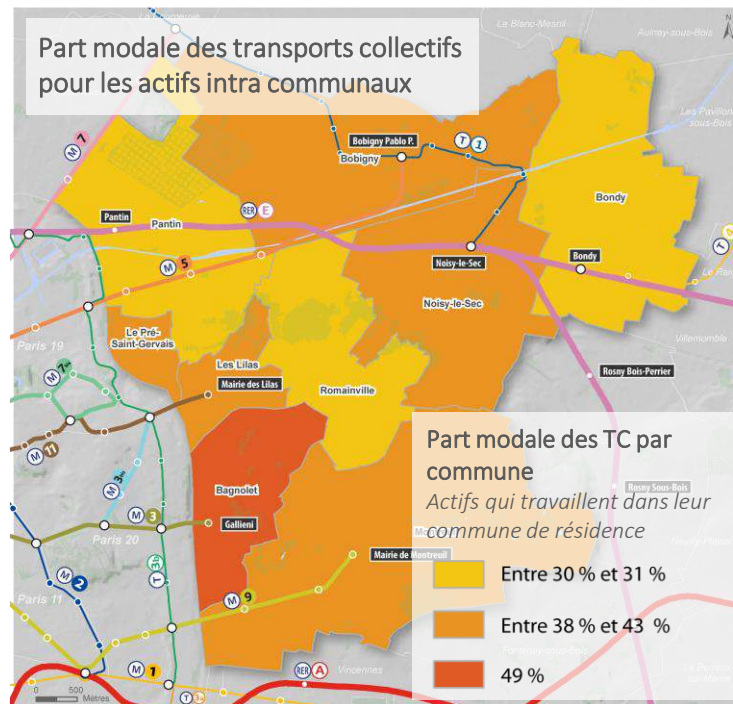
9,4 Millions de déplacements par jour en transports en commun en Île-de-France, En 2018

Soit 21,9 % des déplacements

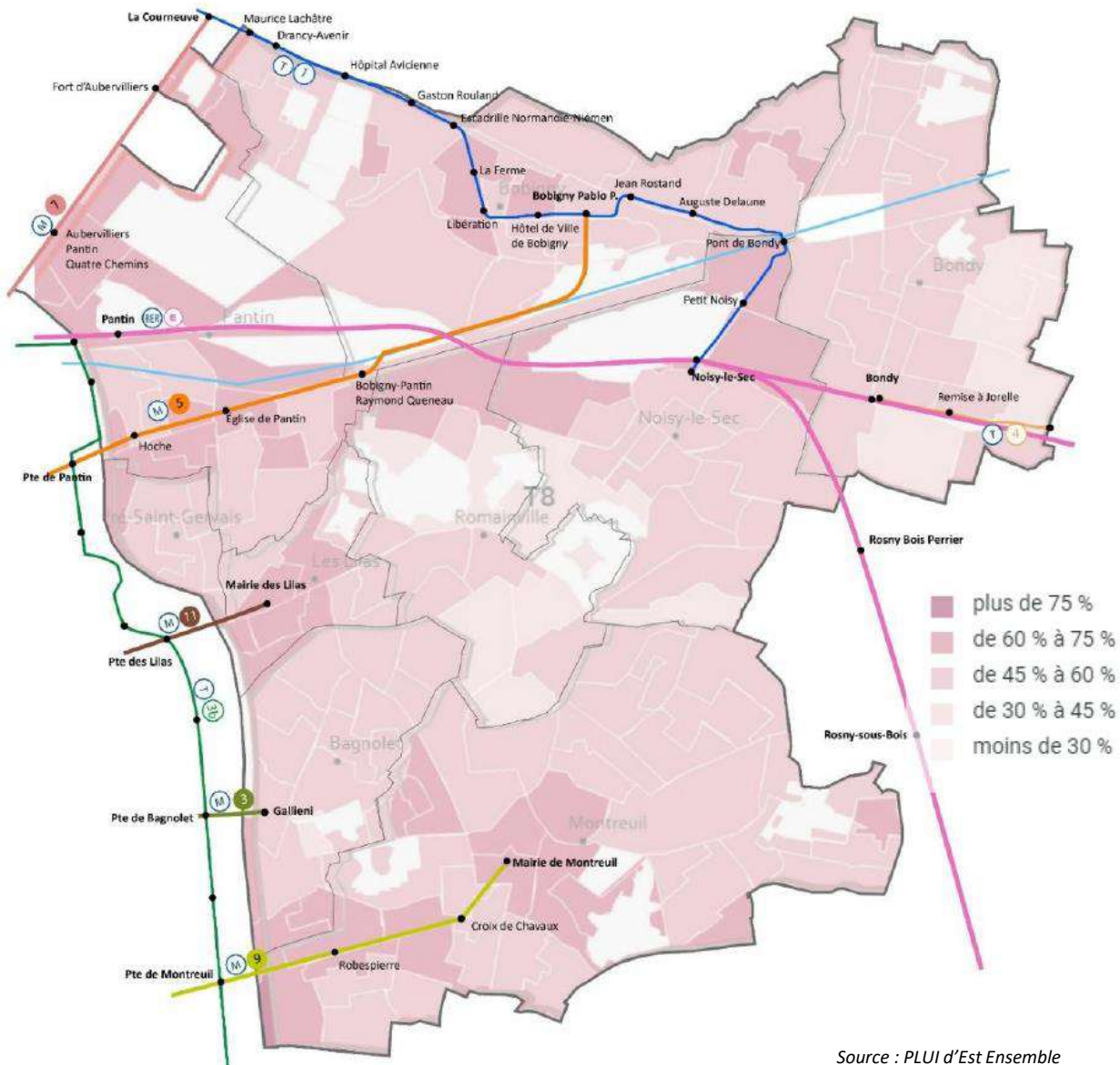
- Une progression de 14 % du nombre de déplacements réalisés en transports en commun, depuis 2010 (+ 8,3 millions de déplacements/jour)
- Une augmentation inférieure à l'objectif fixé dans le PDUIF de 20 %, qui correspond à 18,2 millions de déplacements par jour

Source : EGT 2018

Communes	Part modale des TC pour les actifs	Intra – communaux	
		Part modale	Evolution déplacements 2013 – 2018
Bagnole	60 %	49 %	+ 47 %
Bobigny	59 %	43 %	- 7 %
Bondy	53 %	30 %	+ 6 %
Les Lilas	61 %	38 %	+ 4 %
Montreuil	63 %	37 %	+ 8 %
Noisy-le-Sec	62 %	42 %	+ 1 %
Pantin	58 %	31 %	+ 8 %
Le Pré Saint-Gervais	66 %	40 %	- 11 %
Romainville	52 %	31 %	+ 3 %
Est Ensemble	60 %	40 %	+ 4 %



Part des déplacements en transport en commun dans les différents secteurs d'Est Ensemble



Source : PLUI d'Est Ensemble

Un usage des transports en commun visiblement corrélé à la présence de modes lourds

Les secteurs desservis par une ligne de métro, comme le secteur de la Mairie de Montreuil, Les Lilas, ou Pantin, ont des taux d'utilisation des transports en commun de plus de 75 %.

Source : PLUI d'Est Ensemble

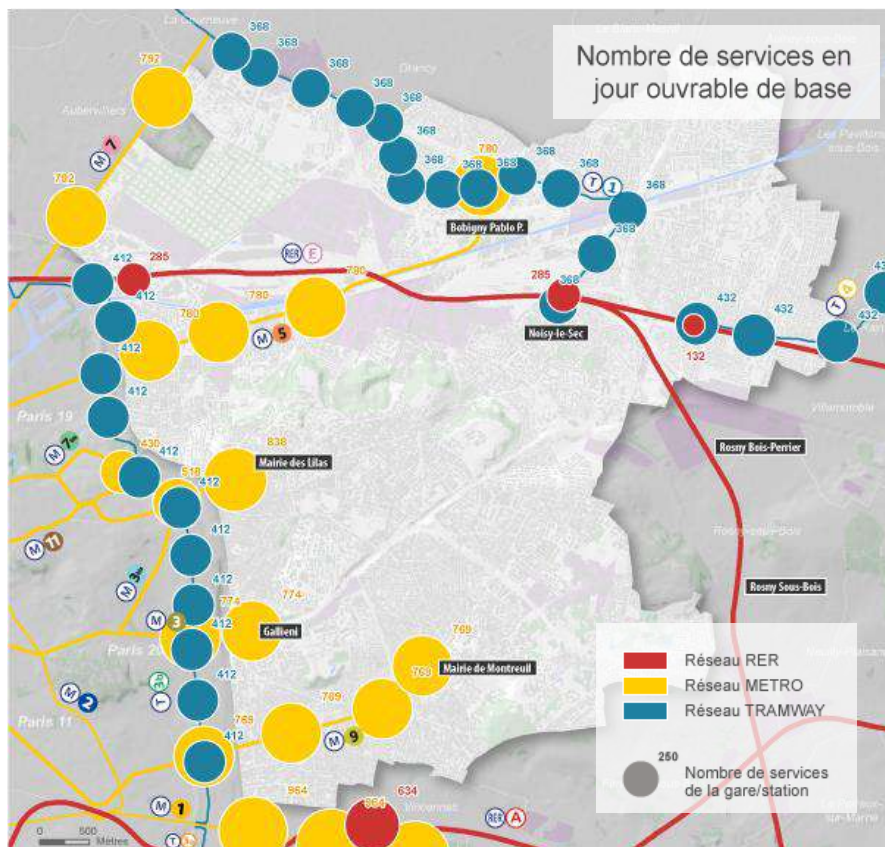
13 lignes ferrées qui desservent directement ou à proximité le territoire et qui délivrent une offre intéressante

En tout, 13 lignes de transport ferré desservent le territoire : **2 lignes de RER** (RER E et RER A), **8 lignes de métro** (M1, M3, M3b, M5, M7, M7b, M9 et M11) ainsi que **3 lignes de tramway** (T1, T3b, T4). A l'exception de Romainville, toutes les communes sont desservies par au moins un mode lourd.

La carte suivante montre la répartition de l'offre de services des différentes lignes structurantes qui desservent Est Ensemble au niveau des différentes stations et gares. On observe une offre plus importante aux portes du territoire, notamment aux limites avec Paris, mais également aux limites nord du territoire, avec Aubervilliers et Drancy.

L'offre proposée varie entre les modes lourds, selon des logiques distinctes :

- **Le tramway** : avec un niveau de services variant de 368 (T1) à 432 (T4) arrêts / station en JOB, le tramway est le mode lourd avec l'offre de services la moins développée. Il a davantage une fonction de desserte fine du territoire sur les liaisons où la fréquentation est importante.
- **Le métro** : avec un niveau de services variant entre 430 (M7b) et 964 (M1) arrêts / station en JOB, le métro est le mode lourd avec l'offre de service la plus importante. Avec un maillage intermédiaire entre le tramway et le RER, c'est le mode de déplacement le plus développé pour les trajets de moyenne portée.
- **Le RER** : avec un niveau de services variant de 285 (RER E / travaux) et 634 arrêts / station en JOB, le RER assure quant à lui les liaisons de longue distance entre Paris et sa banlieue, avec un maillage large : des stations espacées pour faire baisser les temps de parcours.



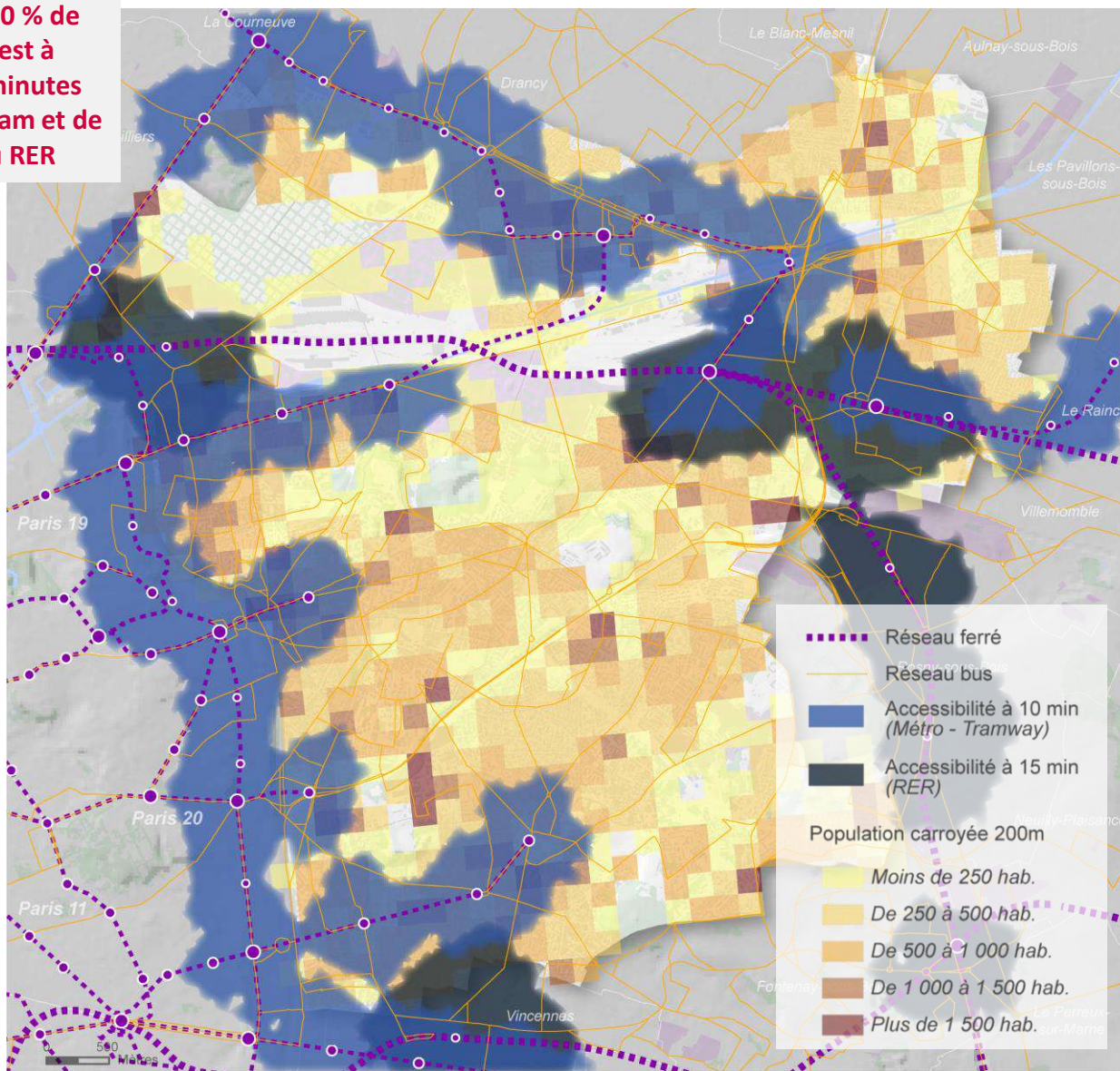
Lignes	Semaine	Samedi	Dimanche
RER E (Bondy)	132	102	102
RER E (Noisy)	285	239	275
Métro 3	774	528	388
Métro 5	780	598	492
Métro 7	792	544	484
Métro 9	769	541	417
Métro 11	838	625	473
T1	368	322	255
T4	432*	499	484
Est Ensemble	5 170	3 998	3 370

* Les données sont issues des fiches horaires avec actuellement des travaux et une fin de service en semaine à 21h.

Lignes	Semaine	Samedi	Dimanche
RER A	634	414	414
Métro 1	964	640	512
Métro 3b	518	434	348
Métro 7b	430	352	320
T3b	412	295	235
A proximité d'Est Ensemble	2 958	2 135	1 829

Accessibilité à l'offre lourde de TC en 2022

Méthode 1 - 50 % de la population est à moins de 10 minutes d'un métro/tram et de 15 minutes du RER



Méthode 1 : 10 min. à pied pour le métro/tram et 15 min. à pied pour le RER

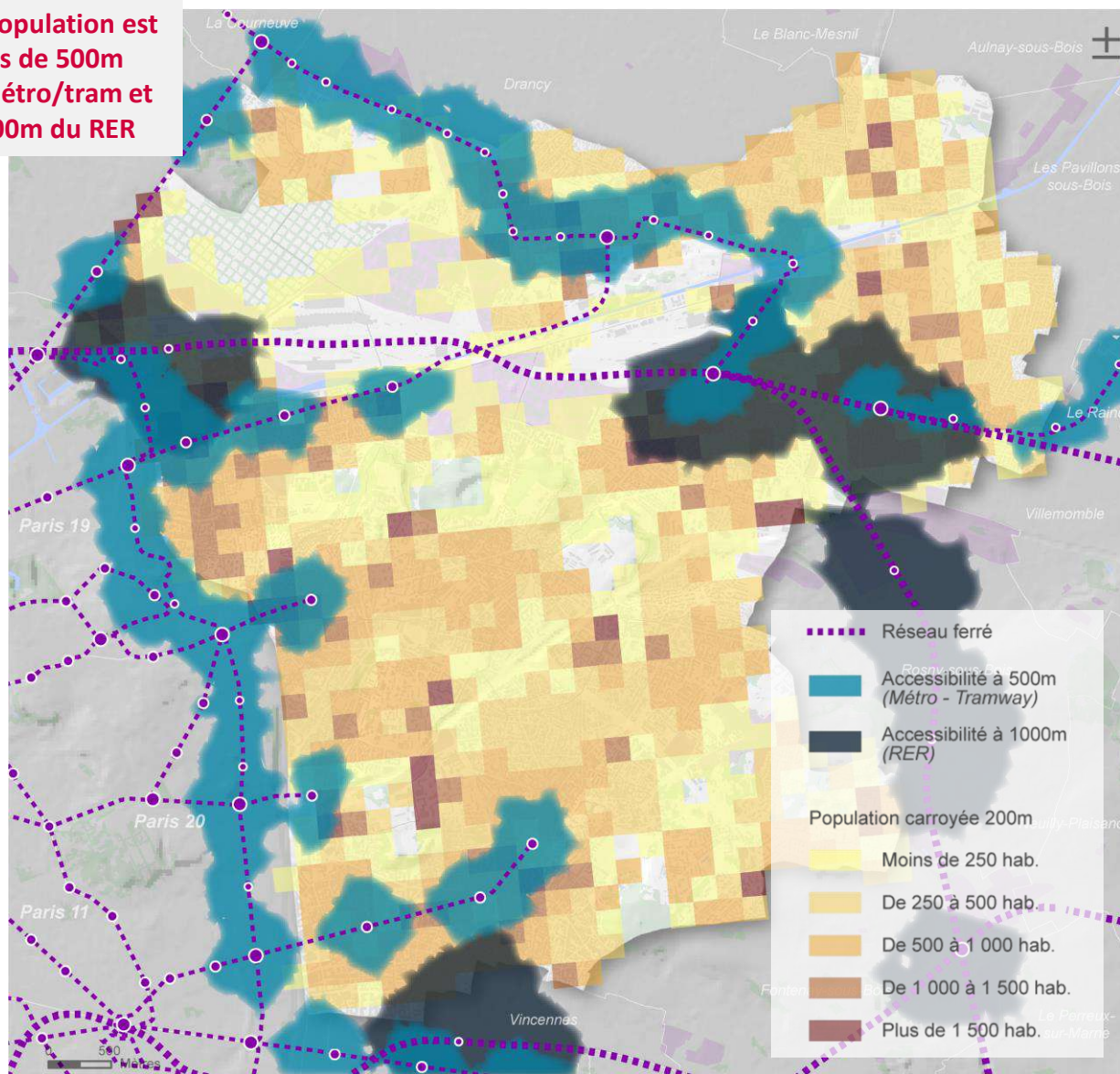
Une accessibilité aux modes lourds qui répond à 50 % de la population qui peut être considérée à l'écart de l'offre de TC.

Mais, une grande partie de la population reste éloignée de l'offre lourde dans certaines communes. (*Romainville en premier lieu, Bagnole, Bondy et Montreuil en second lieu*).

Communes	Population accessible selon 2 méthodes	
	Méthode 1	Méthode 2
Bagnole	31%	17%
Bobigny	74%	60%
Bondy	35%	28%
Les Lilas	62%	39%
Montreuil	41%	27%
Noisy-le-Sec	50%	48%
Pantin	86%	69%
Le Pré Saint-Gervais	60%	27%
Romainville	1%	0%
Est Ensemble	50%	37%

Méthode 2 - 37 % de la population est à moins de 500m d'un métro/tram et de 1 000m du RER

Accessibilité à l'offre lourde de TC en 2022



Méthode 2 : 500 m à pied pour le métro/tram et 1 000 m à pied pour le RER

Une aire de chalandise plus réduite pour les Métro et Tram qui fait baisser fortement la population captée à 37 %.

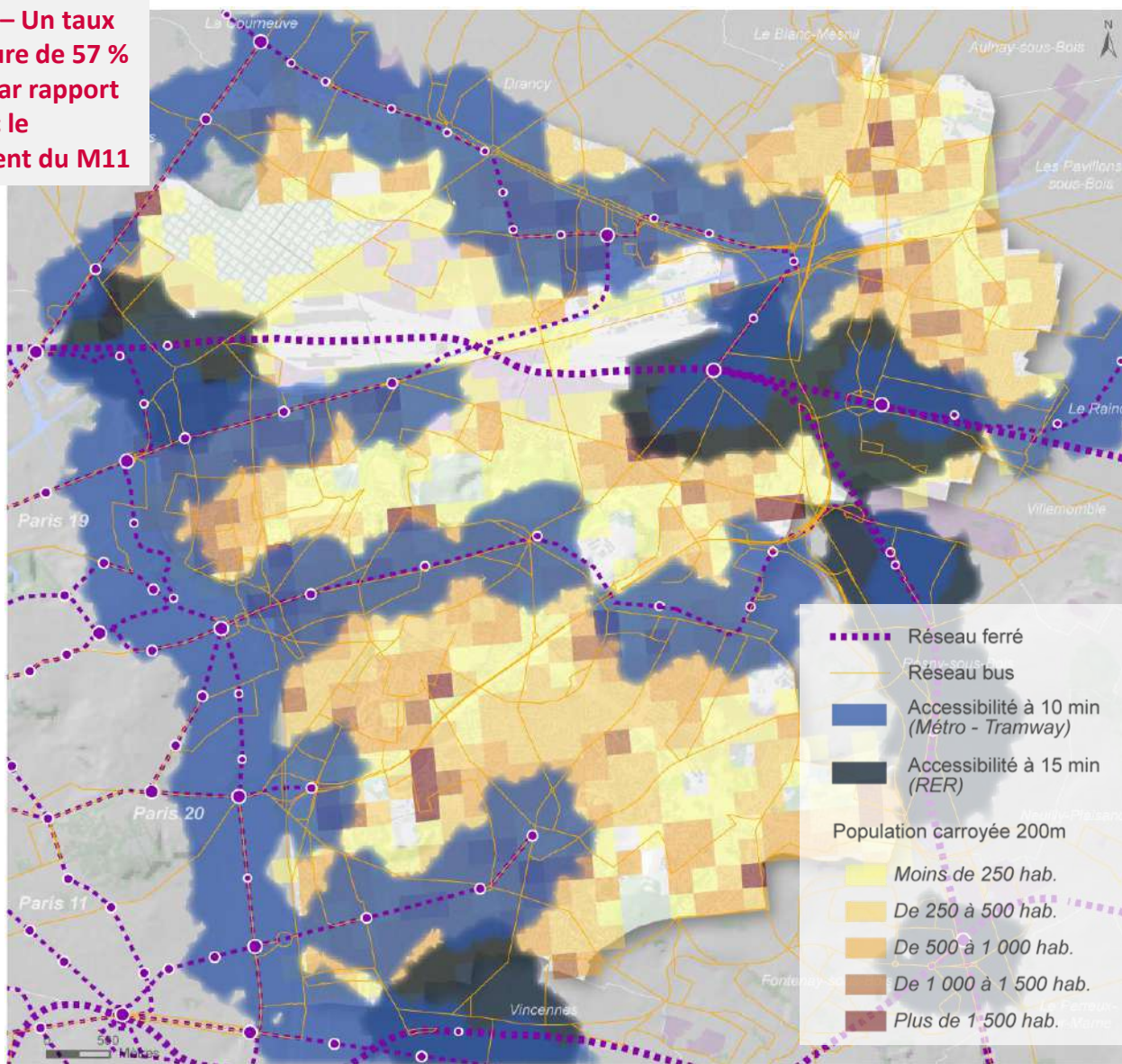
Ici, 3 communes (*Pantin, Bobigny et Noisy-le-Sec*) ont des taux proches ou supérieurs à 50 %.

Les communes des Faubourgs ont une population captée beaucoup plus faible qu'en méthode 1.

Communes	Population accessible selon 2 méthodes	
	Méthode 1	Méthode 2
Bagnolet	31%	17%
Bobigny	74%	60%
Bondy	35%	28%
Les Lilas	62%	39%
Montreuil	41%	27%
Noisy-le-Sec	50%	48%
Pantin	86%	69%
Le Pré Saint-Gervais	60%	27%
Romainville	1%	0%
Est Ensemble	50%	37%

Accessibilité à l'offre lourde de TC en 2024 avec le prolongement du M 11

Méthode 1 – Un taux de couverture de 57 % soit + 7 % par rapport à 2022 avec le prolongement du M11



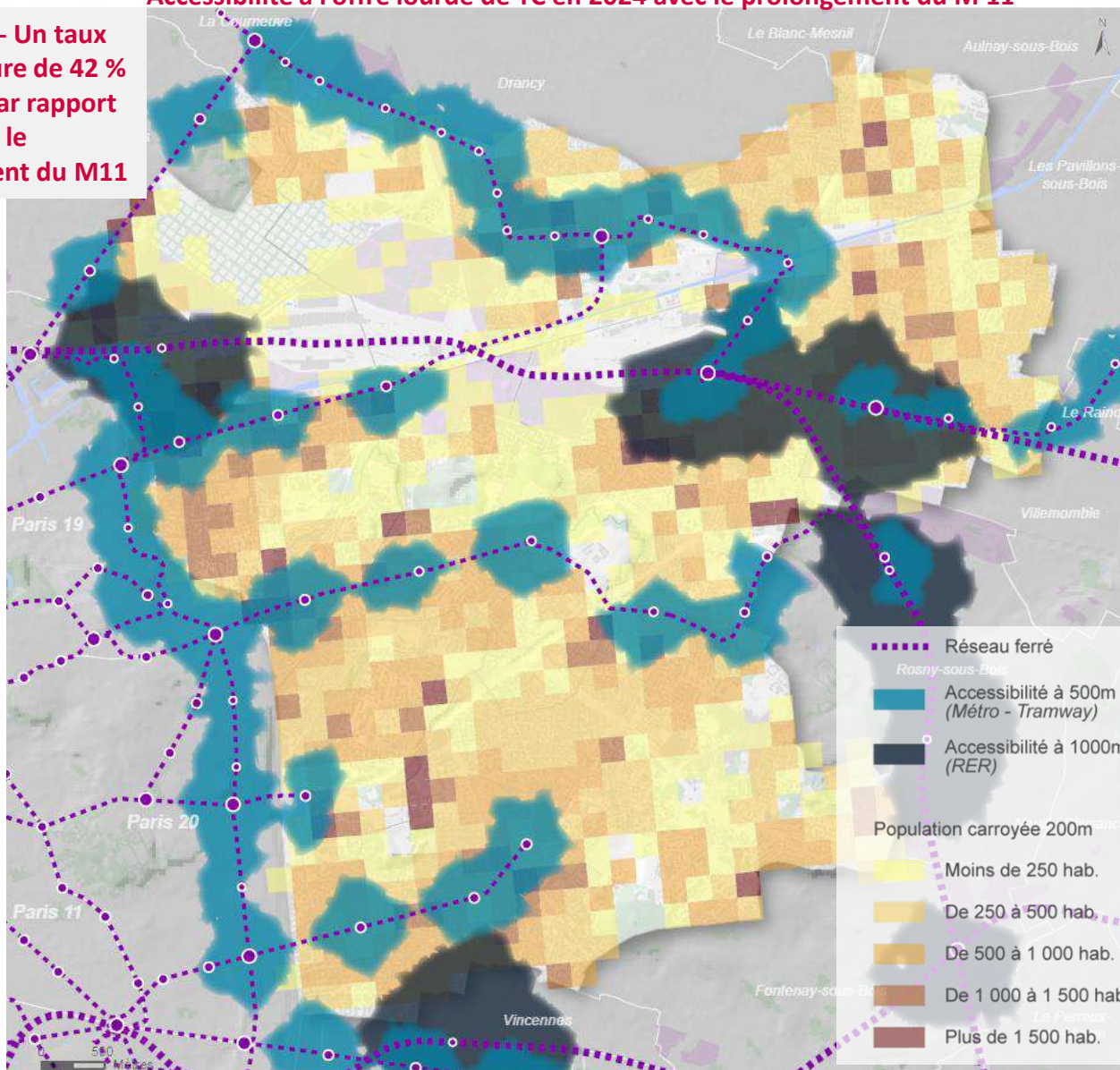
Méthode 1 : 10 min. à pied pour le métro/tram et 15 min. à pied pour le RER

4 communes voient leur taux de couverture augmenter avec le prolongement du M11 (*Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec & Romainville*).

Communes	Population accessible selon 2 méthodes	
	Méthode 1	Méthode 2
Bagnolet	31%	17%
Bobigny	74%	60%
Bondy	35%	28%
Les Lilas	84%	57%
Montreuil	47%	31%
Noisy-le-Sec	60%	55%
Pantin	86%	69%
Le Pré Saint-Gervais	60%	27%
Romainville	55%	35%
Est Ensemble	57%	42%

Accessibilité à l'offre lourde de TC en 2024 avec le prolongement du M 11

Méthode 2 - Un taux de couverture de 42 % soit + 5 % par rapport à 2022 avec le prolongement du M11



Méthode 2 : 500 m. à pied pour le métro/tram et 1 000 m. à pied pour le RER

4 communes voient leur taux de couverture augmenter avec le prolongement du M11 (*Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec & Romainville*)

Communes	Population accessible selon 2 méthodes	
	Méthode 1	Méthode 2
Bagnolet	31%	17%
Bobigny	74%	60%
Bondy	35%	28%
Les Lilas	84%	57%
Montreuil	47%	31%
Noisy-le-Sec	60%	55%
Pantin	86%	69%
Le Pré Saint-Gervais	60%	27%
Romainville	55%	35%
Est Ensemble	57%	42%

Une offre de bus importante sur Est Ensemble

Or, navettes communales, 42 lignes irriguent le territoire. Près de 10 000 services de bus desservent Est Ensemble chaque jour de semaine.

14 lignes identifiées comme fortes dans le PDU IF circulent sur Est Ensemble

Les objectifs assignés par le PDU IF sont une amplitude horaire de 5h30 à 0h30, une fréquence de pointe de 5 min. minimum et de 10 min. en heure creuse, un service assurée tous les jours avec une offre lissée minimisant l'impact des vacances scolaires.

Communes	Nbre de lignes	Nbre de service un JOB	Nbre de services pour 1 000 hab.
Bagnolet	8	1 568	44,2
Bobigny	18	3 086	56,9
Bondy	13	2 402	44,4
Les Lilas	5	1 407	80,5
Montreuil	13	2 877	26,2
Noisy-le-Sec	10	1 902	43
Pantin	12	2 680	45,4
Le Pré Saint-Gervais	5	909	52
Romainville	8	1 917	67,2

- Les analyses sur l'offre de bus ont été réalisées à partir des données fournies par IDFM pour les lignes de bus circulant en 2015 et en 2022.
- Sur les 46 lignes de bus ayant au moins un arrêt sur une commune d'Est Ensemble, les analyses portent sur 42 lignes, les 4 navettes communales ont été sorties de l'analyse.
- Pour la comparaison entre 2015 et 2022, certaines lignes ne peuvent entrer dans la comparaison du fait de l'absence de bases de données similaires (*lignes 173 / 290 et 348*).
- Concernant l'offre en 2022, 6 lignes (*48, 76, 234, 249, 251 et 301*) dans le cadre du Plan de transport Adapté subissent actuellement une baisse d'offre due à la crise sanitaire et sont en horaires vacances scolaires mais pour les analyses c'est les données horaires plein trafic qui ont été pris en compte.

Classe de lignes en fonction du nombre de services sur un jour de semaine en 2022 (*sur la base du nombre maximum de services constatés sur la ligne au moment de son passage sur Est Ensemble*)

Numéro des lignes concernées (Mobilien – PDUIF 2014)

300 services et +

129 – 147 – 150 – 170 – 234

De 250 à 299 services

105 – 115 – 121 – 122 – 127 – 143 – 148 – 318

De 200 à 249 services

61 – 76 – 102 – 124 – 152 – 173 – 249 – 303 – 615

De 150 à 199 services

118 – 145 – 146 – 151 – 215 – 251 – 301 – 322 – 346

De 100 à 149 services

48 – 221 – 351 – 545 – 616 – 620

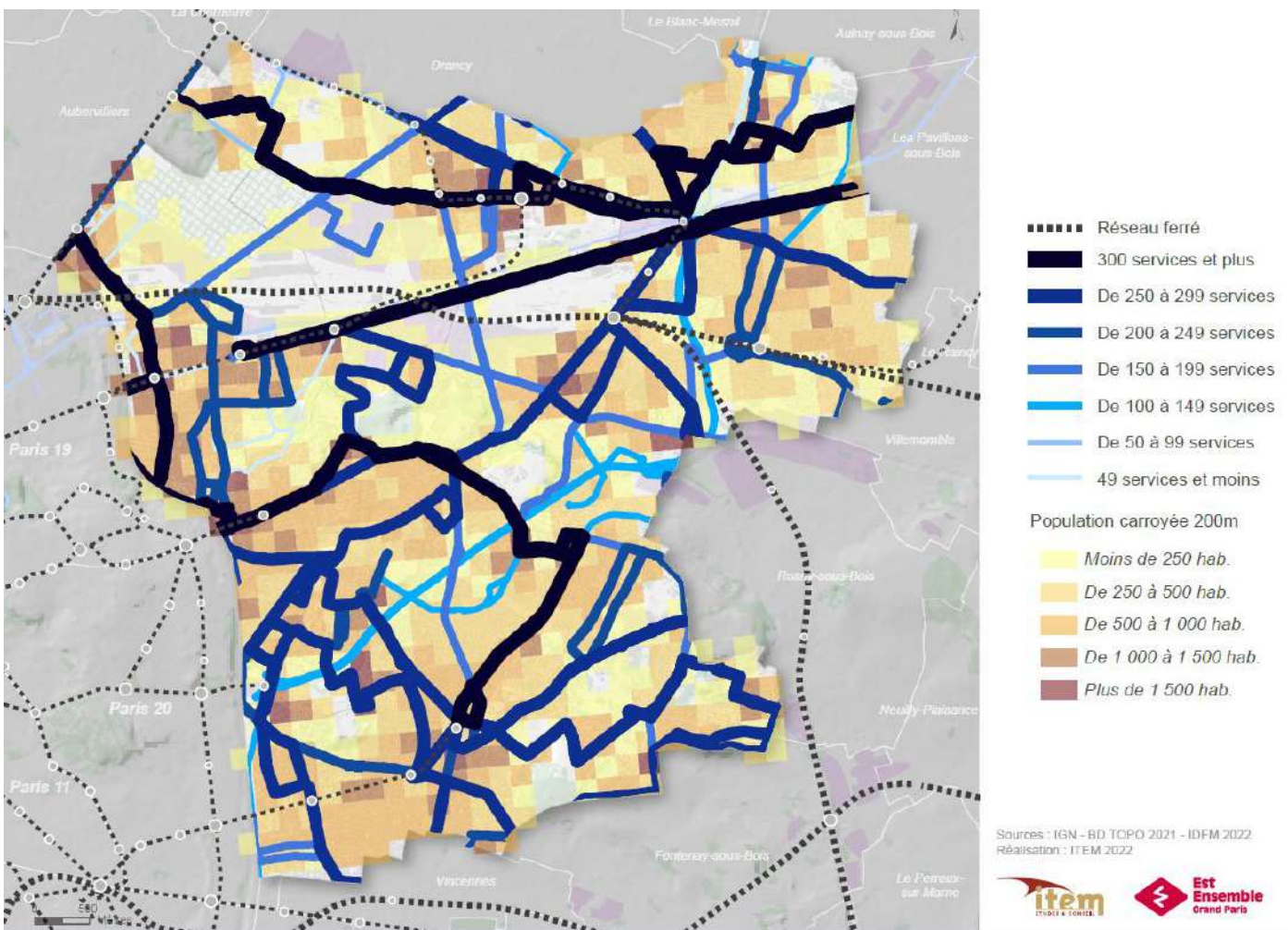
De 50 à 99 services

8 – 248 – 611

49 services et moins

93 – 330

Les lignes de bus desservant Est Ensemble en fonction du niveau de services offert sur un jour de semaine



- Est Ensemble dispose d'un bon maillage concernant l'offre de bus avec des lignes fortes (*au-delà de 200 services quotidiens*) qui permet une desserte relativement efficace du territoire (*mais à nuancer selon les secteurs*)
- Toutes les communes disposent d'au moins une ligne « forte ».
- Mais quelques secteurs denses restent encore à l'écart d'une offre bus élevée (*par ex : le sud de Bondy, la zone du grand quadrilatère à Bobigny, le Londeau à Noisy-le-Sec, les Hauts de Montreuil, le secteur nord-est de Bagnolet...*)
- Aussi, sur le territoire le plus dense d'Est Ensemble (*territoire du Faubourg*) une liaison nord-sud continue et efficace n'est pas actuellement possible et constitue un manque. Tandis que la liaison nord-sud du cœur de territoire reliant Bobigny-La Folie-Carnot-Montreuil dispose d'un niveau de service moyen (*entre 150 et 199 services*).

Une offre de bus qui est restée stable à l'heure de pointe

De manière globale, le même nombre de services de bus est proposé à l'heure de pointe. Mais selon les communes des nuances apparaissent avec une baisse sur Bagnolet, Bondy et Noisy-le-Sec et une hausse importante sur Romainville et plus faible pour Pantin, Bobigny, Les Lilas et Montreuil. Le Pré Saint-Gervais restant stable.

Il est à noter que l'analyse réalisée à la commune doit être nuancée. En effet, suite à une modification de tracé de la ligne 148, la commune de Noisy-le-Sec n'est plus desservie par la ligne, ce qui se traduit par une forte diminution du nombre de passages / bus sur la commune.

Pour Bondy, la baisse est notamment imputable à la restructuration du réseau de bus en lien avec l'arrivée du T4 qui a augmenté le nombre de services lourds sur la ville.

Une augmentation de l'offre en heure creuse, et surtout en soirée

En heure creuse, le nombre de services qui desservent le territoire a augmenté de 2,8 %, avec des hausses sur 6 communes, Bobigny étant stable et Noisy-le-Sec et Bondy subissant une baisse tout en rappelant les mêmes explications que pour l'heure de pointe. En soirée, l'augmentation globale du nombre de services est forte avec + 13,5 % sur l'ensemble des territoires d'Est Ensemble, mais avec des différences significatives entre communes. En effet, le nombre de services a augmenté de 25,8 % à Bagnolet, 23 % à Montreuil, 15 % à Romainville. Seule Bondy baisse en nombre de services en soirée avec les mêmes réserves du fait de la restructuration liée à l'arrivée du T4.

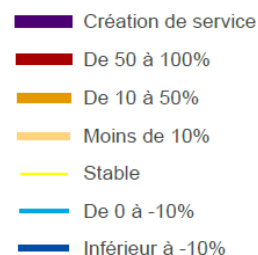
Le développement des services de bus en heures creuses et surtout en soirée sur Est Ensemble montre une capacité du réseau à mieux répondre à l'étalement des périodes de pointe et des besoins de déplacement en soirée qui est constaté à l'échelle régionale et également dans les grandes métropoles de France.

Evolution des services bus entre 2015 et 2022

Communes	Heures de pointe du matin (maximum entre 7 et 9h)	Heures creuses (15h – 16h)	Heures de soirée (22h – 23h)
Bagnolet	- 3,2 %	4,3 %	25,8 %
Bobigny	3,1 %	0 %	5,1 %
Bondy	- 2,4 %	- 6,6 %	- 6,4 %
Les Lilas	3,8 %	3,5 %	3,4 %
Montreuil	2,2 %	4,6 %	23 %
Noisy-le-Sec	- 1,4 %	- 8,8 %	14 %
Pantin	6,3 %	3,2 %	1,5 %
Pré-St-Gervais	0 %	3,6 %	8,7 %
Romainville	18,5 %	2,7 %	15 %
Est Ensemble	0 %	2,8 %	13,5 %

Evolution des services par ligne sur un jour de semaine entre le PLD de 2015 et 2022

Une forte évolution de la ligne 234 à nuancer car celle-ci est la conséquence de la restructuration des lignes avec l'arrivée du T4 et sa fusion avec la ligne 134 qui a été supprimée. Ainsi, sur Bobigny l'offre cumulée en 2015 des 134/234 a baissé de 4 % en 2022 et de 18 % à Bondy.



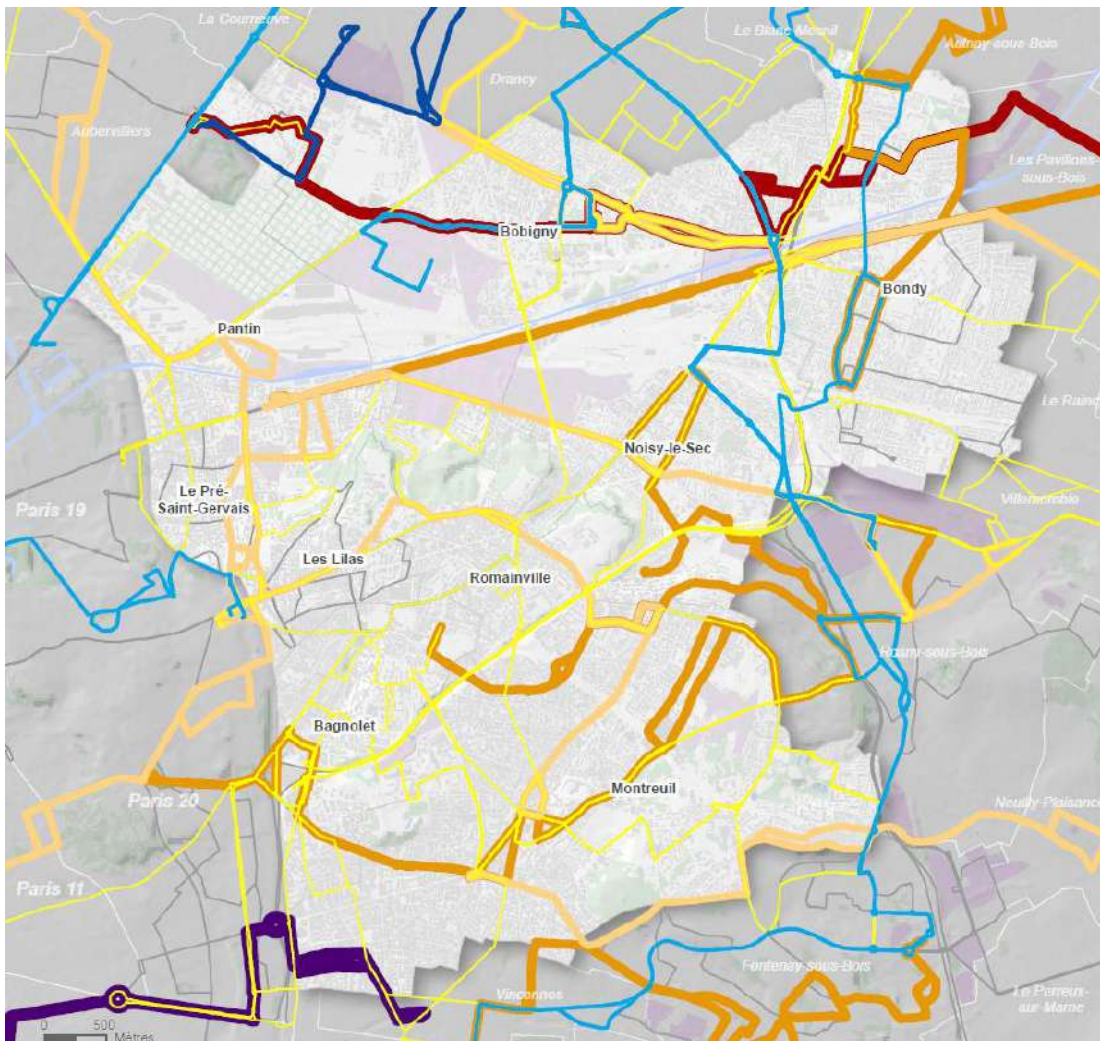
- 17 lignes soit 40 % ont bénéficié d'un renforcement d'offre depuis 2015 avec 178 services supplémentaires chaque jour de semaine
- 1 ligne a très fortement augmenté (plus de 50 %), c'est la 545. Le cas de la ligne 234 (fusion avec la 134 dans le cadre de la restructuration du T4) est à nuancer comme expliquer ci-contre.
- 7 lignes ont eu une forte augmentation de 13 à 20 % (8, 121, 124, 129, 146, 147, 249)
- 7 lignes ont eu une évolution positive mais à la marge de 1 à 8 % (48, 61, 102, 145, 148, 151, 616)
- Outre les 3 lignes supprimées (134, 334 & 347) 8 lignes connaissent une baisse du nombre de services de - 1 % à - 11 % (76, 118, 143, 152, 248, 251, 346)

C'est sur Bagnole / Bondy et Noisy-le-Sec que les lignes en baisse sont majoritairement localisées alors que les lignes renforcées sont globalement présentes sur toutes les communes.

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - IDF M 2022
Réalisation : ITEM 2021



Evolution des services par ligne le samedi entre le PLD de 2015 et 2022



- Création de service
- De 50 à 100%
- De 10 à 50%
- Moins de 10%
- Stable
- De 0 à -10%
- Inférieur à -10%

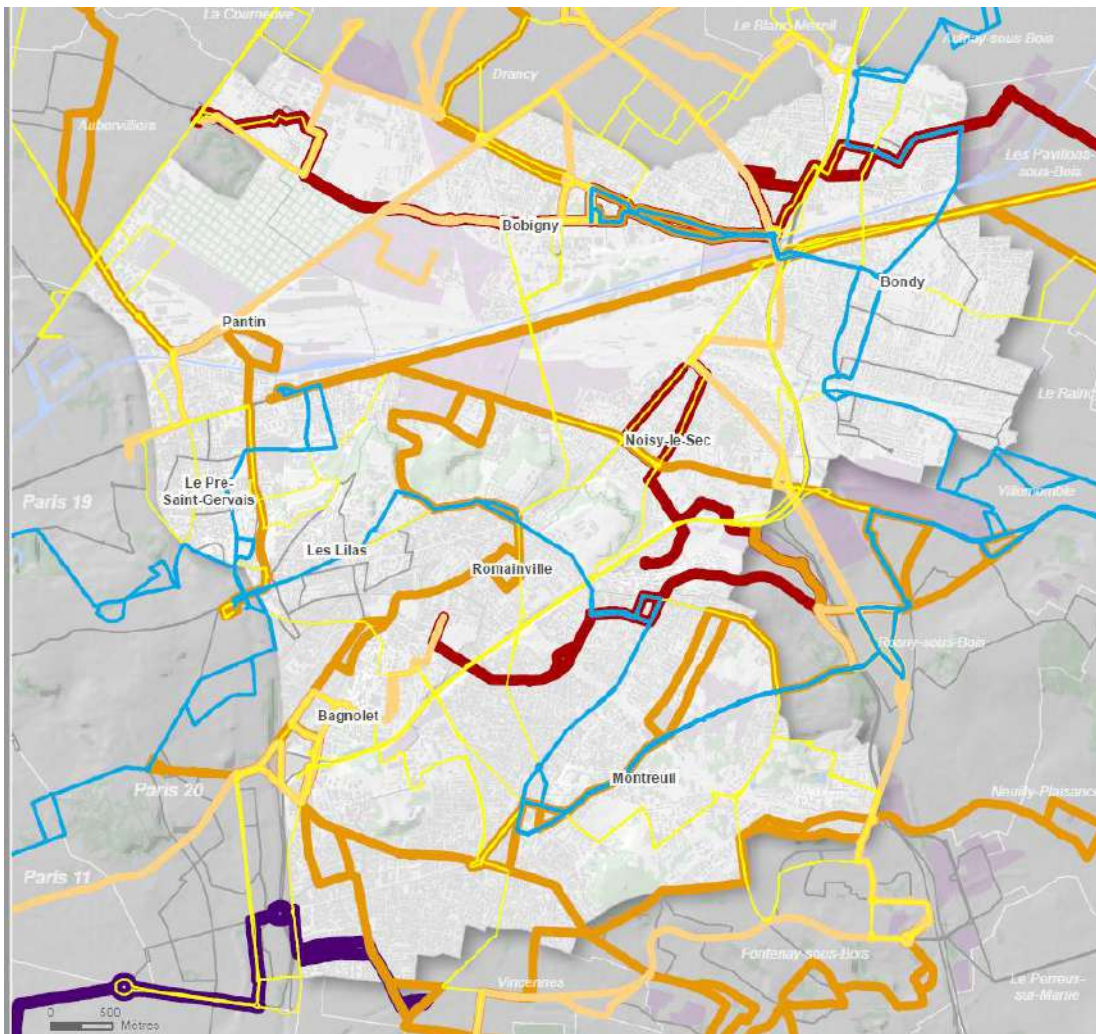
Sources : IGN - BD TOPO 2021 - IDFM 2022
Réalisation : ITEM 2021



- 14 lignes soit 1/3 ont bénéficié d'un renforcement d'offre le samedi et 7 lignes ont baissées depuis 2015 avec 91 services supplémentaires chaque samedi sur Est Ensemble
- 13 lignes qui disposent de services en plus le samedi disposaient de services supplémentaires en jour de semaine. Seule la ligne 127 augmente le samedi alors qu'elle est stable en semaine.
- 3 lignes qui avaient plus de services en semaine depuis 2015 n'ont pas connu d'augmentation le samedi (121, 148, 151), la ligne 48 qui pourtant progressait par rapport à 2015 en semaine diminue désormais le samedi.
- Seules les lignes 76 et 351 qui baissent par rapport en 2015 en semaine restent stables le samedi. Toutes les autres lignes à la baisse à la semaine le sont également le samedi.

C'est sur Bobigny, Bondy et Noisy-le-Sec que les lignes en baisse sont majoritairement localisées alors que les lignes renforcées sont globalement présentes sur toutes les communes.

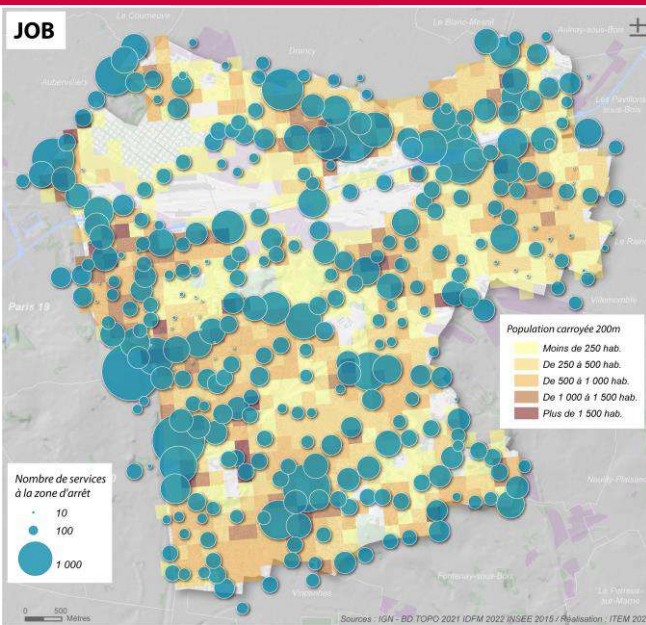
Evolution des services par ligne le dimanche entre le PLD de 2015 et 2022



Sources : IGN - BD TOPO 2021 - IDFM 2022
Réalisation : ITEM 2021



- 17 lignes soit 40 % ont bénéficié d'un renforcement d'offre le dimanche et 6 lignes ont baissé depuis 2015 avec 153 services supplémentaires chaque dimanche sur Est Ensemble.
- 14 lignes qui disposent de services en plus le dimanche disposaient de services supplémentaires en jour de semaine. Seules les lignes 127, 303 & 318 augmentent le dimanche alors qu'elles sont stables en semaine.
- 2 lignes qui avaient plus de services en semaine depuis 2015 n'ont pas connu d'augmentation le samedi (8 & 148), la ligne 151 qui pourtant progressait par rapport à 2015 en semaine diminue désormais le dimanche.
- Seules les lignes 152, 334 et 351 qui baissent par rapport en 2015 en semaine restent stables le dimanche. Toutes les autres lignes à la baisse à la semaine le sont également le dimanche.



335 arrêts de bus* sont recensés sur le territoire d'Est Ensemble. Les cartes ci-contre montrent la répartition sur le territoire du nombre de services par arrêt en semaine, le samedi et dimanche.

Une variation de l'offre entre semaine et week-end, surtout le dimanche mais qui reste cohérente

On note une différence importante de l'offre entre les jours de semaine (JOB) et les jours de week-end, notamment le dimanche. En effet, l'offre globale est de 75 % par rapport aux jours de semaine le samedi, et de 54 % le dimanche. Cette différence est similaire à celle constatée dans le PLD de 2015 (75 % le samedi et 53 % le dimanche ; source PLD 2015).

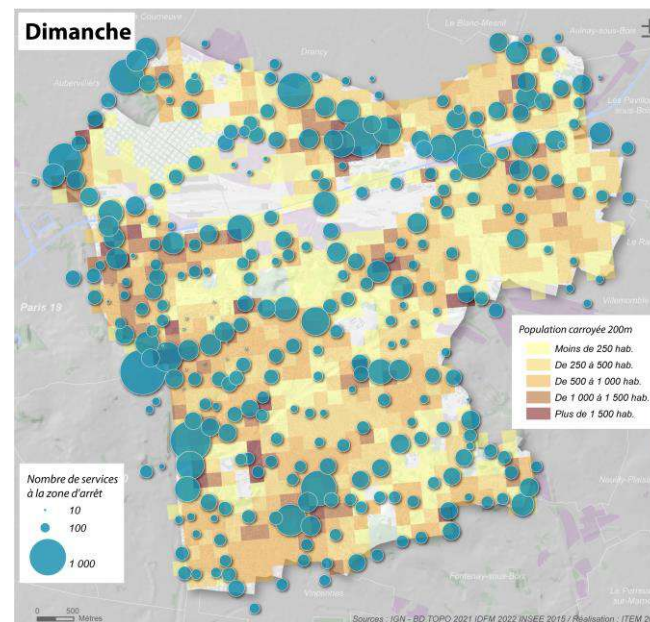
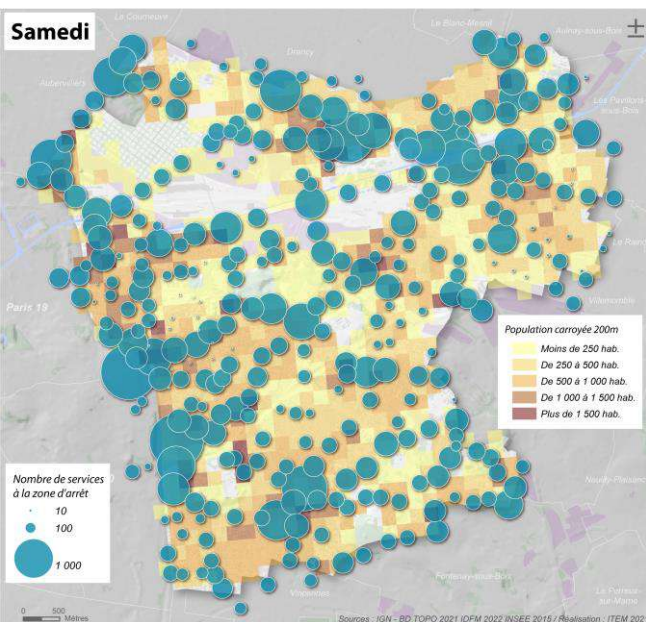
Il est observé quelques nuances sur le niveau de services le week-end entre les communes. Le samedi, l'offre varie entre 69,9 % du JOB à Romainville et 79,5 % à Bagnolet, et le dimanche entre 50 % à Bondy et 57,6 % à Pantin.

* 335 arrêts au sens des « parent stations » d'IDFM. Un arrêt « parent station » peut correspondre à plusieurs arrêts physiques sur le territoire. Ex : 19 arrêts physiques pour Bobigny – Pablo Picasso, et un seul arrêt comptabilisé.

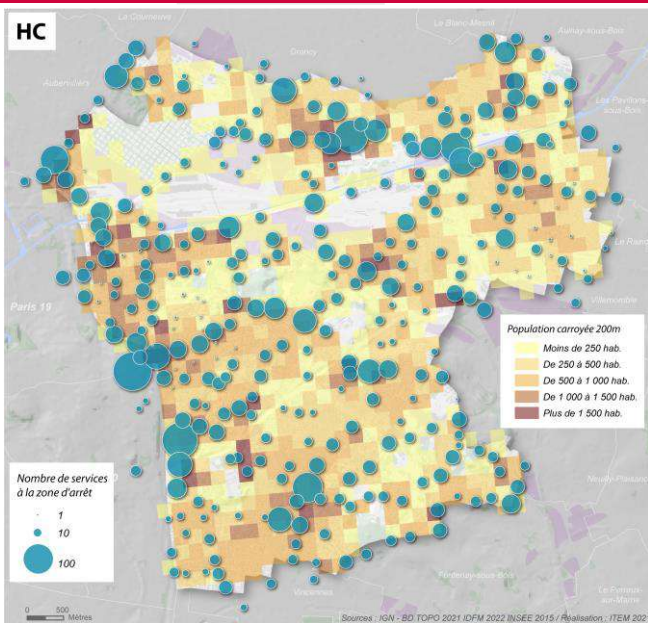
Les ¾ des services présents en semaine fonctionnent le samedi et ½ le dimanche sur Est Ensemble avec peu de différences selon les communes du territoire.

La baisse du nombre de service entre la semaine et le samedi et le dimanche est logique compte tenu des besoins de déplacements différents selon les jours. Sur Est Ensemble l'ensemble des communes disposent d'une continuité de l'offre de TC tout au long de l'année.

A l'échelle d'Est Ensemble, 9 773 services fonctionnent chaque jour de semaine, 7 313 le samedi et 5 302 le dimanche



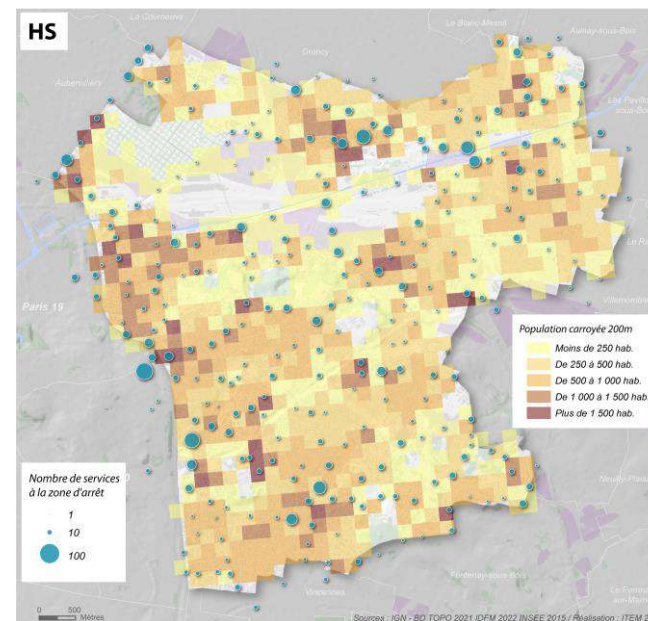
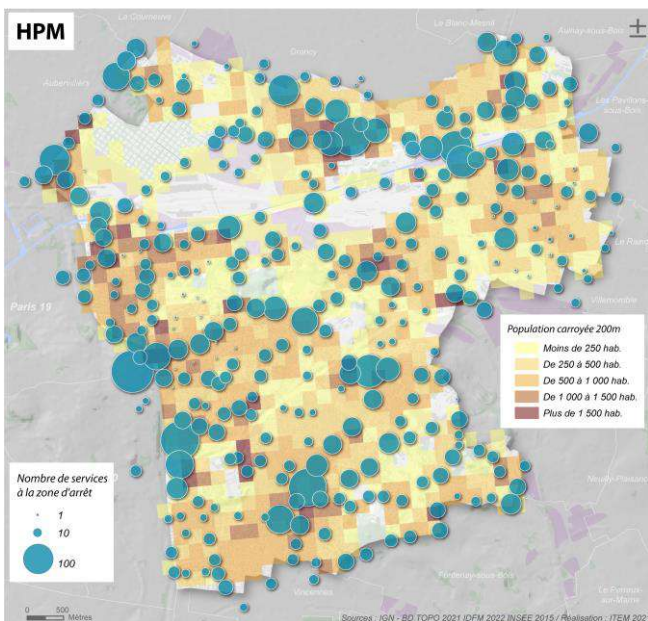
Source : données IDFM



335 arrêts de bus* sont recensés sur le territoire d'Est Ensemble. Les cartes ci-contre montrent la répartition sur le territoire du nombre de services par arrêt en heure de pointe du matin (HPM), en heure creuse (HC) et en soirée (HS)**.

Une variation de l'offre entre heure de pointe et heure creuse, et qui diminue encore en soirée

En heure creuse, le niveau de services bus est 75 % de celle à l'heure de pointe. Ce niveau varie entre les communes, de 70,2 % à Bondy à 89,1 % au Pré Saint-Gervais. En soirée, le niveau d'offre atteint 1/3 de celui en heure de pointe, avec une différence variant de 27,3 % à Bondy et Les Lilas, à 39,1 % au Pré Saint-Gervais. En soirée, 7 % ne sont plus desservis et seuls 2 % des arrêts conservent un niveau de service d'au moins 70 %.



* 335 arrêts au sens des « parent stations » d'IDFM. Un arrêt « parent station » peut correspondre à plusieurs arrêts physiques sur le territoire.

Ex : 19 arrêts physiques pour Bobigny – Pablo Picasso, et un seul arrêt comptabilisé.

** Les trois catégories horaires (HPM, HC et HS) ont chacune une amplitude horaire d'une heure:

- HPM : créneau d'une heure entre 7h et 9h ou le niveau de service est maximal
- HC : 15h – 16h
- HS : 22h – 23h

¾ des services présents en heure de pointe fonctionnent en heure creuse et 1/3 en heure de soirée

La baisse du nombre de services entre les différentes périodes horaires est logique. L'offre de TC doit en effet s'adapter aux besoins des populations à desservir et celles-ci ne sont pas les mêmes au cours d'une journée.

Sur Est Ensemble, il ressort que l'offre est bien adaptée aux périodicités et que des services bus sont disponibles sur le Territoire pour répondre aux besoins de déplacements.

A l'échelle d'Est Ensemble, 694 services fonctionnent chaque jour de semaine à l'heure de pointe, 520 en heure creuse et 235 en heure de soirée.

Des lignes « fortes » à 200 services et plus qui représentent entre 33 et 100 % des lignes selon les communes

Les 5 lignes qui desservent Les Lilas sont toutes des lignes « fortes », à l'opposé, seulement 33 % des lignes de Bobigny sont dans la même dynamique.

Des lignes « fortes » présentes majoritairement dans les communes portes de Paris

Aucune commune porte des Paris ne disposent de moins de 60 % de lignes « fortes » avec 70 % de lignes en moyenne qui ont 200 services par jour de semaine et plus, alors que les autres communes d'Est Ensemble disposent en moyenne de 43 % de lignes fortes avec au maximum 50 % pour Bondy et Romainville.

Bobigny, beaucoup de lignes mais avec des niveaux de services très hétérogènes

Avec 18 lignes, Bobigny, notamment avec la gare routière à Pablo Picasso dispose du nombre de lignes le plus élevés d'Est Ensemble, mais la répartition des lignes est très disparate avec 1/3 qui disposent de 200 services et plus, 1/3 entre 150 et 199 services et 1/3 moins de 150 services dont 5 lignes à moins de 100 services.

Exemple de lignes selon le nombre de services sur la base d'une amplitude horaire de 16h de fonctionnement

Les lignes de plus de 300 services

Ces lignes représentent en moyenne au cours de la journée à minima un service toutes les 6 min. 30 s. par sens. C'est sur ces lignes où les services sont majoritairement en dessous des 5 min. à l'heure de pointe.

Les lignes de 200 à 299 services

En moyenne, c'est un service par sens toutes les 7 min. 30 s. par ligne avec des services à l'heure de pointe proche des 5 minutes en général.

Les lignes de 150 à 199 services

Pour ces lignes, c'est un service toutes les 11 min. en moyenne par sens avec des services en heures de pointe en dessous des 10 min.

Les lignes de 100 à 149 services

Avec en moyenne un service toutes 15 min. 30 s. en moyenne, mais ces lignes ont souvent des amplitudes horaires plus faibles et avec des fréquences en heure de pointe plus élevées.

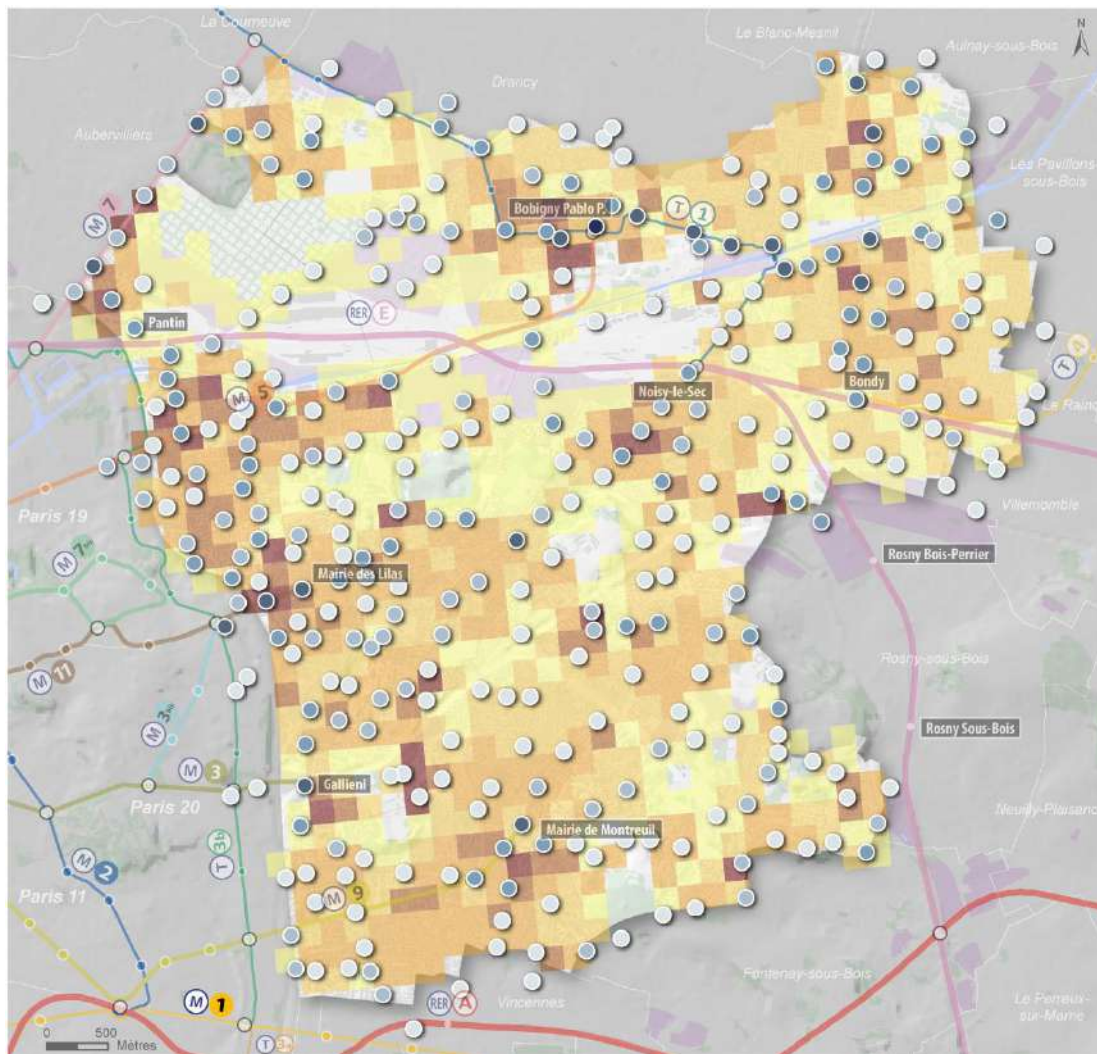
Les lignes à moins de 100 services

Avec en moyenne un service toutes 25 min. en moyenne, ces lignes ont des amplitudes horaires plus faibles et des fréquences en heures de pointe aux alentours de 20 min.

% de lignes présentes sur chaque commune en fonction du nombre de services réalisés un jour de semaine

Communes	Nbre de lignes	% de lignes présentes sur chaque commune en fonction du nombre de services réalisés un jour de semaine				
		300 services et plus	200 à 299 services	De 150 à 199 services	De 100 à 149 services	Moins de 100 services
Bagnolet	8	-	63 %	-	38 %	-
Bobigny	18	11 %	22 %	33 %	6 %	28 %
Bondy	13	17 %	33 %	25 %	17 %	8 %
Pré-Saint-Gervais	5	20 %	40 %	-	20 %	20 %
Les Lilas	5	40 %	60 %	-	-	-
Montreuil	13	8 %	54 %	31 %	8 %	-
Noisy-le-Sec	10	10 %	30 %	40 %	20 %	-
Pantin	12	33 %	33 %	17 %	-	17 %
Romainville	8	25 %	25 %	38 %	13 %	-

Nombre de lignes de bus par zone d'arrêt sur Est Ensemble



52 % des arrêts d'Est Ensemble sont desservis par une seule ligne de bus

Ces arrêts ont pour fonction essentiel de capter la population du secteur soit à fin de réaliser un trajet de proximité soit d'assurer un rabattement vers une offre lourde ou un pôle d'échanges avec d'autres lignes de bus.

25 % des arrêts d'Est Ensemble sont desservis par trois lignes de bus ou plus

Toutes les communes du territoire possèdent des arrêts de bus qui offrent la possibilité aux usagers de rejoindre différentes directions. Ils constituent sur le réseau de bus les arrêts principaux du territoire.

Bobigny Picasso, principale gare routière d'Est Ensemble

Avec 11 lignes desservant cet arrêt, Bobigny Picasso est le pôle principal d'Est Ensemble.

Il est à noter qu'un arrêt sur Paris comme celui de la Porte des Lilas avec 9 lignes jouent également un rôle important.

Le Sud de Bondy, les Hauts de Montreuil éloignés des principaux arrêts de bus

La carte permet de constater que sur certains secteurs, la présence d'arrêts de bus structurants (3 lignes ou plus) est faible.

Les 10 arrêts où l'offre est la plus importante concentrent 15 % de l'offre du territoire

Sur les 335 arrêts qui desservent Est Ensemble, 10 d'entre eux, représentant donc 3 % des arrêts, concentrent environ 15 % de l'offre.

L'arrêt où l'offre de services est la plus importante, Porte des Lilas, n'est pas situé sur le territoire, et concentre plus de 2 500 services en JOB. Il dessert la commune des Lilas, située à proximité. L'arrêt situé sur le territoire pour lequel l'offre est la plus importante est Mairie de Bagnole, avec plus de 2 100 services en JOB, suivi de près par Bobigny Pablo Picasso, qui concentre près de 2 100 services.

A noter que le dixième arrêt, Croix de Chavaux – Métro à Montreuil, concentre deux fois moins de services que Porte des Lilas, à l'exception du samedi, où le rapport est un peu plus équilibré.

Les 10 arrêts où l'offre est la plus importante	Commune du territoire desservi	JOB	HPM	HC	HS	Samedi	Dimanche
Porte des Lilas	Les Lilas	2 510	181	151	73	1 862	1 425
Mairie de Bagnole	Bagnole	2 130	152	132	61	1 761	1 156
Bobigny - Pablo Picasso	Bobigny	2 062	151	119	54	1 620	1 130
Mairie de Montreuil	Montreuil	1 812	148	97	46	1 293	943
Pont de Bondy - Anatole France	Bondy	1 713	119	101	45	1 369	965
Avenue de Rosny	Bondy	1 646	115	87	35	1 295	854
Quatre Chemins - République	Pantin	1 443	104	89	37	1 111	866
Escadrille Normandie-Niemen	Bobigny	1 412	105	74	30	1 120	908
Fort d'Aubervilliers	Pantin	1 289	86	66	26	1 029	883
Croix de Chavaux - Métro	Montreuil	1 272	90	71	35	1 041	750
Total 10 arrêts		17 289	1 251	987	442	13 501	9 880
Part des 10 arrêts dans l'offre de services totale du territoire		14 %	14 %	14 %	15 %	14 %	15 %

Bobigny Pablo Picasso



Au total, 93 % de la population d'Est Ensemble en 2022 a accès à un mode de transport collectif, et 50 % a accès à un mode de transport lourd

Sur les 420 000 habitants d'Est Ensemble, près de 389 000 se trouvent soit à moins de 5 minutes à pied d'un arrêt de bus, soit à moins de 10 minutes d'une station de tramway ou de métro, ou encore à moins de 15 minutes d'une gare RER. Concernant uniquement les modes lourds, un peu plus de 210 000 habitants a par ailleurs accès au tramway, au métro ou au RER.

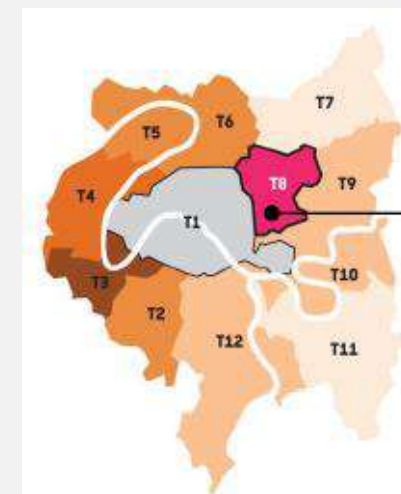
Une accessibilité aux transports en commun variable en fonction des communes

Sur Est Ensemble, 85 % des habitants sont à moins de 5 minutes à pied d'une ligne de bus. La plupart des communes ont ainsi un bon taux de couverture qui varie entre 72 % à Bobigny, à 99 % pour la commune des Lilas. Mais le taux de couverture n'indique pas forcément une bonne qualité de l'offre de TC qui dépend également du niveau de services, de la ponctualité et de la performance de la ligne, des origines / destinations disponibles.... Concernant les modes lourds, la différence entre les communes est bien plus importante :

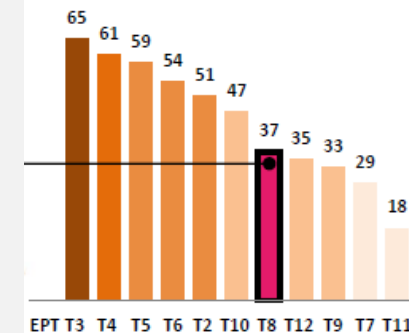
- **Pour le métro / tramway** : si 45 % des habitants d'Est Ensemble sont à moins de 10 minutes d'une station de tramway ou de métro, cette accessibilité varie entre les communes de près de 80 % à Pantin et 74 % à Bobigny, à seulement 1 % à Romainville. La commune de Bondy a également une desserte en retrait avec 26 % de la population qui a accès à un métro ou un tramway, et 31 % pour Bagnolet, ce qui est relativement faible au regard de territoire comparable en terme de densité et de proximité de Paris.
- **Pour le RER** : ces différences sont encore plus marquées concernant l'offre RER, du fait de la présence de gares dans quatre des neuf communes du territoire : Noisy-le-Sec (46 % de la population à moins de 15 minutes à pied), Pantin (37 %), Bondy (25 %) et Montreuil (seulement 6 %).

Commune	Moins de 5 min d'un bus		Moins de 10 min d'un tram/métro		A moins de 15 min d'un RER	
Bagnolet	29 911	81 %	11 265	31 %	0	0 %
Bobigny	39 126	72 %	40 218	74 %	0	0 %
Bondy	46 199	87 %	13 743	26 %	13 355	25 %
Les Lilas	21 646	99 %	13 470	62 %	0	0 %
Montreuil	88 081	81 %	39 783	37 %	6 710	6 %
Noisy-le-Sec	35 216	81 %	12 343	28 %	20 165	46 %
Pantin	53 460	95 %	45 353	80 %	20 797	37 %
Le Pré Saint-Gervais	17 781	99 %	10 836	60 %	0	0 %
Romainville	23 579	89 %	217	1 %	0	0 %
Est Ensemble	354 997	85 %	187 225	45 %	61 026	15 %

Taux d'accessibilité en Transports collectifs dans les territoires du Grand Paris



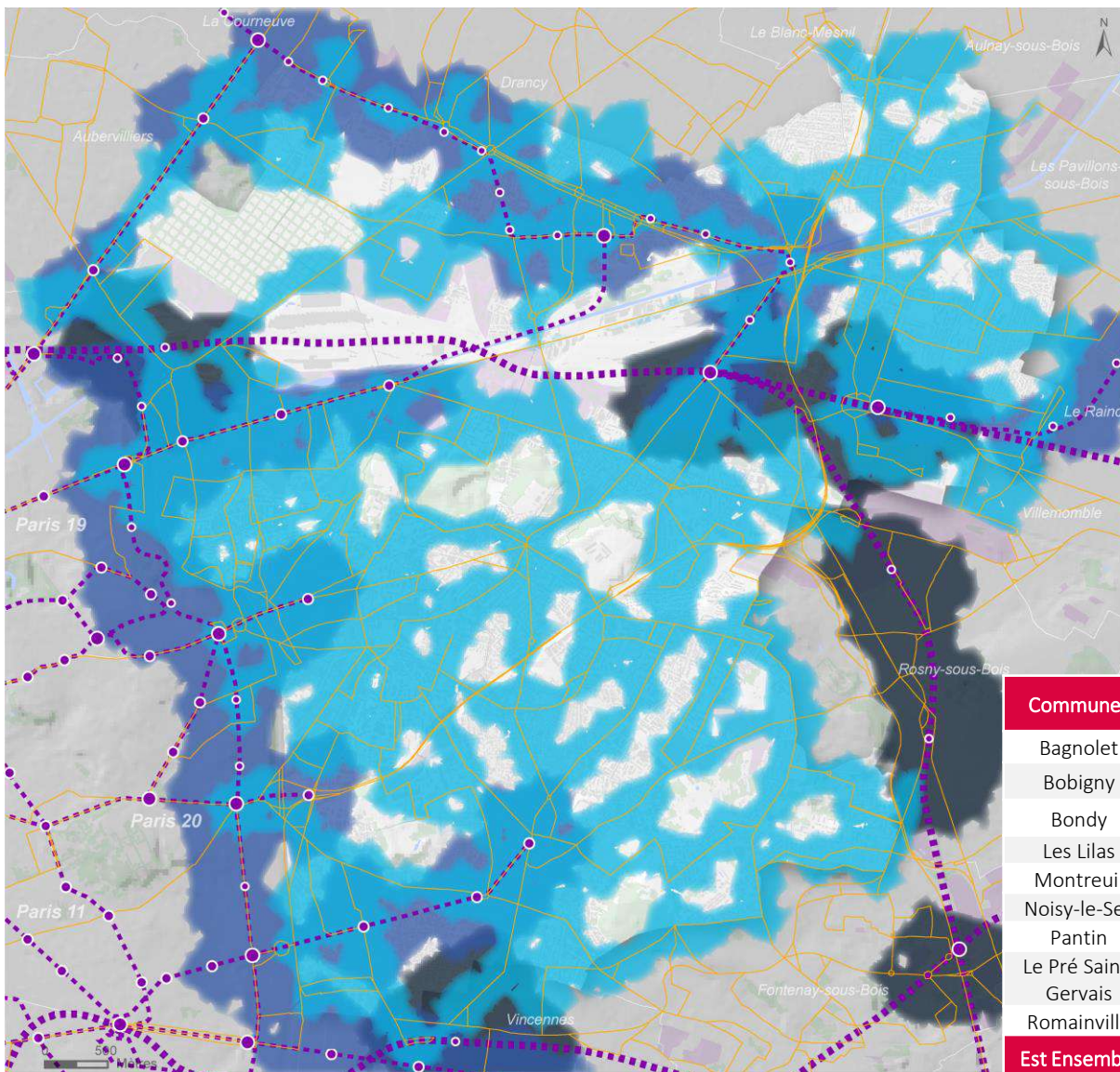
Taux d'accessibilité aux transports en commun par EPT (en %)



Est Ensemble est un territoire avec une accessibilité aux transports collectifs lourds relativement faible à l'échelle du Grand Paris.

Source : PLUi d'Est Ensemble

85 % de la population à moins de 5 minutes à pied d'un arrêt de bus , 45 % à moins de 10 minutes d'une station de métro et 15 % à moins de 15 minutes d'une gare RER



Accessibilité du réseau de transports collectifs d'Est Ensemble

- - - - Réseau ferré
- — — — Réseau bus
- Accessibilité à 5 min (Arrêt bus)
- Accessibilité à 10 min (Métro - Tramway)
- Accessibilité à 15 min (RER)

Près de 355 000 habitants d'Est Ensemble à moins de 5 minutes à pied d'un arrêt de bus, Soit 85 % de la population

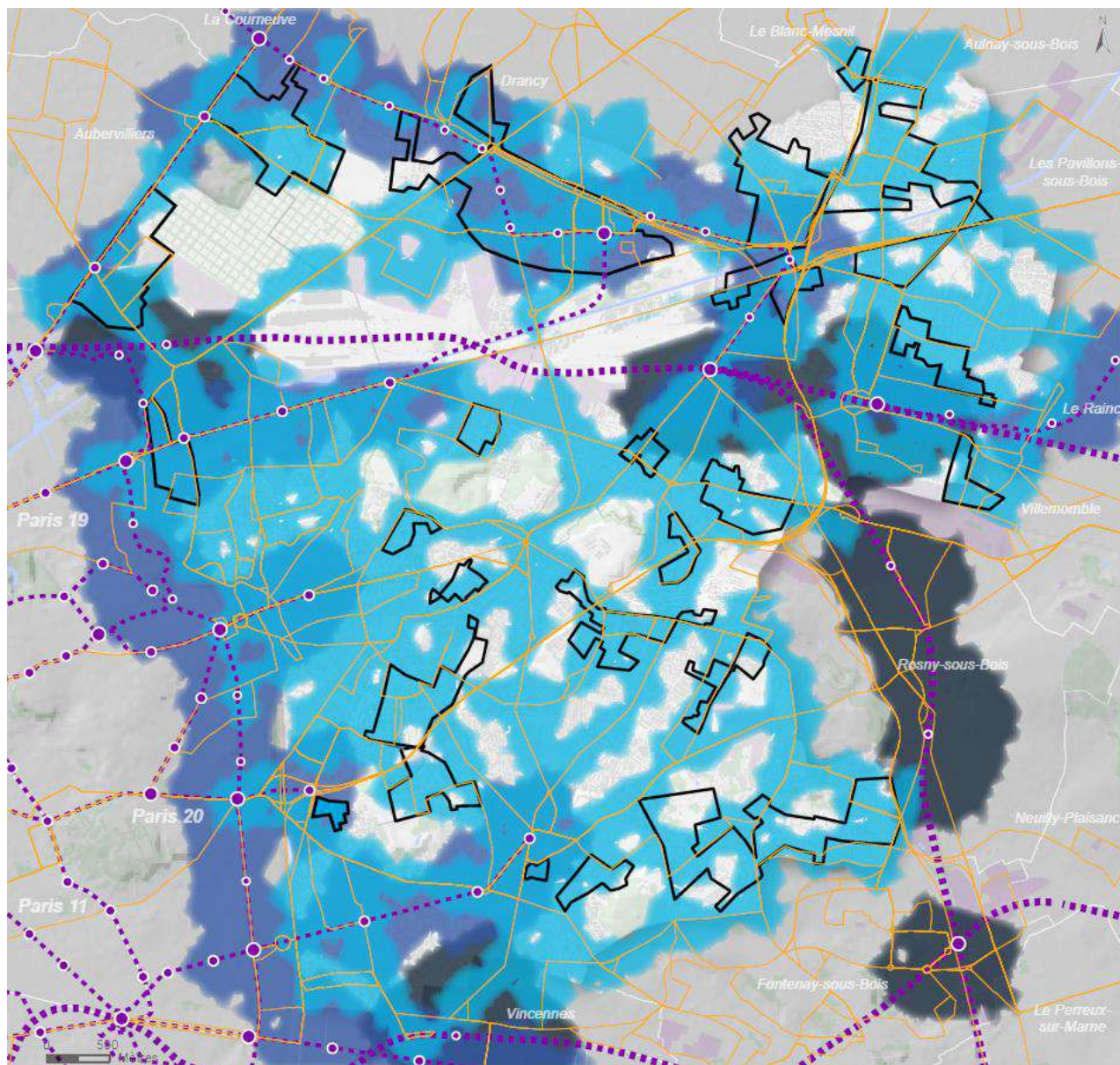
Plus de 187 000 habitants d'Est Ensemble à moins de 10 minutes à pied d'une station de métro ou de tramway Soit 45 % de la population

Environ de 61 000 habitants d'Est Ensemble à moins de 15 minutes à pied d'une gare RER Soit 15 % de la population

Communes	Méthode 1
Bagnole	94 %
Bobigny	91 %
Bondy	89 %
Les Lilas	99 %
Montreuil	92 %
Noisy-le-Sec	89 %
Pantin	99 %
Le Pré Saint-Gervais	100 %
Romainville	89 %
Est Ensemble	93 %

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - IDF M 2022
Réalisation : ITEM 2022





Accessibilité aux transports collectifs à terme des projets de TC.

Quartiers prioritaires de la Ville

- Réseau ferré
- Réseau bus
- Accessibilité à 5 min (Arrêt bus)
- Accessibilité à 10 min (Métro - Tramway)
- Accessibilité à 15 min (RER)

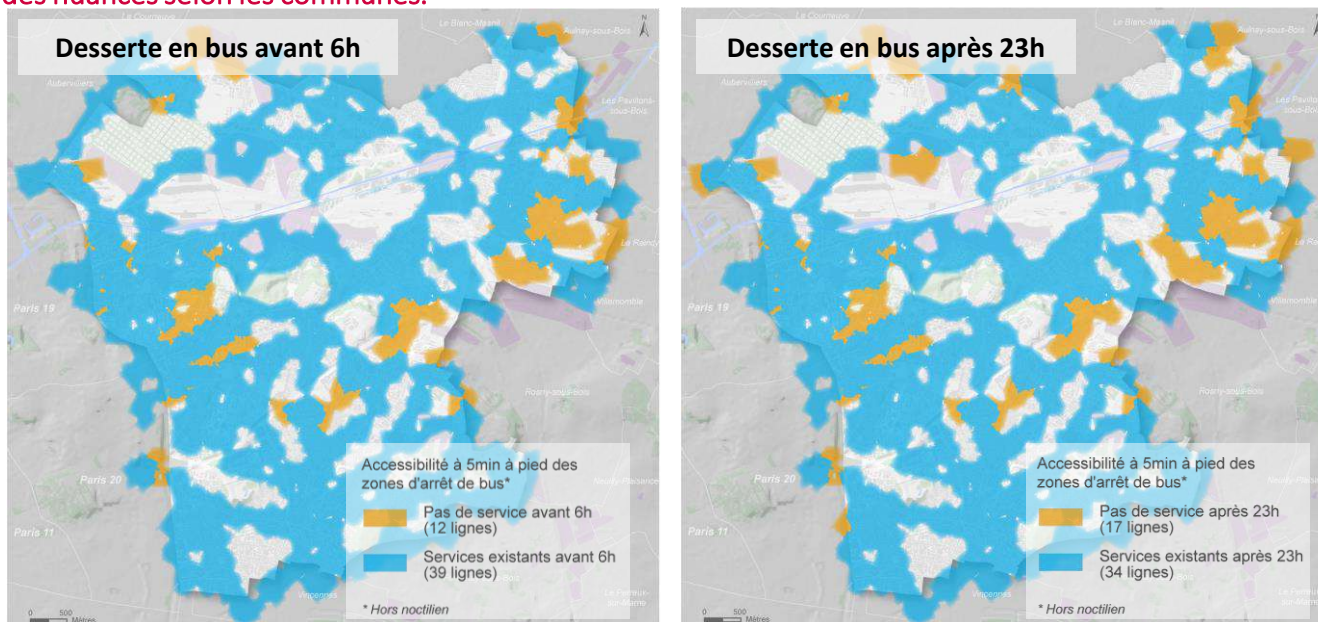
La quasi-intégralité des quartiers prioritaires de la Ville sont situés dans des secteurs où les possibilités de se rabattre sur un bus, un métro ou un RER sont possibles.

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - IDF M 2022
Réalisation : ITEM 2022

Une baisse du niveau de services bus sur Est Ensemble pour les horaires de début et de fin de journée

On observe sur Est Ensemble, comme sur toutes les lignes de bus en Ile-de-France, une baisse de l'offre de bus pour les heures de début et de fin de journée. En effet, sur les 51 lignes qui desservent le territoire, 39 sont opérantes avant 6h, et 34 le sont après 23h, soit une baisse de respectivement 25 % et 33 % du nombre de lignes opérantes par rapport aux services de journée. Cette baisse de l'offre de services a pour conséquence une diminution du nombre d'habitants d'Est Ensemble desservis à ces horaires. En effet, si 85 % de la population est desservie par un bus en journée, cette proportion baisse à 77 % avant 6h et après 23h.

La population d'Est Ensemble reste relativement bien desservie tôt le matin et en fin de soirée mais avec des nuances selon les communes.



Les cartes ci-dessus mettent en évidence les secteurs qui ne sont plus desservis avant 6h ou après 23h. On constate qu'ils sont concentrés davantage aux limites du territoire, et plus particulièrement à Bondy. C'est cette commune qui connaît la baisse de service la plus forte. En effet, si 87 % de la population est desservie en journée, seulement 62 % est desservie avant 6h, et 59 % après 23h. Dans une moindre mesure, on observe également une baisse de l'offre de service aux extrémités de la journée pour les communes des Lilas (de 99% de la population desservie en journée, à 80 % avant 6h et après 23h), du Pré Saint-Gervais (99 % ; 88 % ; 88 %), de Pantin (95 % ; 84 % ; 84 %) et Noisy-le-Sec (81 % ; 75 % ; 75 %).

Pour les autres communes, le niveau de desserte de la population est maintenu aux extrémités de la journée

Part de la population desservie en bus			
Commune	Total	Avant 6h	Après 23h
Bagnolet	81 %	79 %	79 %
Bobigny	72 %	71 %	70 %
Bondy	87 %	62 %	59 %
Les Lilas	99 %	80 %	80 %
Montreuil	81 %	80 %	80 %
Noisy-le-Sec	81 %	75 %	75 %
Pantin	95 %	84 %	84 %
Le Pré St-Gervais	99 %	88 %	88 %
Romainville	89 %	89 %	89 %
Est Ensemble	85 %	77 %	77 %

Neuf lignes de Noctilien desservent le territoire d'Est Ensemble

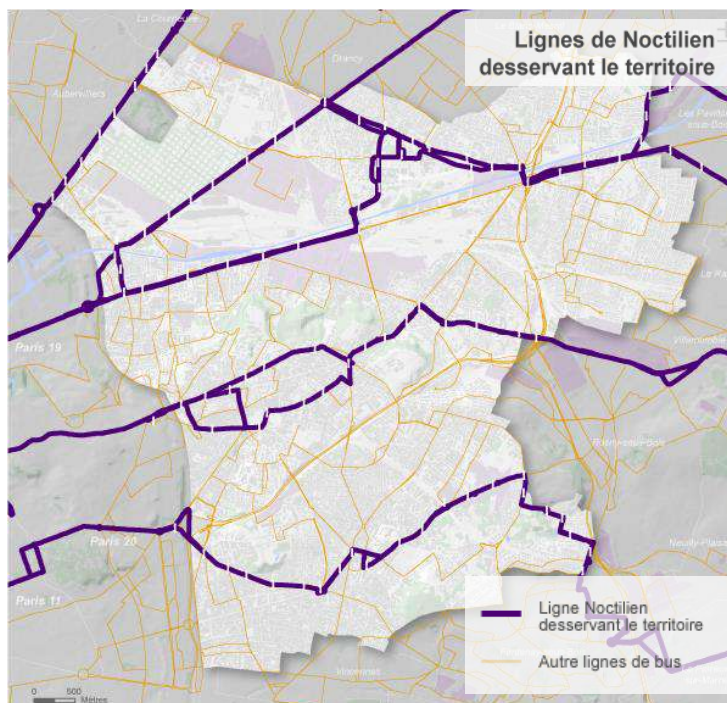
En région parisienne, les lignes de Noctilien ont pour objectif de prendre le **relai de l'offre de journée**, qui s'interrompt généralement aux alentours de minuit ou d'une heure du matin. Ils ont vocation non pas à assurer une desserte fine, mais plutôt un relai des modes lourds.

Sur le territoire d'Est Ensemble, les neuf lignes de Noctilien ont une desserte de logique centre / périphérie, et assurent donc une liaison d'Est en Ouest avec Paris notamment. A noter qu'aucune des lignes Noctilien n'assure de desserte nord-sud du territoire.

Une augmentation très importante du niveau de services sur les lignes Noctilien depuis le PLD 2015

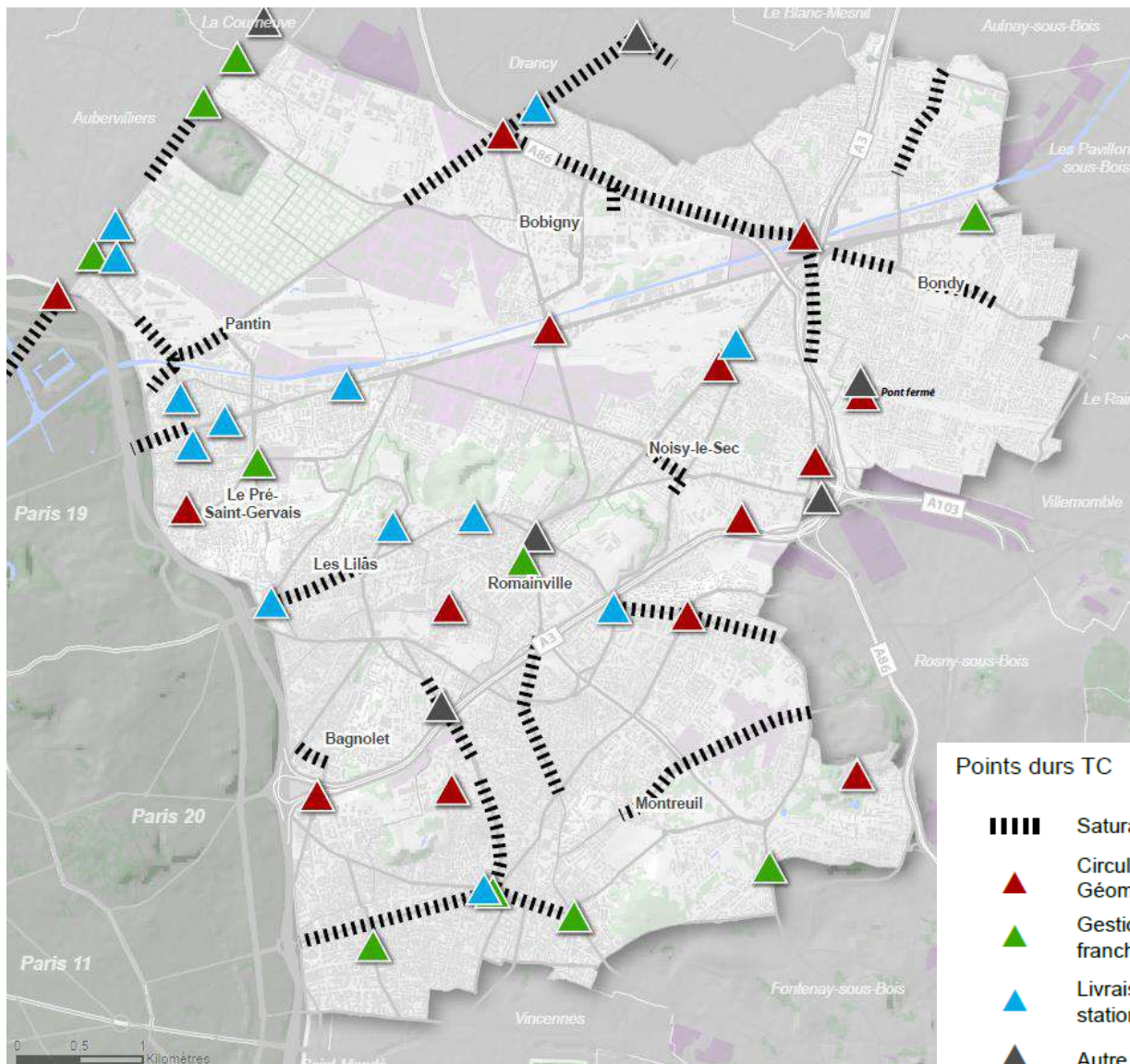
Entre 2015 et 2022, l'offre de services sur les lignes Noctilien a progressé de 80 % en semaine, et de 94 % le week-end.

L'augmentation la plus importante a été enregistrée pour la N42, avec + 200 % la semaine, et + 300 % le week-end.



Numéro	Itinéraire	Nombre de services			Premier départ	Dernier départ
		Semaine	Samedi	Dimanche		
N12	Romainville Carnot - Pont de Sèvres	18	61	61	00:30	05:00
N13	Bobigny Pablo Picasso - Mairie d'Issy	32	60	60	00:30	05:30
N16	Mairie de Montreuil - Pont de Levallois	28	62	62	00:30	05:16
N23	Chelles Gournay RER - Châtelet	22	34	34	00:15	05:15
N34	Torcy RER - Gare de Lyon	22	32	32	00:25	05:40
N41	Sevran Livry RER - Gare de l'Est	35	51	51	23:46	05:50
N42	Garonor - Gare de l'Est	36	48	48	00:00	05:30
N45	Hôpital de Montfermeil - Gare de l'Est	41	48	48	23:54	05:26
N140	Gare de l'Est - Aéroport CDG T3	7	8	8	01:17	04:00
Total		241	404	404	-	-

Localisation des difficultés de circulation des bus sur Est Ensemble



Les analyses sur les difficultés de circulation des bus sont basées sur une étude menée par le CD 93 en 2015 et les retours de la RATP sur une partie des lignes en 2021/2022. Même si une partie des données est ancienne, il conviendra dans la phase actions de vérifier l'opportunité de mise en place d'actions visant à améliorer la circulation des bus.

De nombreuses voies sont identifiées avec des saturations importantes.

Globalement les difficultés principales s'observent sur les axes les plus structurants du territoire. A noter que la RD 933 apparaît comme faiblement impacter même si des problèmes de franchissements de carrefours sont souvent évoqués ici.

Mais les difficultés recensées ne sont pas uniquement imputables à des saturations, des gestions de carrefours ou autres problèmes de géométrie des voies mais également à de l'incivisme en matière de stationnement. Ainsi 1/3 des points durs identifiés sont le fait de stationnements gênants récurrents qui peuvent être rapidement résolus en optant pour une verbalisation des abus.

Création d'une voie dédiée aux bus sur l'A3

La phase 1, consiste à réaliser une voie réservée aux bus sur l'ancien espace de la bande d'arrêt d'urgence sur une section de 1,3km, depuis l'insertion de l'A186 sur A3 sens province-Paris jusqu'à la sortie vers la gare routière internationale à la Porte de Bagnolet. L'aménagement nécessite une réduction de la vitesse autorisée de 90 à 70km/h sur 1,3km environ avec la mise en place d'un contrôle sanction automatisé pour le contrôle du respect de la limitation de vitesse sur l'ensemble des voies et d'un contrôle ou un dispositif de vidéo-verbalisation assisté par ordinateur pour garantir le contrôle de l'usage de la voie dédiée. Cette voie réservée est prévue pour la circulation de 2 lignes de bus RATP, environ 12 bus/h.

La phase 2 complètera la phase 1 avec un linéaire de 550m avec un prolongement à partir de la sortie 3 Romainville.

Les travaux de la phase 1 sont achevés mais la mise en service est suspendue par des points bloquants (*mise en place effective du contrôle de vitesse, fonctionnement de la vidéo-verbalisation,...*).

Ainsi, la voie bus sur l'A3 dans le sens province – Paris devrait être mise en service après les travaux du T1 sur l'autoroute pour un horizon fin 2022 au plus tôt.

Des gains de temps intéressants pour les usagers des bus sur les autoroutes disposant d'axes réservés pour les bus, et une progression de la fréquentation

Axe	A1	A6A	A10	A12
Linéaire de voie réservée	5,0 km	3,0 km	3,3 km	3,5 km
Coût de réalisation	1 M€ / km	1,1 M€ / km	3,4 M€ / km	1,4 M€ / km
Nombre de bus en période de pointe	10 à 12 bus / heure ; environ 300 taxis / heure	21 bus / heure ; environs 250 taxis / heure	31 bus / heure	13 bus / heure
Gains de temps moyens observés en période de pointe	3 minutes	4 à 10 minutes	5 à 7 minutes	3 minutes
Evolution du nombre de voyageurs / jour	Stable	36%	9%	20%

Arrêté du 30 juillet 2018 : Expérimentation d'une voie de circulation réservée aux bus sur l'autoroute A3 :

« L'arrêté prévoit l'expérimentation d'un dispositif de signalisation d'une voie de circulation réservée située en lieu et place de la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute A3 dans le sens province-Paris. »

→ Des retards importants : toujours pas de date officielle de mise en service



Quatre portions d'autoroute avec une voie réservée pour les bus en service :

- A1 : ouverte également aux taxis
- A6A : ouverte également aux taxis
- A10
- A12

En 2019, près de 60 000 usagers ont bénéficié de voies réservées sur autoroute

Source : Evaluation Voirie PDUIF

Source : Evaluation Voirie PDUIF

11 lignes disposent de moins de 70 % d'arrêts déclarés accessibles aux UFR et 7 lignes sont non renseignées

Dont 8 lignes ayant au moins un arrêt sur Est Ensemble et 7 lignes non renseignées circulant sur le Territoire.

25,6 % des services de bus circulant sur Est Ensemble s'appuient sur des lignes ayant moins de 70 % d'arrêts déclarés comme accessibles

Il est important de constater que des lignes structurantes du réseau circulant sur Est Ensemble ne sont pas accessibles aux PMR. En effet, les lignes 147 (67,6 %) et 150 (57,1 %) disposent de plus de 300 services chaque jour de semaine, et les lignes 105 (69,7 %), 152 (66,7 %) & 303 (62,5 %) ont de 200 à 299 services quotidiens chaque jour de la semaine.

96 arrêts à mettre en accessibilité sur Est Ensemble

C'est sur Bobigny que le nombre d'arrêts est le plus conséquent avec 24 arrêts qui ne sont pas accessibles, mais des communes comme Romainville ont également une part non négligeable d'arrêts à rendre accessibles. A l'opposé, Montreuil avec 7 arrêts non accessibles et Bagnolet avec 3, ont réalisé un important travail en la matière au regard du nombre d'arrêts listés sur leur ville.

Communes	Nombre d'arrêts déclarés comme non accessible aux UFR	Nombre d'arrêts déclarés accessible aux UFR
Bagnolet	3	50
Bobigny	24	67
Bondy	16	59
Les Lilas	4	10
Montreuil	7	102
Noisy-le-Sec	11	47
Pantin	17	61
Pré-St-Gervais	4	8
Romainville	10	22
Est Ensemble	96	426

% d'arrêts accessibles par ligne de bus	Lignes concernées
90 % à 100 %	64, 102, 121, 122, 170, 215, 249, 330, 609
De 80 à 89,9 %	20, 61, 75, 76, 115, 124, 129, 143, 145, 148, 173, 221, 318, 322, 545, 615, 616
De 70 à 79,9 %	48, 118, 127, 234, 251, 301, 346, 351,
De 60 à 69,9 %	57, 105, 139, 147, 151, 152, 248, 250, 303
De 57,1 à 59,9 %	146 & 150
Non renseignée	1, 8, 93, 515, 546, 620, Le P'tit Bus du Pré

En gras : les lignes qui ont au moins un arrêt sur une commune d'Est Ensemble

Les analyses sur l'accessibilité aux points d'arrêt a été faite à partir des plans de lignes.

Les lignes suivantes disposaient des informations nécessaires

20, 48, 57, 61, 64, 75, 76, 102, 105, 115, 118, 121, 122, 124, 127, 129, 139, 143, 145, 146, 147, 148, 150, 151, 152, 170, 173, 215, 221, 234, 248, 249, 250, 251, 301, 303, 318, 322, 330, 346, 351, 545, 609, 615 et 616.

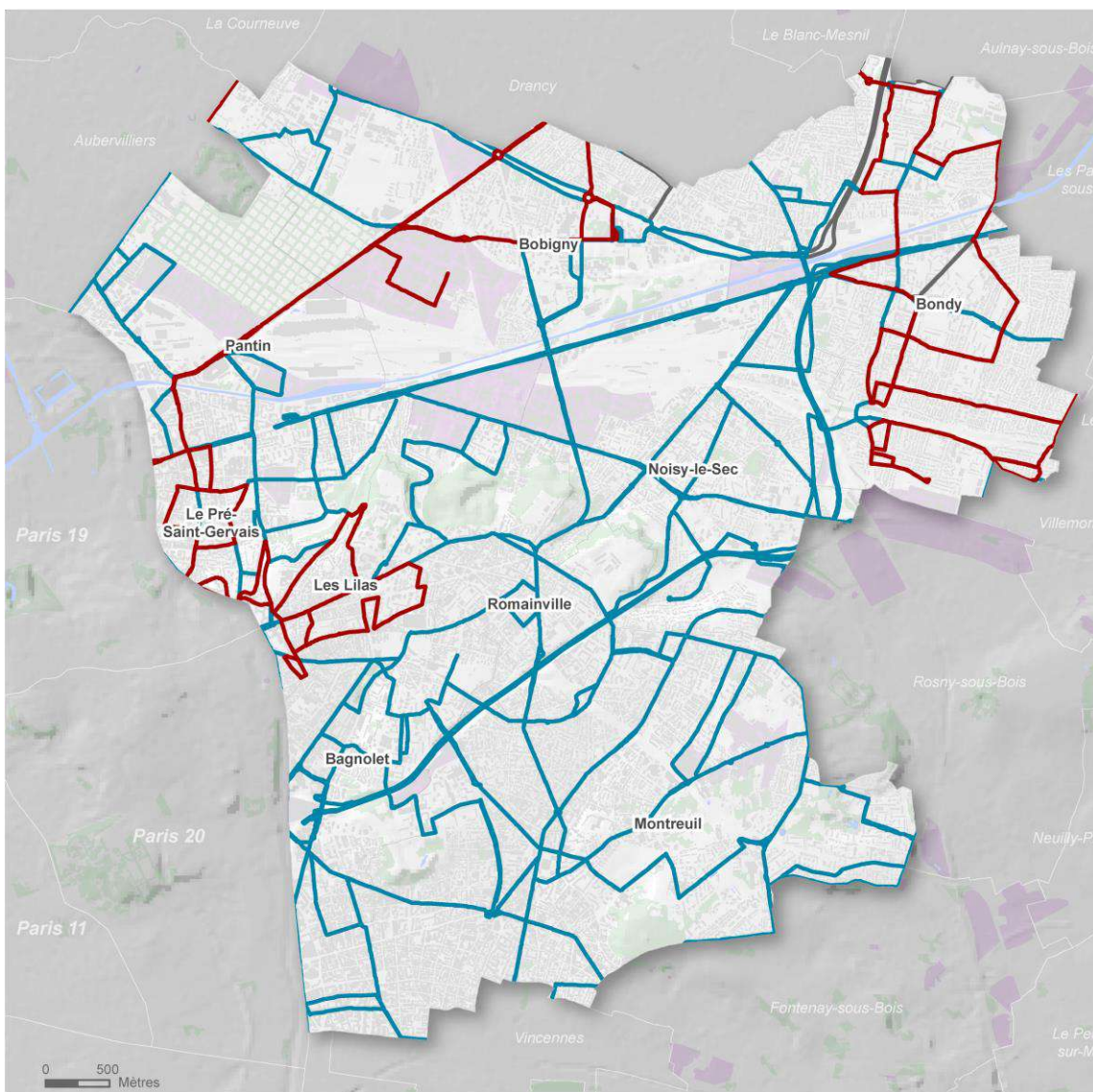
Les lignes suivantes ne disposent pas d'informations

1, 8, 93, 515, 546, 620, Le P'tit Bus du Pré

Pour chaque plan de ligne, l'intégralité des arrêts desservis a été renseignés même pour les arrêts en dehors du territoire pour permettre de calculer la part d'arrêt par ligne déclarée accessible.

Pour être déclarée accessible, une ligne doit avoir au minimum 70 % des points d'arrêts de la ligne mis aux normes d'accessibilité et 100 % du matériel roulant sur la ligne.

Lignes de bus déclarées accessibles aux UFR en 2022



— Non accessible
— Accessible
— Non communiqué

L'analyse sur les arrêts est complétée ici par les lignes déclarées ou non comme accessibles.

En premier lieu, 7 lignes ne sont pas renseignées :

1, 8, 93, 609, 615, 616 & 620

Les lignes suivantes ne sont actuellement pas déclarées accessibles, on retrouve notamment toutes les navettes communales d'Est Ensemble (515, 546 & le P'tit Bus du Pré)

151, 173, 251, 515, 546 & Le P'tit Bus du Pré

Pour les 3 lignes principales déclarées comme non accessibles ce sont 575 services chaque jour de semaine qui y circulent soit 6 % des services offerts sur Est Ensemble qui sont à l'écart pour les UFR.

A noter que sur les lignes actuellement non accessibles, a ligne 173 la mise en accessibilité était prévue initialement pour le 9/12/2021, pour la ligne 251 c'était le 3/6/2021. Enfin pour deux navettes communales le nombre d'arrêts est insuffisant (pour la 515 seuls 2 arrêts sur 20 sont accessibles & pour la 546, seulement 30 % des arrêts sont accessibles).

Les conditions d'accès aux différents pôles d'échange restent très hétérogènes.

Il a été réalisé un inventaire des conditions de rabattement multimodal aux 14 pôles d'échanges principaux du territoire.

La qualité des cheminements piétons aux abords des pôles d'échanges sont très aléatoires. Les principales difficultés sont liées à des cheminements sous-dimensionnés pour l'importance des flux (Quatre Chemins), étroits (Fort d'Aubervilliers) ou encombrés (Robespierre) ou encore des cheminements qui ne respectent pas les lignes de désir du piéton (Pablo Picasso). A noter qu'à Noisy-le-Sec et à Raymond Queneau, la mauvaise qualité actuelle des cheminements est dû respectivement aux travaux du prolongement du T1 et à la création du Tzen 3.

Concernant spécifiquement la question du stationnement des cycles, seuls 3 pôles disposent de consignes vélo sécurisées (Pantin RER, Bondy RE, Mairie de Montreuil). Au global, l'offre de stationnement vélo répond à la demande sur 7 pôles d'échanges, elle est en limite de capacité sur 4 pôles où peut se rencontrer du stationnement anarchique, et elle est insuffisante sur 3 pôles où le stationnement anarchique est la règle, en particulier à la Mairie des Lilas en raison de sa position actuelle de terminus où se rabattent des cyclistes venus de l'Est des Lilas et de Romainville. A noter que dans le cadre du prolongement du Métro 11, des consignes vélos sécurisées sont prévues aux stations Mairie des Lilas et Serge Gainsbourg.

La qualité du rabattement en TC est très variable. Avec sa gare routière, Bobigny Pablo Picasso offre un niveau de rabattement très élevé. Mais dans certains cas le fait de disposer d'un rabattement plus faible n'est pas forcément gênant comme aux stations Robespierre ou Hoche qui sont davantage des stations de proximité.

Au niveau des politiques mises en place sur le stationnement, elles sont dans l'ensemble cohérentes à l'exception de la station Fort d'Aubervilliers où le stationnement alentours est non réglementé et autour de Pablo Picasso et Noisy-le-Sec où le stationnement est en zone bleue.

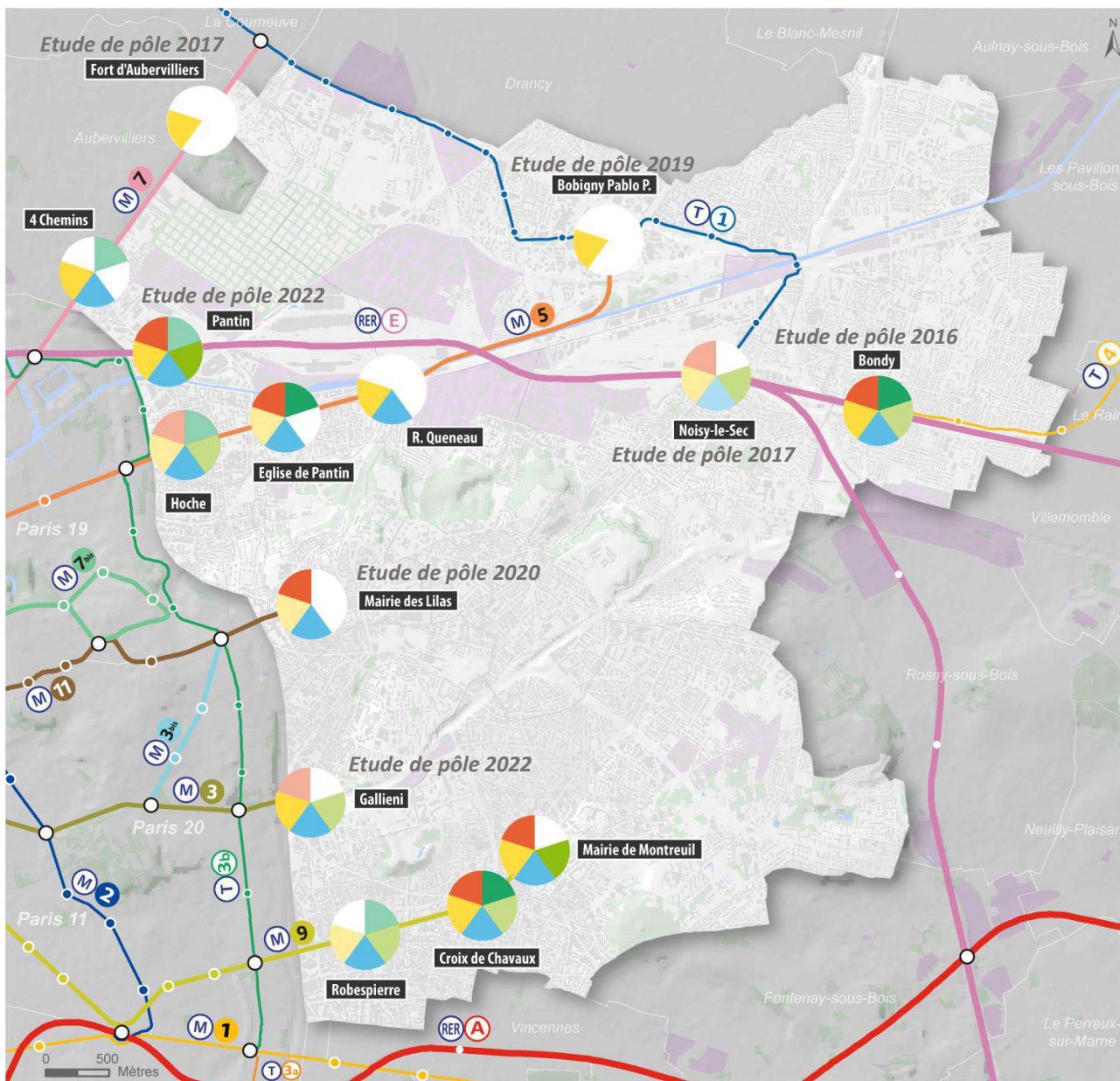


Adéquation offre/demande en stationnement vélo		
Pôle d'échange	Vélos stationnés	Places de stationnement
Fort d'Aubervilliers	4	26
Quatre Chemins	1	0
Pantin RER	48	108
Hoche	17	26
Eglise de Pantin	15	60
Raymond Queneau	4	12
Bobigny Pablo Picasso	20	8
Noisy-le-Sec RER	25	34
Bondy RER	40	190
Mairie des Lilas	75	28
Gallieni	20	66
Robespierre	10	42
Croix de Chavaux	65	404
Mairie de Montreuil	230	286
EST ENSEMBLE	574	1 290

Offre suffisante (7)

Offre limite (4)

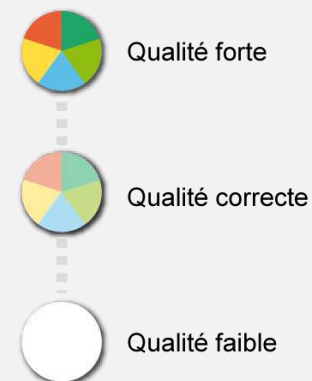
Offre insuffisante (3)



Qualité des rabattements sur les pôles d'échange

Analyses

- Cheminement piéton
- Rabattement TC routier
- Réglementation stationnement
- Stationnement des cycles
- Rabattement des cycles



Sources : IGN - BD TOPO 2021
Réalisation : ITEM 2021

Evolution des zones de modération de vitesse et des aménagements cyclables dans un rayon de 500 m. autour des différentes stations de Métro et gares

Une forte prise en compte des modes actifs aux abords des pôles d'échanges

- Dans un rayon de 500 m. autour de chaque pôle d'échange il a été identifié les linéaires de voie qui disposent d'aménagement cyclable et de zone de modération de vitesse.
- Avec 123 Km en zone de modération de vitesse et 44 Km d'aménagements cyclables, les pôles sont dans l'ensemble bien dotées même si, les différents axes ne sont pas forcément tous couverts pour favoriser une bonne accessibilité cyclable.
- Pour plus de détails vous pourrez visualiser les cartes détaillées en partie 8. du présent diagnostic

Une densification des aménagements favorables aux modes actifs depuis 2015

Avec + 215 % de zones de modération de vitesses et + 89 % d'aménagements cyclables les communes d'Est Ensemble ont bien priorisés leurs politiques d'aménagements modes actifs aux abords des pôles d'échanges.

Pôles	Ligne	Zone de modération de vitesse en 2015	Zone de modération de vitesse en 2022 (% évolution)	Aménagements cyclables en 2015	Aménagements cyclables en 2022 (% évolution)
AUBERVILLIERS-PANTIN QUATRE CHEMINS	M7	2,3 Km	3,5 Km (+ 51 %)	0,9 Km	2,5 Km (+ 175 %)
BOBIGNY-PABLO PICASSO	M5	0,4 Km	1,7 Km (+ 327 %)	0,3 Km	1,2 Km (+ 272 %)
BOBIGNY-PANTIN RAYMOND QUENEAU	M5	1,3 Km	6,5 Km (+ 388 %)	0,3 Km	2,7 Km (+ 870 %)
BONDY	RER E	4,3 Km	15 Km (+ 246 %)	1,3 Km	2,3 Km (+ 75 %)
CROIX DE CHAUAUX	M9	4,8 Km	13,2 Km (+ 176 %)	3,6 Km	5 Km (+ 40 %)
EGLISE DE PANTIN	M5	4,0 Km	10,2 Km (+ 152%)	2,5 Km	6 Km (+ 143 %)
FORT D AUBERVILLIERS	M7	-	3,3 Km (-)	-	0,7 Km (- %)
GALLIENI	M3	3,5 Km	11,5 Km (+ 233 %)	2,3 Km	2,4 Km (+ 5 %)
HOCHE	M5	4 Km	8,1 Km (+ 102 %)	1,8 Km	4,6 Km (+ 151 %)
MAIRIE DE MONTREUIL	M9	4,7 Km	14,1 Km (+ 203 %)	5 Km	5 Km (+ 0 %)
MAIRIE DES LILAS	M11	5,8 Km	12,2 Km (+ 108 %)	0,5 Km	1,8 Km (+ 277 %)
NOISY-LE-SEC	RER E	1,2 Km	6,1 Km (+ 414 %)	0,2 Km	0,7 Km (+ 344 %)
PANTIN	RER E	1,6 Km	4,5 Km (+ 182 %)	2,2 Km	5,6 Km (+ 148 %)
ROBESPIERRE	M9	1,1 Km	13,1 Km (+ 1 130 %)	2,5 Km	3,6 Km (+ 46 %)
Est Ensemble		39 Km	123,1 Km (+ 215 %)	23,5 Km	44,3 Km (+ 89 %)

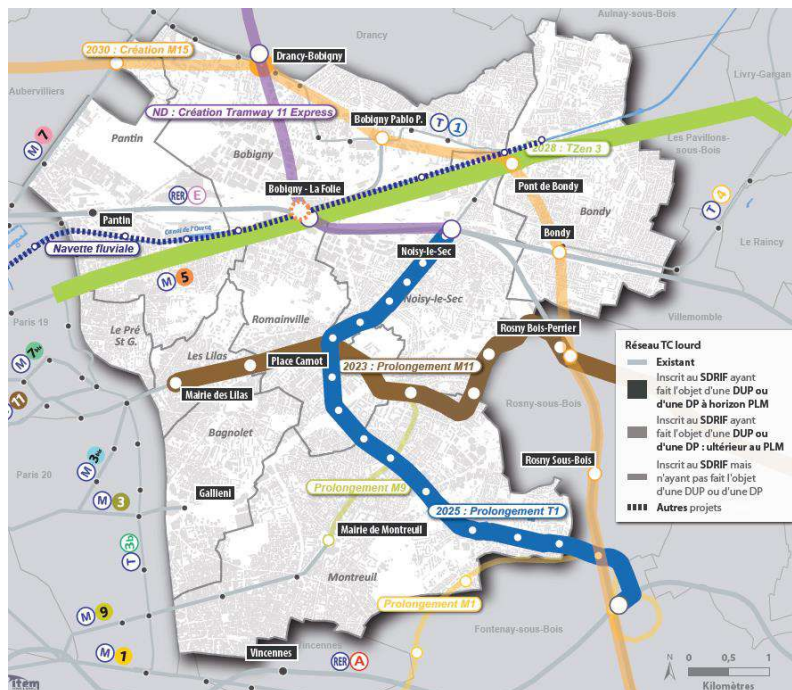
De nombreux projets de modes lourds qui vont améliorer la desserte en transport en commun

Le territoire de l'Est Parisien a été jugé comme un territoire d'intérêt métropolitain par le SDRIF. Aussi, dans le cadre du Grand Paris, beaucoup de projets de transports collectifs lourds se développent sur le territoire, et en particulier sur le secteur d'Est Ensemble.

Élaborés dans un souci de cohérence, les différents projets de lignes ont pour but un meilleur maillage du territoire.

Des retards importants dans l'avancement des travaux

Plusieurs projets d'offres de transports structurants ont pris du retard, toutefois plusieurs d'entre eux vont voir le jour à court terme (M11, T1, prolongement du RER E), et d'autres devraient être mis en service d'ici à 2030 (T Zen 3, M15 Est)



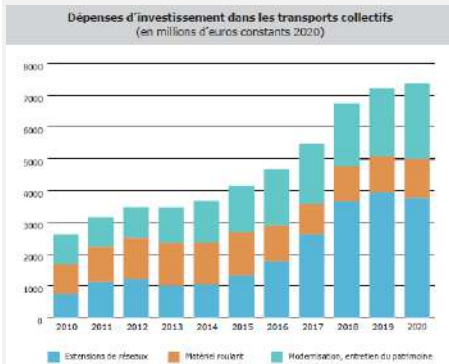
Ligne concernée	Projet	Échéance officielle
RER E	Extension vers La Défense	Fin 2022 (site IDFM)
Métro 11	Prolongement à Rosny-sous-Bois Perrier	Fin 2023 / Début 2024
Navette fluviale	Lancement de la ligne	Non défini - suspendu à la possibilité d'augmenter les vitesses maximales réglementaires et d'implanter un site de Port-capitainerie sur le tracé
Tramway T1	Tranche 1 à Montreuil, puis tranche 2 à Val-de-Fontenay	Tranche 1 : fin 2025 ; Tranche 2 : fin 2026
Tzen 3	Lancement de la ligne	2028
Métro 5	Nouvelle station "La Folie"	Aucune date définie
T11 Express	Prolongement à Noisy-le-Sec	Aucune date définie
Métro 15 Est	Grand Paris Express	2030
Métro 1	Prolongement à Val-de-Fontenay	Aucune date définie
Métro 9	Prolongement à Hôpital Intercommunal	Aucune date définie

7,4 milliards d'euros investis dans les transports collectifs en 2020 pour la Région Île-de-France

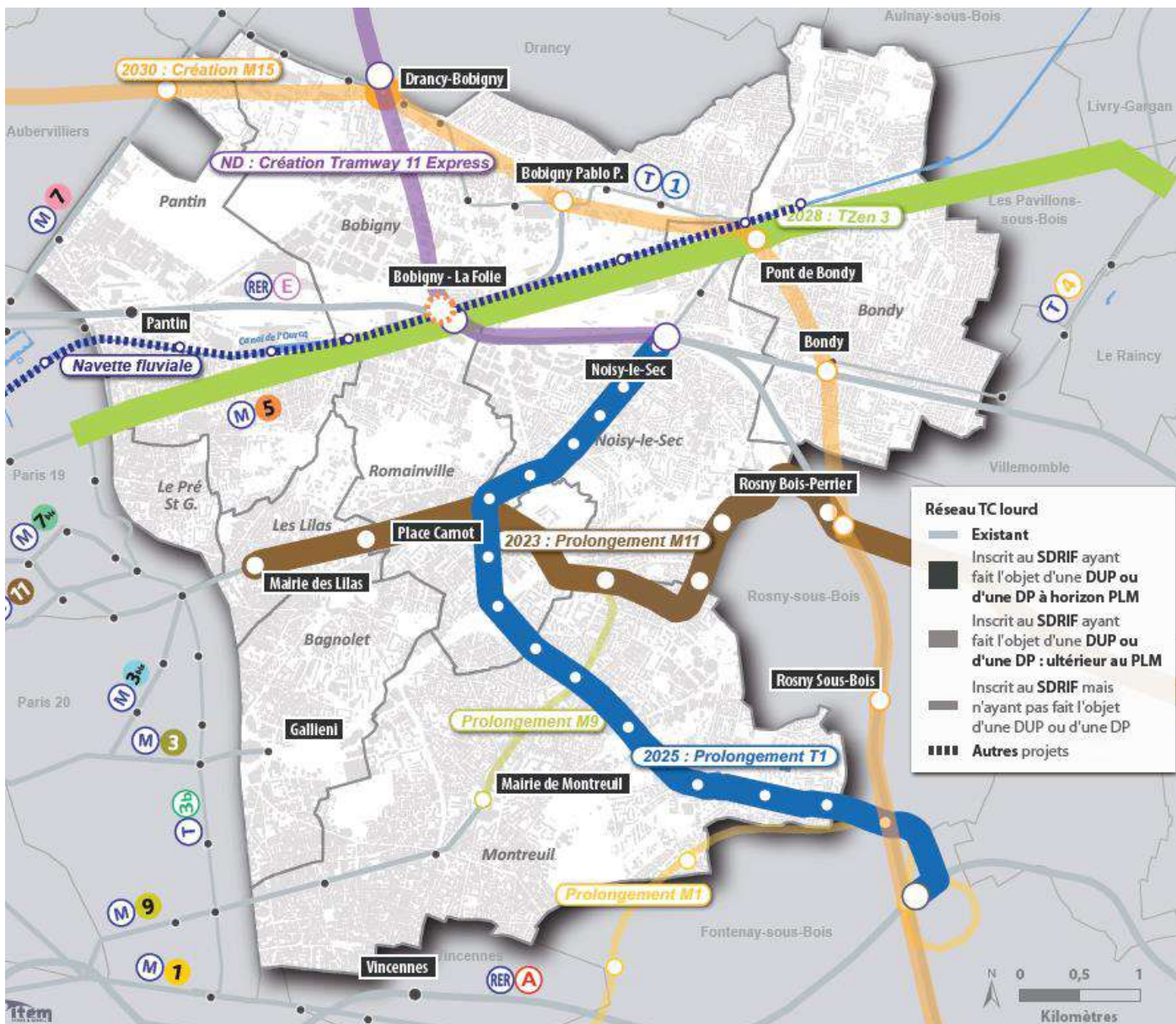
- Près de 4 milliards dans la politique d'extension du réseau
- Plus d'un milliard dans l'achat de matériel roulant
- 2,4 milliards pour la modernisation et l'entretien du patrimoine

Un budget d'investissement quasiment doublé par rapport à 2010 (2,8 milliards d'euros)

- Une augmentation année après année du budget
- Une augmentation nette des dépenses à partir de l'année 2016 (prolongement du RER et début des travaux du Grand Paris Express)



Source : Evaluation PDUIF – Transports collectifs



Des projets ambitieux, qui vont considérablement améliorer la desserte du territoire :

- 3 projets d'extension de métro, pour 12 arrêts supplémentaires sur le territoire
- 3 projets d'extension de tramway, pour 31 arrêts supplémentaires sur le territoire

Un aboutissement à horizon 2030 de nombreux projets

Prolongement de la ligne 11 du Métro de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier



Objectifs poursuivis par le projet :

- Desservir des zones d'habitat collectif et pavillonnaire encore non reliées par un mode lourd
- Relier des équipements hospitaliers, commerciaux, culturels et de loisirs
- Faire la liaison avec d'autres projets de transport sur le territoire (M15 et T1) pour encourager au report modal
- Améliorer l'attractivité des transports collectifs dans des espaces davantage dédiés à la voiture

Plan de la station Coteaux Beauclair, station aérienne intégrée au viaduc



Intérieur de la station, niveau quai

(source : site du projet M11)

Prolongement Métro 11	Projet
Trajet	Mairie des Lilas – Rosny-Bois-Perrier
Distance	5,7 km
Nouvelles stations	6 stations
Communes desservies	Les Lilas, Romainville, Montreuil, Noisy-le-Sec
Nouvelles stations qui impactent le territoire	5 stations : desserte de 71 500 habitants et 12 250 emplois sur le territoire (source : site projet) : <ul style="list-style-type: none"> • Serge Gainsbourg : 23 150 habitants et 3 300 emplois • Place Carnot : 10 000 habitants et 1 600 emplois • Montreuil – Hôpital : 12 750 habitants et 2 600 emplois • La Dhuy : 13 000 habitants et 2 300 emplois • Coteaux Beauclair : 12 500 habitants et 2 450 emplois
Nombre d'habitants et d'emplois desservis	
Fréquentation estimée	De 21 000 voyageurs / jour à Place Carnot à 12 500 voyageurs / jour à Coteaux-Beauclair
Nouvelles correspondances	RER E (Rosny-Bois-Perrier), et avec d'autres projets (T1 (Place Carnot) ; M15 (Rosny-Bois-Perrier))
Échéance du projet	2023

(source : site du projet M11)

Prolongement du tramway T1 de Noisy-le-Sec à Fontenay-sous-Bois



(source : site du projet T1)

Extension T1	Projet
Trajet	Noisy-le-Sec – Val de Fontenay
Temps de parcours	35 minutes entre Bobigny et Val de Fontenay
Distance	8 km de prolongement
Nombre d'habitants desservis par la ligne	85 000 habitants
Nouvelles stations	15 nouvelles stations, et 6 réaménagées
Fréquence de la ligne	<ul style="list-style-type: none"> • 4 minutes en heures de pointe • 6 minutes en heures creuses
Communes du territoire desservis par l'extension	Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil
Nombre de nouvelles stations par commune desservie	13 nouvelles stations sur le territoire: <ul style="list-style-type: none"> • Noisy-le-Sec : 4 stations • Romainville : 4 stations (dont 1 à la limite de Montreuil) • Montreuil : 5 stations
Fréquentation estimée	40 000 voyageurs / jour
Correspondances	<ul style="list-style-type: none"> • M11 (Place Carnot) • Avec d'autres projets : M15 (Pont de Bondy) et T11 (La Folie)
Échéance du projet	<ul style="list-style-type: none"> • 2025 : Tranche 1 jusqu'à Montreuil • 2026 : Tranche 2 jusqu'à Val-de-Fontenay

(source : site du projet T1)

Objectifs du projet:

- Améliorer la desserte de l'Est parisien
- Désenclaver certains quartiers
- Amélioration du cadre de vie (requalification des axes empruntés, notamment l'A86 et des espaces publics autour du projet)

Financement :

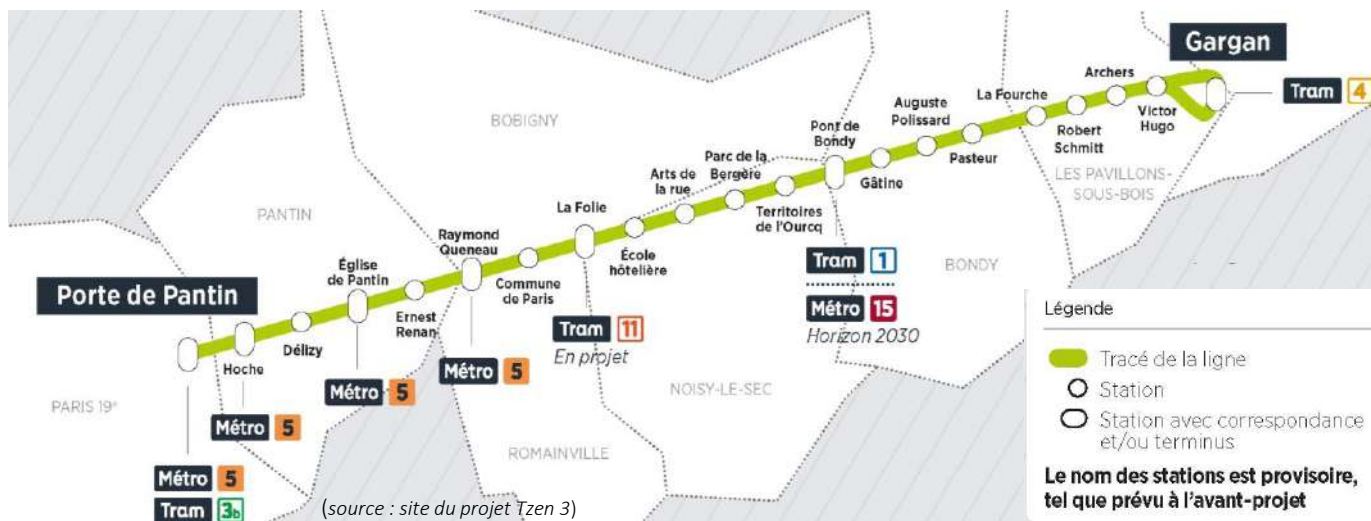
- **Infrastructure** : 120 millions d'euros (Etat, Région, CD93 et Île-de-France Mobilités)
- **Matériel roulant** : 78,5 millions d'euros (Île-de-France Mobilités)
- **Exploitation** (Île-de-France Mobilités)

Maitres d'ouvrage :

- Département de Seine-Saint-Denis (aménagement de la voirie)
- RATP (réalisation de l'infrastructure de transport)

(source : site du projet T1)

Création du Bus à Haut Niveau de Service Tzen 3



(source : site du projet Tzen 3)

Création Tzen 3	Projet
Trajet	Porte de Pantin – Gargan
Distance -Temps de parcours	9,4 km en site propre – 30 minutes entre Porte de Pantin et Gargan
Arrêts	21 stations
Communes du territoire desservies	Pantin, Romainville, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy
Nombre de stations par commune desservie	16 stations <ul style="list-style-type: none"> • Pantin : 4 arrêts • Bobigny / Romainville : 3 arrêts • Bobigny / Noisy-le-Sec : 5 arrêts • Bondy : 4 arrêts
Fréquentation estimée	42 000 voyageurs / jour à la mise en service
Correspondances	M5 et T1 (Pont de Bondy), et avec d'autres projets : M15 (Pont de Bondy) et T11 (La Folie)
Échéance du projet	2028

(source : site du projet Tzen 3)

Particularités de la ligne TZEN 3 :

- Circulation sur une voie dédiée, principalement sur le D933
- Priorité aux carrefours
- Aménagements cyclables continus prévus le long des tracés

Objectifs du projet:

- Assurer une liaison performante pour les habitants et actifs de cet axe en plein développement (nombreux projets de ZAC).
- Requalifier la voirie pour apporter plus de sécurité de déplacements aux modes doux
- Amélioration du cadre de vie des riverains

Financement :

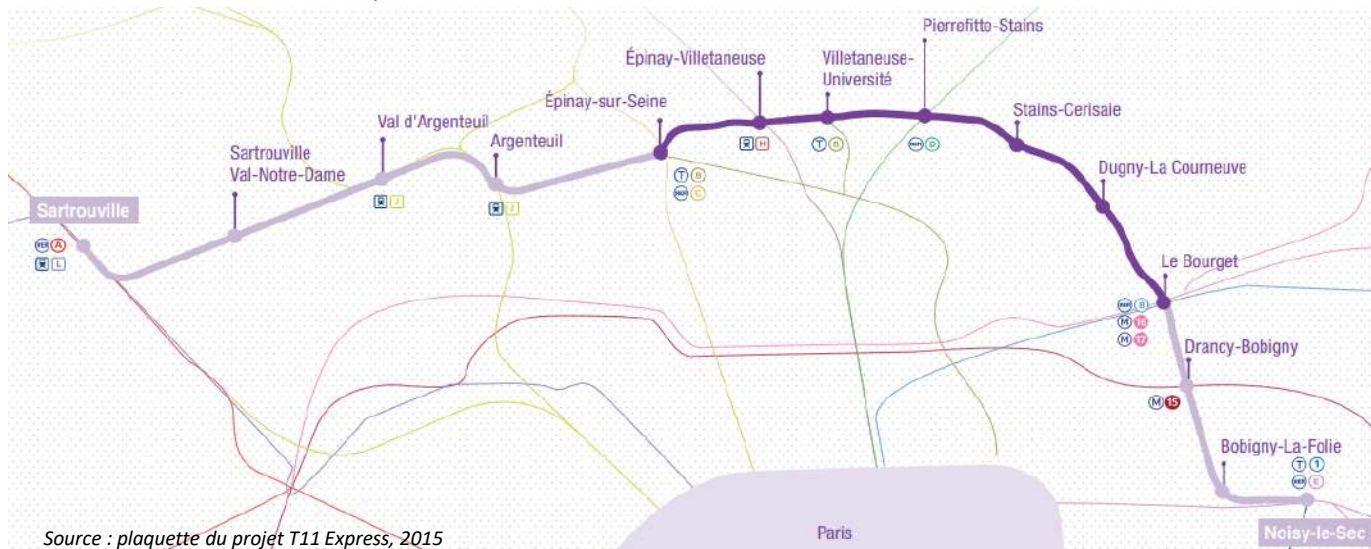
- Infrastructure : 188 millions d'euros (Etat, Région, CD93)
- Matériel roulant : 16 millions d'euros (Île-de-France Mobilités)
- Exploitation (Île-de-France Mobilités)

Maitres d'ouvrage :

- Département de Seine-Saint-Denis
- RATP (aménagements nécessaire à l'entretien et au remisage des bus)

(source : site du projet Tzen 3)

Extension du T11 vers Noisy-le-Sec



Source : plaquette du projet T11 Express, 2015

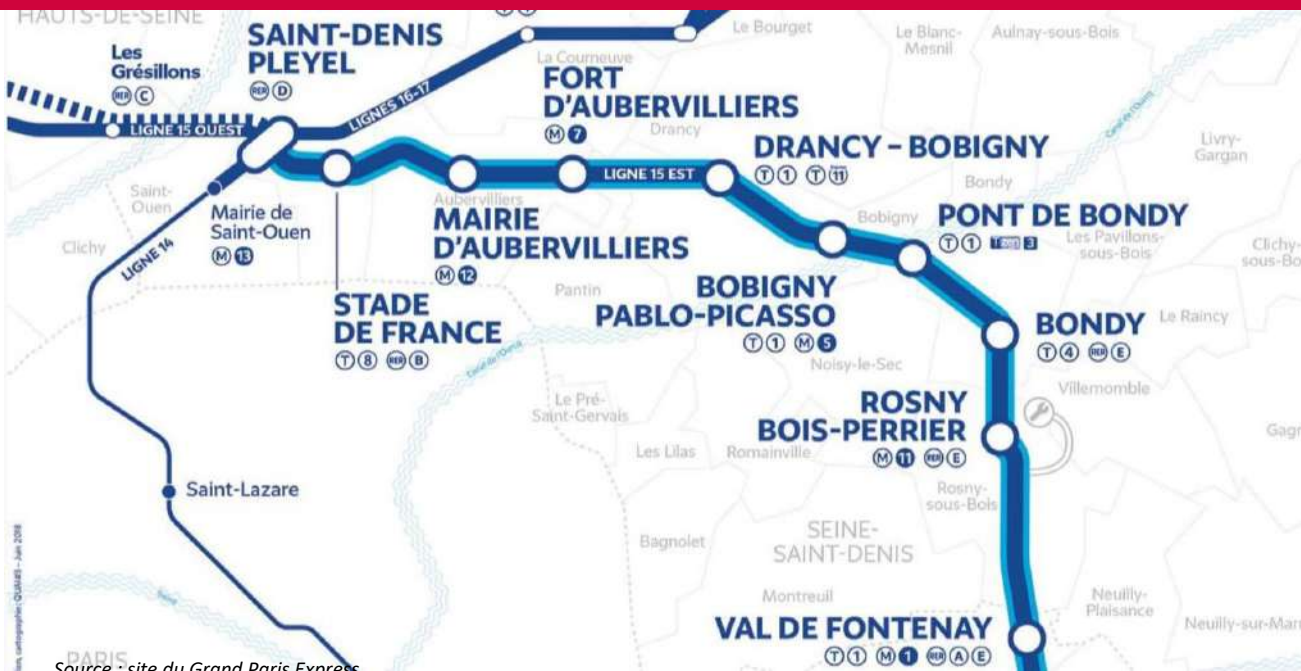
Extension du T11	Projet
Trajet	Sartrouville – Noisy-le-Sec (extension depuis le Bourget)
Distance	28 km
Stations desservies	6 nouvelles stations, et 8 stations existantes
Fréquence estimée	A définir
Population et emplois desservis par la ligne	3,6 millions d'habitants et 1,4 millions d'emplois
Communes desservies	Bobigny, Noisy-le-Sec
Nouvelles stations qui impactent le territoire	<ul style="list-style-type: none"> • Drancy-Bobigny • Bobigny-la-Folie • Noisy-le-Sec
Fréquentation estimée	A définir
Correspondances lignes principales	RER A, RER B, RER C, RER D, RER E Transiliens J et H, métros M15, M16, M17 et tramway T8
Échéance du projet	Pas de date définie – inscrit au SDRIF ayant fait l'objet d'une DUP mais après 2028

Depuis 2017, la portion « centrale » est en service, et relie les stations d'Épinay-sur-Seine jusqu'au Bourget

Objectifs du projet :

- Faciliter les liaisons transversaux entre banlieues en créant une rocade en transports en commun dans le nord parisien
- Développer une offre de transport attractive (régularité, et temps de parcours faibles)
- Participer au développement des territoires traversés
- S'inscrire en parallèle des projets de renouvellement urbain dans les villes traversées

Source : plaquette du projet T11 Express, 2015



Source : site du Grand Paris Express

Le projet M15 du Grand Paris Express :



- Projet global qui forme un périphérique en transports en commun
- Longueur de 75 km
- 36 stations

Objectifs du projet :

- Relier les trois départements de petite couronne sans passer par Paris
- Permettre aux usagers de réaliser des itinéraires plus directs, et de gagner du temps
- Poursuivre le désenclavement de quartiers par modes de transports collectifs lourds

Source : site du Grand Paris Express

M15 : Portion Est	Projet
Trajet	Saint-Denis Pleyel – Champigny Centre
Distance – Temps de parcours	23 km – 22 min entre Bobigny Pablo-Picasso et Noisy-Champs (56min aujourd’hui)
Nouvelles stations	12 stations
Population desservie	675 000 habitants pour toute la ligne ; estimation de 300 000 trajets quotidiens / jour
Communes du territoire	Bobigny, Bondy
Nouvelles stations qui impactent le territoire	<ul style="list-style-type: none"> • Drancy- Bobigny (40 000 voyages / jours estimés) • Bobigny Pablo-Picasso (55 000 voyages / jour estimés)
Nombre d’habitants et d’emplois desservis	<ul style="list-style-type: none"> • Pont de Bondy (33 000 voyages / jour estimés) • Bondy (70 000 voyages / jour estimés)
Correspondances	RER A, RER B, RER E; Métro M1, M5, M7, M11, M12, M13 ; Tramway T4, T8, T11 Express, Tzen 3
Échéance du projet	2030

Source : site du Grand Paris Express

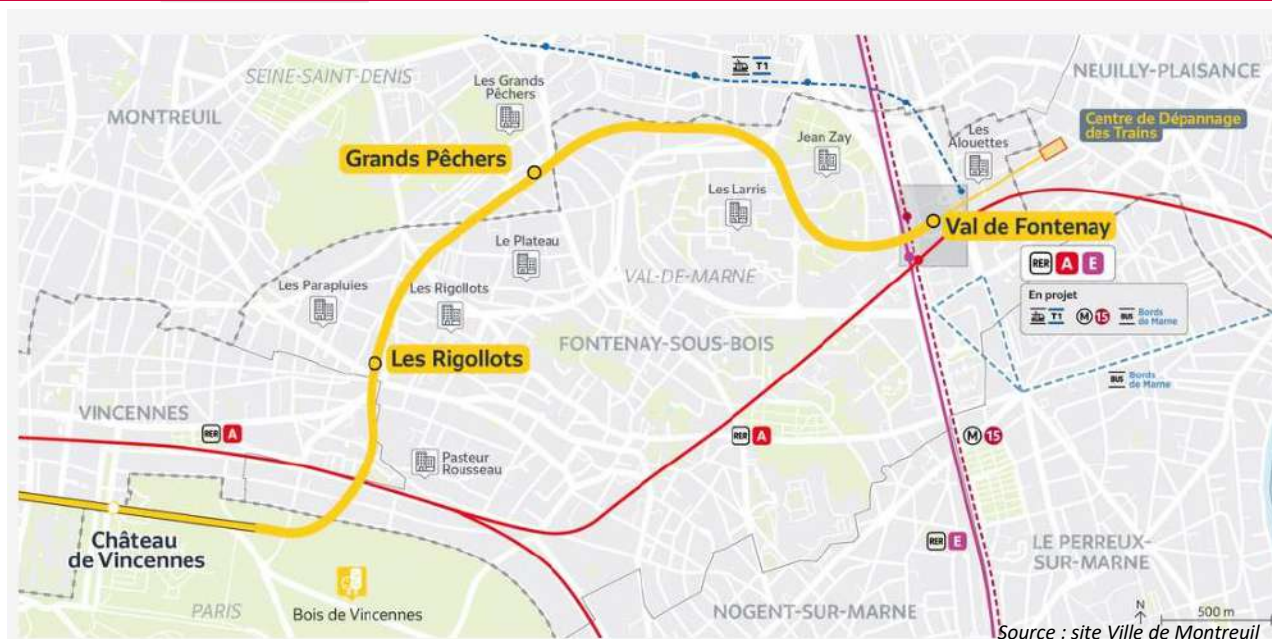


Objectifs du projet :

- Désenclaver les Hauts de Montreuil
- Renforcement du maillage entre les infrastructures lourdes du territoire

M 9	Projet
Trajet	Prolongement de Mairie de Montreuil – Hôpital Intercommunal
Distance	2,4 km environ (mesure Google Maps)
Nouvelles stations	2 stations
Population desservie	NC
Communes du territoire	Montreuil, Noisy-le-Sec
Nouvelles stations qui impactent le territoire	<ul style="list-style-type: none"> • Aristide Briand • Hôpital Intercommunal
Correspondances	Projet M11 (Hôpital Intercommunal) et projet T1 (Aristide Briand)
Échéance du projet	Pas de date définie – inscrit au SDRIF mais n'ayant pas fait l'objet d'une DUP

Source : site d'Est Ensemble



Source : site Ville de Montreuil

Objectifs du projet :

- Désenclaver un quartier urbain de Montreuil à l'écart de l'offre lourde
- Renforcement du maillage entre les infrastructures lourdes du territoire

M 1

Projet

Trajet Prolongement de Château de Vincennes – Val de Fontenay

Distance 5 km

Nouvelles stations 3 stations

Communes du territoire Montreuil, Noisy-le-Sec

Nouvelles stations qui impactent le territoire

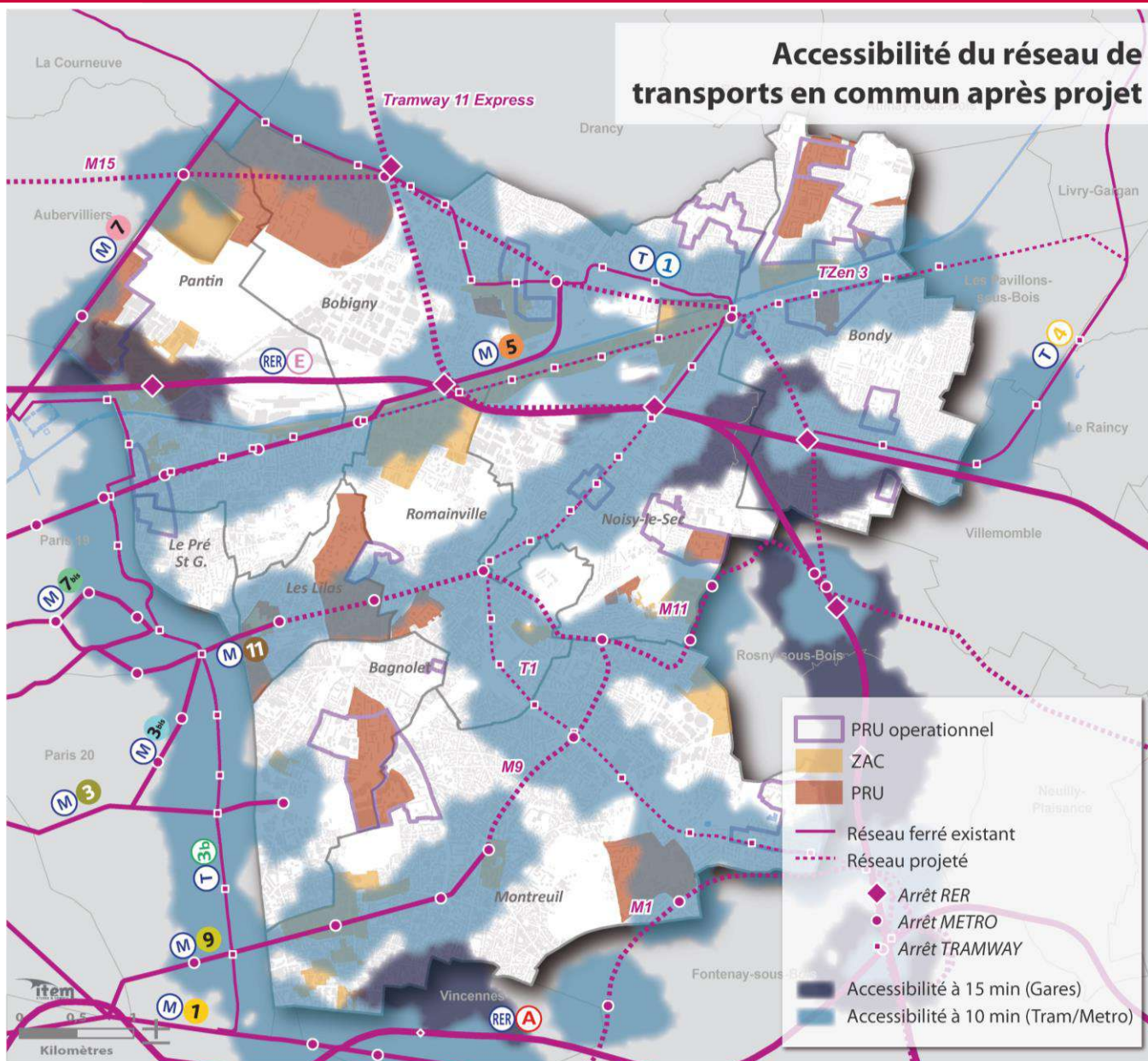
- Grands Pêcheurs

Correspondances RER A et E, futur M 15 Est, terminus du futur prolongement du T1

Échéance du projet Pas de date définie – inscrit au SDRIF mais n'ayant pas fait l'objet d'une DUP

Source : site Ville de Montreuil

Source : site d'Est Ensemble



Méthode 1 : 10 min métro tram et 15 min RER

- 7 hab. sur 10 à proximité de l'offre lourde au terme des projets.
- Romainville et Montreuil auront ainsi un taux de couverture importants.
- Mais les habitants de Bagnoleet seraient ceux qui disposeraient du plus faible taux de couverture par rapport à l'offre lourde.
- Ainsi, des zones de PRU / ZAC resterait à l'écart de l'offre lourde notamment sur Bagnoleet et Bondy et d'autres ne seraient que partiellement couvertes

Communes	Population accessible à l'offre lourde	
	EN 2022	AU TERME DES PROJETS
Bagnoleet	31 %	31 %
Bobigny	74 %	78 %
Bondy	35 %	58 %
Les Lilas	62 %	84 %
Montreuil	41 %	74 %
Noisy-le-Sec	50 %	77 %
Pantin	86 %	90 %
Le Pré Saint-Gervais	60 %	64 %
Romainville	1 %	73 %
Est Ensemble	50 %	71 %

Noisy-le-Sec / Bondy : la plus grande opération de traitement de points noirs de bruit ferroviaire de France

Le secteur de Noisy-le-Sec / Bondy a été identifié comme Point Noir de Bruit Ferroviaire (PNBF) en 2001. Cette appellation désigne « une habitation, un bâtiment d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale situé dans une zone de bruit engendré par une infrastructure ferroviaire, où le niveau d'exposition dépasse 73 décibels le jour et/ou 68 décibels la nuit » (Dossier de Presse – Ecrans acoustiques et protection des façades Noisy-le-Sec / Bondy).

Le secteur de Bondy/Noisy-le-Sec est au cœur d'une zone dense en transports, avec le croisement de plusieurs lignes ferroviaires (trains de marchandises, de voyageurs, RER, Tramway T1 et trains grandes lignes), de voies autoroutières (A3, A86), et de grands axes urbains (D933, D30, D10). Il est également situé proche d'une zone de couloirs aériens en provenance des deux aéroports, auxquels s'ajoutent le passage d'hélicoptères touristiques. Le trafic routier a été identifié comme la principale source de bruit avec 1 000 convois quotidiens.

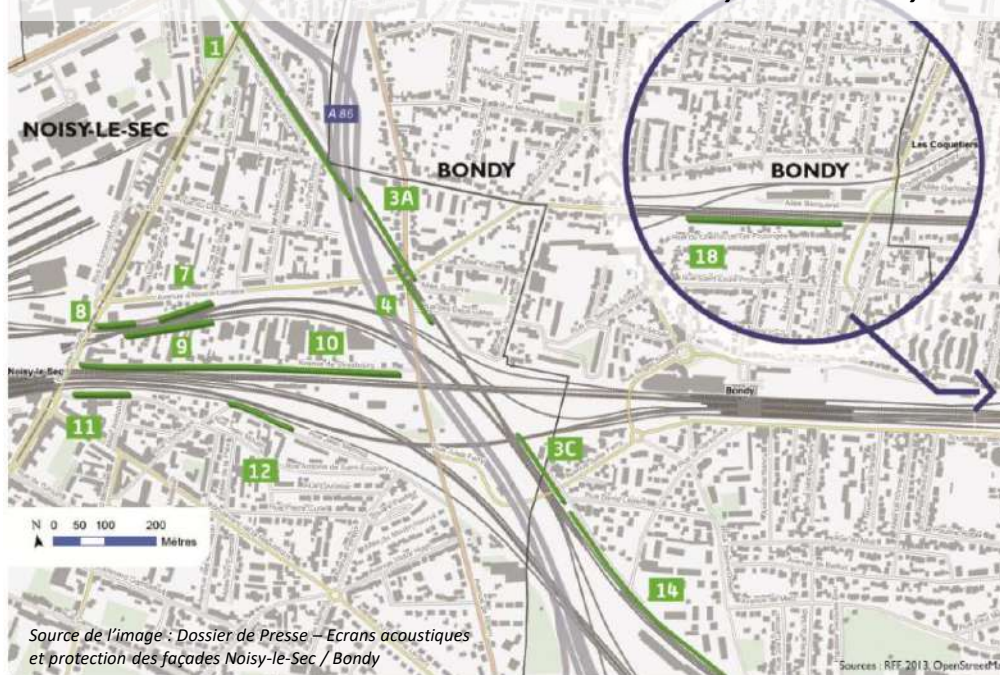
Entre février 2013 et avril 2015, d'importants travaux ont été réalisés dans ce secteur, en faisant la plus grande opération de traitement de PNBF à avoir bénéficié d'un financement public en phase travaux sur le territoire national.

Le bilan de l'opération en chiffres

- 654 logements protégés (440 par les écrans anti-bruit et 214 par des isolations phoniques en façade).
- Plus de 750 nouvelles fenêtres posées (financées à 100 % par le projet)
- 12 écrans anti-bruit installés
- 3 km de linéaire d'écran

Au terme des travaux, une diminution du bruit a été constatée par des mesures, et les niveaux sonores respectent les objectifs réglementaires de résorption des PNBF.

Localisation des 12 écrans anti-bruit à installer à Noisy-le-Sec et Bondy



Source de l'image : Dossier de Presse – Ecrans acoustiques et protection des façades Noisy-le-Sec / Bondy

Sources : REF 2013, OpenStreetMap

82 % des français « préoccupés » par le bruit ... en 2014

Plus de la moitié pointent les transports comme une source principale de bruit

Des conséquences très diverses liées à cette exposition : perturbation du sommeil, cas d'hypertension ... voire des décès prématurés.

Source : Dossier de Presse – Ecrans acoustiques et protection des façades Noisy-le-Sec / Bondy

Des efforts également réalisés sur la diminution du bruit généré par le matériel roulant :

- Renouvellement du matériel roulant de la Ligne 5 de métro
- Engagement d'Île-de-France Mobilités dans un programme de renouvellement de son parc de bus et cars (plus de 10 000) à horizon 2030, avec un objectif de 100 % de véhicules propres (GNV ou électriques). NB : un bus GNV peut générer jusqu'à 4dB de moins qu'un bus Diesel.

Source : Evaluation PDUIF – Véhicules propres et bruits des transports

ATOUPS

- Une très forte utilisation des TC, en particulier pour venir ou partir d'Est Ensemble.
- Des conditions de rabattements aux pôles d'échanges qui se sont améliorées avec le développement de zone de modération de vitesse et d'aménagements cyclables.
- Des renforts d'offres importants sur certaines lignes de bus que ce soit en semaine ou le week-end.
- Une offre Noctilien en fort développement qui propose une réelle alternative à l'automobile en période nocturne.
- La quasi-totalité des lignes déclarées accessibles aux UFR.

FAIBLESSES













- Des projets modes lourds nombreux mais qui se font attendre et ne permettent pas de répondre aux attentes de la population notamment sur Romainville, Bagnolet et les Hauts-de-Montreuil,
- Des points durs de circulation des bus qui diminuent la vitesse commerciale,
- Même si l'accessibilité générale aux TC est bonne, des secteurs qui restent à l'écart de la desserte bus, sur Bondy, Montreuil et Romainville.
- La qualité générale des pôles d'échanges qui reste en retrait dans l'attente de l'arrivée des futurs modes lourds, mais qui ne permet pas actuellement de faire face à un afflux important de cyclistes en rabattement.
- Certains secteurs de Bondy sont insuffisamment desservis sur les franges de circulation de l'offre de TC (*avant 6h et après 23h*).
- Un manque de liaison nord/sud efficace et continue sur le secteur Faubourg.
- Un manque de Noctilien nord/sud.

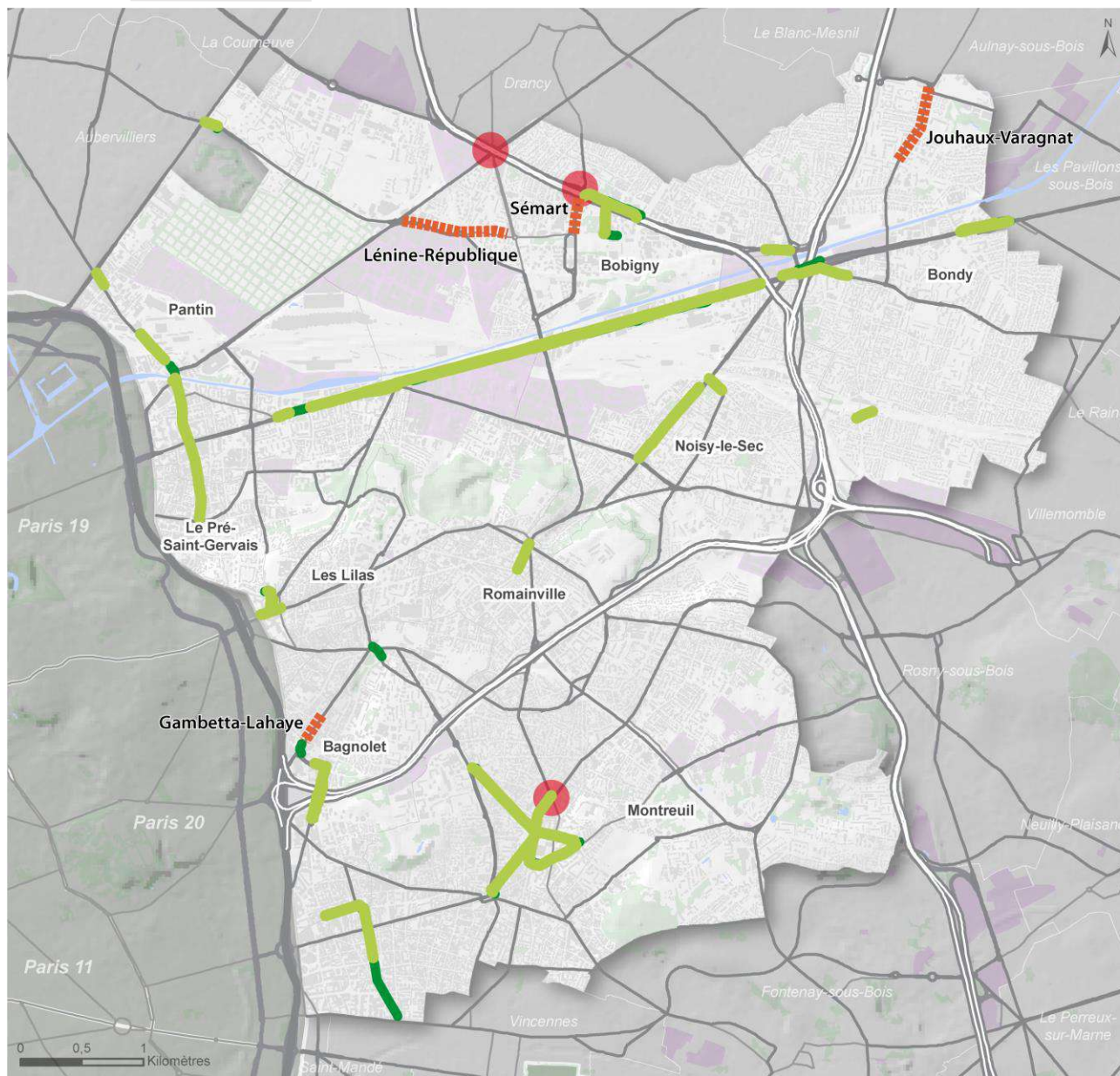
OPPORTUNITÉS

- L'arrivée des futurs modes lourds va remodeler l'accessibilité du Territoire et en particulier le cœur du territoire.
- 1/3 des points durs de circulation sont liés au stationnement gênant qui peuvent être améliorés par du contrôle / répression.
- L'étude en cours par Est Ensemble pour l'amélioration de la desserte bus ainsi que celle de restructuration du réseau bus à horizon M11 / T1.

MENACES

- Le non-respect du calendrier d'arrivée des modes lourds est un frein important pour offrir une alternative crédible à la population et aux salariés. Un besoin d'autant plus urgent avec la mise en œuvre progressive de la ZFE.

Actions	Etat d'avancement	Poursuite de l'action
3.1. Profiter de la restructuration du réseau pour améliorer l'offre de bus	 <i>En cours de réalisation</i>	 <i>A poursuivre</i> <ul style="list-style-type: none"> Adaptation du réseau bus en fonction des futures offres de TC lourdes. Etude d'amélioration du réseau bus en cours dont la poursuite de la réflexion sur la liaison bus nord-sud.
3.2. Améliorer la circulation des bus	 <i>En cours de réalisation</i>	 <i>A poursuivre</i> <ul style="list-style-type: none"> Certains secteurs ciblés au PLD n'ont pas encore fait l'objet d'aménagements facilitant la circulation des bus.
3.3. Améliorer l'accès aux pôles d'échange	 <i>En cours de réalisation</i>	 <i>A poursuivre</i> <ul style="list-style-type: none"> Etude d'intermodalité pour la ligne 11 achevée, étude de pôles en cours sur ligne 15, RER E (Pantin & Noisy-le-Sec), sur Galliéni et sur la Folie (T11).
3.4. Lancer des expérimentations de transports en commun alternatifs	 <i>En cours de réalisation</i>	 <i>A réadapter</i> <ul style="list-style-type: none"> Des réflexions ont été menées sur des expérimentations de transports innovants mais celles-ci n'ont pas abouti, à l'image du transport par câble entre Bobigny La Folie et Serge Gainsbourg seule exception de la mise en œuvre de navettes fluviales sur le canal de l'Ourcq qui reste suspendu à la possibilité d'augmenter les vitesses maximales réglementaires et d'implanter un site de Port-capitainerie sur le tracé.
3.5. Veiller à la mise en accessibilité des arrêts	 <i>En cours de réalisation</i>	 <i>A poursuivre</i> <ul style="list-style-type: none"> L'accessibilité des arrêts de bus sur Est Ensemble n'est pas encore achevée.
3.6. Développer un service d'autopartage sur Est Ensemble	 <i>En cours de réalisation</i>	 <i>A poursuivre</i> <ul style="list-style-type: none"> Avec la fin du service Autolib', seul Montreuil accueille un système d'autopartage avec Citiz et Communauto.



Préconisation du PLD 2015 : Evolution des couloirs de bus

En 2022

- Voie bus existante en 2015
- Voie bus aménagée entre 2015 et 2021
- - - Voie bus préconisée au PLD mais non réalisée
- Carrefour à traiter préconisé dans le PLD mais non réalisé

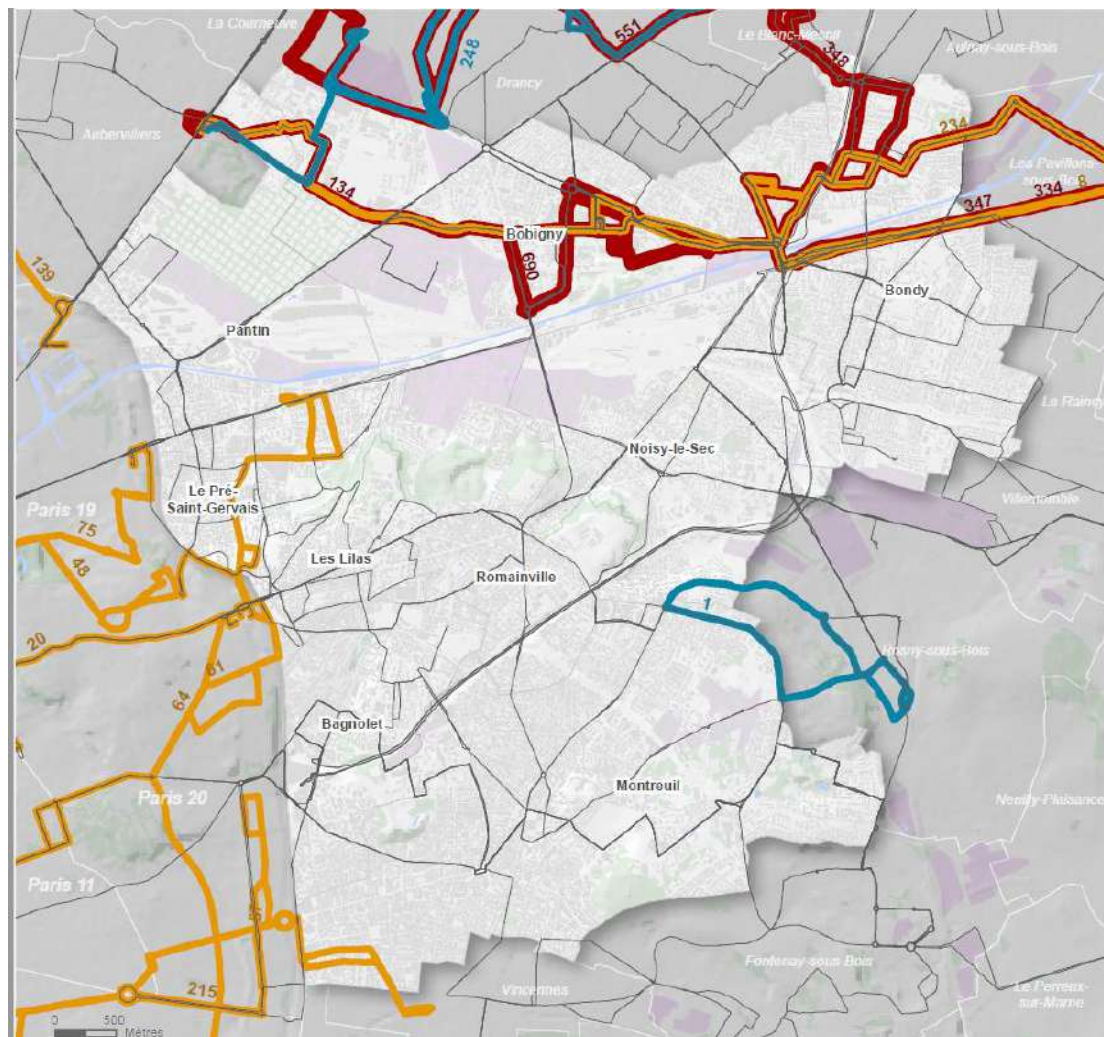
Quatre rues dans lesquelles des couloirs bus n'ont pas été réalisés, malgré les préconisations du PLD 2015

- Sémart, Bobigny
- Lénine République, Bobigny
- Jouhaux – Varagnat, Bondy
- Gambetta – Lahaye – Bagnolet

Trois carrefours à traiter, qui n'ont pas encore été réalisés

- Rond point reliant la N186 et la D115 à la limite de Bobigny et Drancy
- Rond point reliant la N186 et la D40 à Bobigny
- Rond point reliant la N302 et la D36bis à Montreuil

Evolution de l'offre bus sur Est Ensemble entre le PLD de 2015 et 2022



- Tracé modifié
- Nouvelle ligne
- Ligne supprimée
- Stabilité

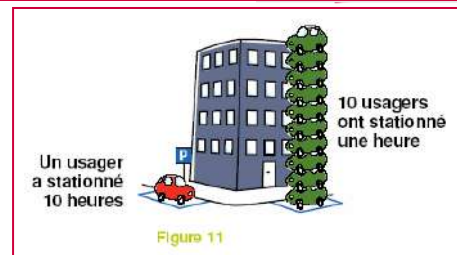
- C'est le secteur de Bondy / Bobigny qui est le plus impacté par les modifications du réseau de bus en lien avec le T4 (234 renforcée qui reprend partiellement les lignes 134 et 334 ; 146 renforcée qui reprend partiellement la ligne 347)
- 1 ligne créée (depuis 2014) sur le Territoire avec la 248 et 1 ligne en périphérie la navette communale de Rosny (1)
- 5 lignes « parisiennes » modifiées (8, 48, 61, 75 & 215).

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - IDFM 2022
Réalisation : ITEM 2021

5. Le stationnement

Le stationnement, un levier pour aller vers une meilleure mobilité

La gestion du stationnement peut être utilisée comme un levier en matière de régulation de la circulation. L'automobile, qui passe en moyenne **97 % de son temps en stationnement**, nécessite pour cela une **emprise foncière considérable**, dans des espaces urbains parfois densifiés, voire surchargés. L'enjeu est donc de trouver un « juste-milieu » entre une offre de stationnement sous-dimensionnée ne permettant pas de répondre aux attentes des usagers, et une offre surdimensionnée facilitant l'utilisation de l'automobile et n'incitant donc pas au report modal. Mais avant d'utiliser cet « outil » de manière optimale, il convient de bien connaître l'offre et la demande de stationnement sur l'ensemble du territoire et de vérifier si les réglementations actuelles sont bien adaptées.



Les 5 grandes catégories d'usagers du stationnement

Chacune de ces catégories possède des besoins qui varient au cours de la journée.

- **Les résidents**

Le stationnement résidentiel est un **stationnement de longue durée**, généralement nocturne. Cette demande peut prendre des formes variées, selon la morphologie du tissu urbain existant : stationnement sous immeuble, sur voirie, en ouvrage, en surface sur emprises privées, etc.

- **Les actifs automobilistes**

Le stationnement des actifs s'effectue souvent sur le lieu de travail ou à proximité. Il est de **longue durée**, généralement diurne (8h-12h et 14h-18h), jugé « *inutile* » dans le sens où les actifs pourraient **libérer les places pour les résidents et les visiteurs** s'ils utilisaient un **mode alternatif** à la voiture. Pour ces raisons, les plans de déplacements portent généralement leurs efforts sur ce type de stationnement.

- **Les actifs effectuant un report modal de l'automobile vers les TC**

Ces actifs **utilisent leur voiture pour se rendre à leur travail sur une partie de leur trajet**. Ils effectuent un **report modal vers les TC pour terminer leur déplacement pendulaire** et leurs véhicules doivent **stationner aux abords d'un pôle d'échange en longue durée**.

Les **parc-relais** sont spécialement conçus pour accueillir les véhicules de ce type d'actifs. **Mais dans certains cas, l'absence d'infrastructure adaptée entraîne un stationnement sur l'espace public, licite ou illicite**. Ainsi, ce type de stationnement de longue durée **peut fortement limiter la rotation d'un secteur**. Cette problématique est importante à traiter car contrairement aux actifs automobilistes, il convient de **favoriser ce type d'usagers qui a opté pour les TC sur une partie de son trajet**.



- Les visiteurs

Ils représentent une catégorie de population **primordiale** pour la vie d'un centre-ville. Ils sont là pour des achats, des démarches administratives, du tourisme...

Le stationnement des visiteurs est souvent **plus court** et les politiques de stationnement essaient généralement de favoriser l'accès à ce type d'automobilistes par des mesures qui permettent l'accélération de la rotation de véhicules (tarification, stationnement « minute », etc.).

- Les professionnels

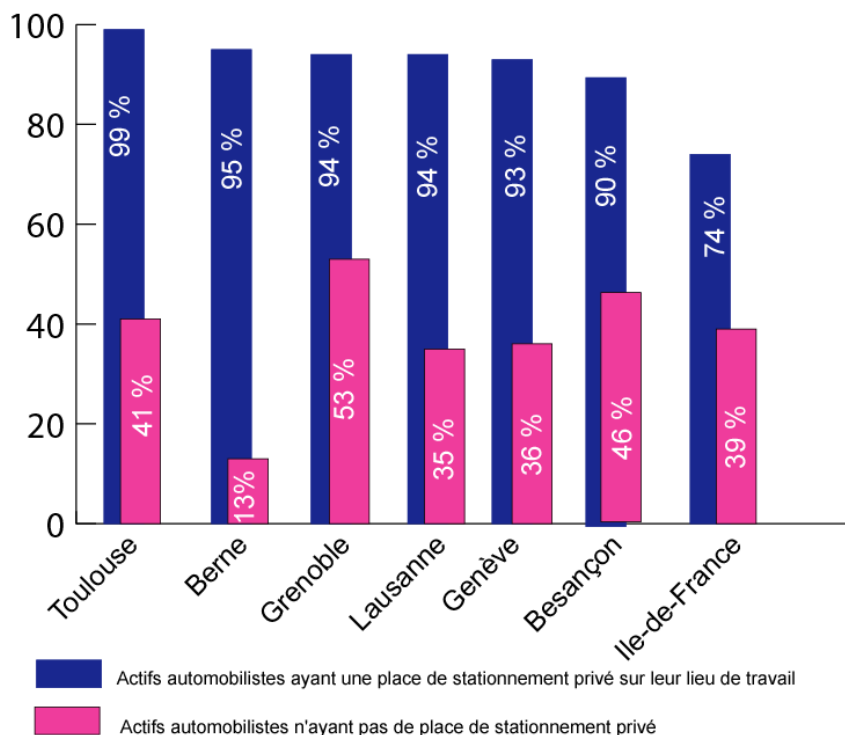
Les professionnels, pour les besoins de leurs activités, sont tenus de stationner pour livrer ou visiter leurs clients. La majorité des professionnels se comporte comme des visiteurs en matière de stationnement mais, ceux qui ont en charge une livraison de matériel volumineux, impactent fortement la circulation avec un stationnement réalisé souvent au plus près de leur destination. Depuis une vingtaine d'années, des aires de livraisons ont été aménagées pour leur faciliter le travail mais leur respect tant par la population que par les professionnels est loin d'être généralisé.

Lien entre place privative au travail et utilisation de l'automobile dans le trajet pendulaire

L'impact de la mise à disposition d'une place de stationnement sur son lieu d'emploi conditionne le choix modal.

L'actif automobiliste est avant tout une personne qui dispose d'une place de stationnement privée que ce soit en Suisse ou en France, dans des agglomérations de strates différentes ou aux difficultés de circulation automobiles importantes ou non.

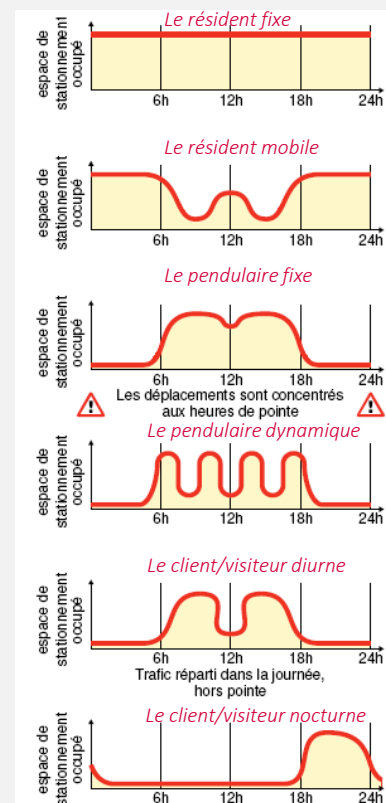
Ainsi, en Région IDF, alors que la circulation en heures de pointe est très compliquée, qu'une alternative crédible à l'automobile existe pour de nombreux trajets, le fait de disposer d'un stationnement privé au travail engendre un choix modal pour l'automobile de près de deux fois supérieur à des personnes qui ne disposent pas d'un emplacement réservé.



Source : CEREMA

Réglementer le stationnement une solution adaptée pour gérer la concurrence

Réglementer permet de cibler et gérer l'utilisation des places de stationnement publiques en voirie avec différentes possibilités pour favoriser tel ou tel usage (stationnement minute, abonnement résidentiel...).

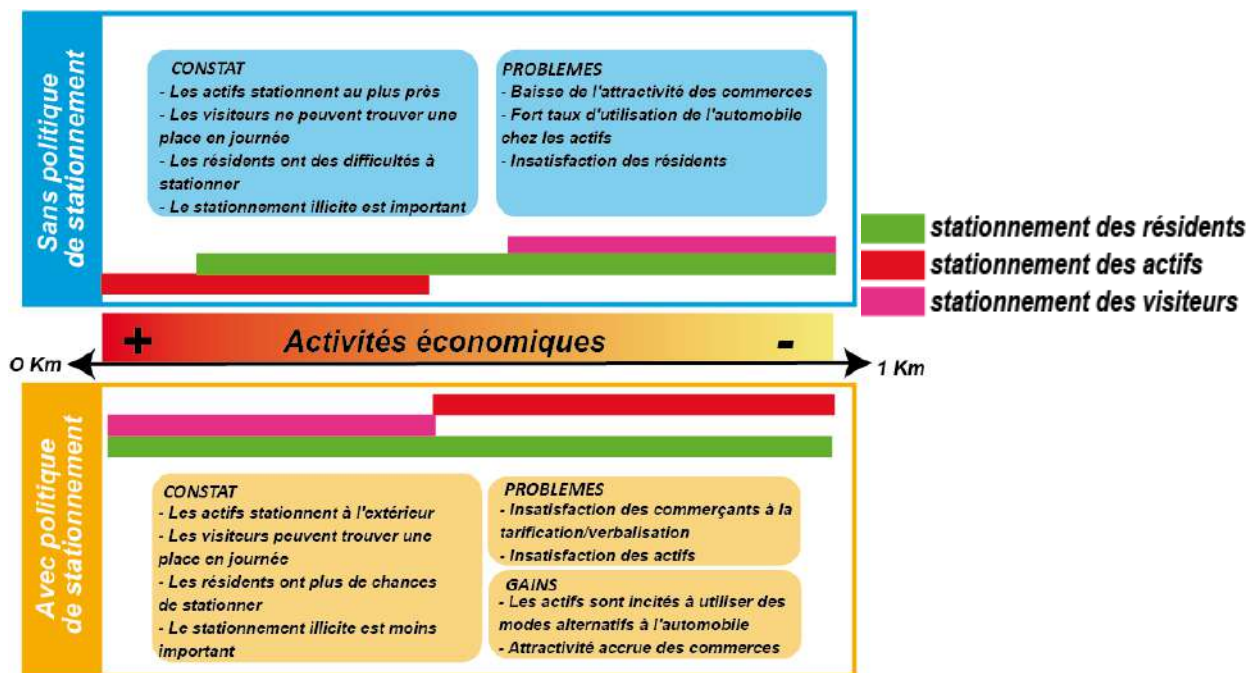


Les impacts d'une politique de règlementation du stationnement

Le choix modal de l'automobilité est grandement conditionné par les facilités/difficultés de stationnement à destination du déplacement. La mise en place d'une politique de règlementation adaptée favorise ainsi le report modal en faveur des transports en commun, des modes actifs, ou encore des pratiques alternatives à l'automobile (covoiturage par exemple). Le stationnement gratuit sur voirie ou en parc a tendance à faciliter l'usage de l'automobile, pouvant ainsi nuire aux résidents. L'attractivité des secteurs commerçants peut également être réduite à cause de pratiques de stationnement mal adaptées. Par exemple, des actifs stationnant sur l'espace public restent généralement toute la journée. Ainsi, leur véhicule fait l'effet d'une ventouse sur les places de stationnement qui auraient intérêt à connaître une rotation plus importante pour entretenir l'activité des commerçants exerçant à proximité.

Les enjeux en matière de stationnement sont donc multiples :

- Garantir une accessibilité optimale pour faciliter l'activité économique,
- Limiter les nuisances dues au stationnement gênant,
- Permettre un meilleur partage de la voirie,
- Favoriser le report modal de l'automobile vers les modes dits durables lorsque cela est possible...



L'outil stationnement

Un large panel de solutions est utilisable et combinable :

Réglementer le stationnement (*payant et/ou limité dans le temps*),
Mise en place de tarif différencié selon le type d'utilisateurs (*notamment pour les résidents*).

Suppression de places en voirie et/ou priorisation des parcs en ouvrage,....

La rotation du stationnement impact décisif sur l'attractivité économique et commerciale

plus un taux de rotation est élevé, plus le nombre de véhicules pouvant stationner sur une journée est important, comme le nombre de « clients » potentiels d'ailleurs. Une bonne rotation des véhicules en stationnement peut conduire à limiter la part d'espace public occupée par la voiture et en libérer pour des aménagements en faveur de la pratique piétonne ou cyclable,....

Les nouvelles attentes du PDUIF en lien avec la mise en œuvre de la dépénalisation du stationnement au 1er janvier 2018

Dans sa feuille de route le PDUIF a précisé les recommandations en matière de politique du stationnement sur voirie que ce soit en terme de secteurs à réglementer ou de tarification à mettre en œuvre.

Bagnolet, Les Lilas, le Pré Saint-Gervais, Montreuil & Pantin dans les communes où le stationnement payant doit être généralisé à l'ensemble de la ville.

Bobigny, Noisy-le-Sec & Romainville, il est recommandé de disposer de zone de stationnement payant élargi.

Bondy, la feuille de route du PDUIF préconise le stationnement payant sur les secteurs présentant des conflits d'usage.

Les couleurs correspondent aux zones de la carte du zonage d'application.

Tarifs minimaux proposés

	Zone à vocation rotative (durée max. ≤ 4h)	Zone à vocation longue durée (durée max. > 4h)
Franchise de gratuité éventuelle	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pas de franchise de gratuité ■ Franchise de gratuité limitée à 20 min ■ Franchise de gratuité limitée à 30 min 	
Tarif minimal pour la 1^{re} heure	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1,50 € ■ 1,20 € ■ 1 € 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1,20 € ■ 1 € ■ 0,80 €
Tarif progressif jusqu'à la durée max. de stationnement	Tarif progressif (2 ^e heure plus chère que la 1 ^{re} et ainsi de suite)	<ul style="list-style-type: none"> ■ ■ Pas de dégressivité du tarif ■ 2,50 € minimum pour 4h de stationnement
FPS minimal (hors minoration éventuelle)	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30 € ■ 25 € ■ 20 € 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 25 € ■ 20 € ■ 17 €
Abonnements ou avantages éventuels accordés aux résidents	<ul style="list-style-type: none"> ■ Équivaut à 30 €/mois (limitation à 1 par foyer) ■ Équivaut à 25 €/mois (majoration à étudier à partir de la 2^e voiture) ■ Équivaut à 20 €/mois 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Équivaut à 25 €/mois (limitation à 1 par foyer) ■ Équivaut à 20 €/mois (majoration à étudier à partir de la 2^e voiture) ■ Équivaut à 15 €/mois
Abonnements ou avantages éventuels accordés aux pendulaires venant travailler sur la commune	<ul style="list-style-type: none"> ■ ■ ■ Pas d'abonnement ni d'avantage tarifaire 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pas d'abonnement ni d'avantage tarifaire ■ Éviter les abonnements ou avantages tarifaires, en particulier à moins de 500 m des arrêts de transports en commun structurants. Dans le cas où un tarif est instauré, il est recommandé un tarif équivalent à 35 €/mois. ■ Tarif équivalent à 25 €/mois. À proximité des gares équipées d'un Parc Relais, restreindre l'accès aux seuls pendulaires des activités riveraines pour éviter tout stationnement de rabattement.



- Généralisation du stationnement payant à l'ensemble de la commune à étudier
- Stationnement payant élargi à mettre en place
- Stationnement payant sur les secteurs présentant des conflits d'usage
- Pertinence de secteurs en stationnement payant à apprécier en fonction des caractéristiques locales

Source : Feuille de route PDUIF 2017-2020

Source : Feuille de route PDUIF 2017-2020

Un des territoires du Grand Paris où la motorisation est la plus faible

Sur le territoire d'Est Ensemble, 43,7 % des ménages d'Est Ensemble ne possèdent pas de voiture, et le taux de motorisation moyen est de 0,63. A noter que seuls 9 % des ménages sont multi-motorisés. Les communes les plus denses et proches de Paris comme Pantin et Le Pré St-Gervais ont des taux de motorisation plus faibles (*respectivement 0,5 et 0,53*) et se rapprochent des tendances parisiennes en la matière.

Dans les territoires du Grand Paris, la moyenne de taux de motorisation est de 0,84, et la part de ménages sans voiture est de 35 %. Seul le territoire de Plaine Communes a des statistiques comparables à Est Ensemble sur ce point, avec 50 % de ménages sans voitures et un taux de motorisation de 0,6. A l'inverse, les autres territoires de Seine-Saint-Denis qui ne sont pas limitrophes de Paris, sont ceux où l'équipement automobile est le plus important.

Une baisse du taux de motorisation entre 2013 et 2018, qui varie entre les communes

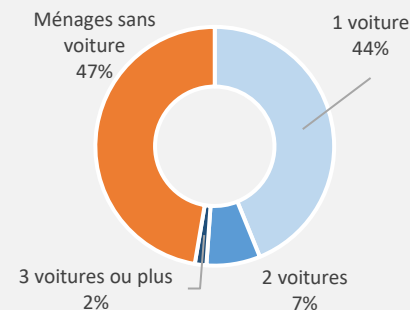
Entre 2013 et 2018, le taux de motorisation a baissé de 0,66 à 0,63 sur le territoire d'Est Ensemble soit une diminution de 5 %. Des différences de dynamiques sont cependant observables entre les différentes communes. En effet, les communes limitrophes de Paris, où les taux de motorisation sont déjà les plus faibles, sont également celles où les baisses sont les plus importantes. Par exemple, les taux de motorisation à Pantin ou au Pré-Saint-Gervais ont baissé de 7,5 % et 8,6 % respectivement de 2013 à 2018. En revanche, la motorisation dans certaines communes a augmenté, comme à Noisy-le-Sec ou Bobigny, avec respectivement 7,2 % et 1,6 % de hausse entre 2013 et 2018.

Une hausse du nombre de véhicules possédés par les résidents entre 2013 et 2018, malgré une baisse du taux de motorisation

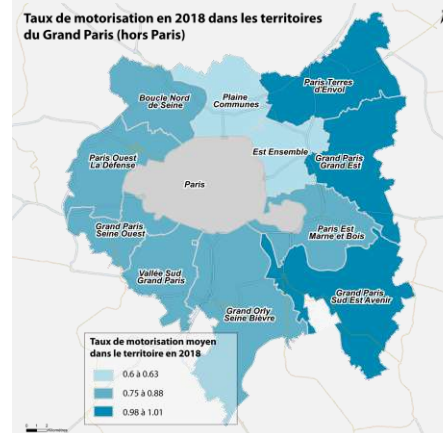
Les habitants d'Est Ensemble possèdent en 2018 plus de 110 000 véhicules. Ce chiffre est en hausse de 3,3 % depuis 2013, avec près de 3 600 véhicules supplémentaires appartenant à des résidents sur le territoire. Les communes dans lesquelles les hausses ont été les plus importantes sont Bobigny (13 % de véhicules en plus depuis 2013) et Noisy-le-Sec (12 %).

Communes	Taux de motorisation en 2018	Nombre de voitures des résidents en 2018	Evolution du nombre de voitures entre 2013 et 2018
Bagnole	0,59	8 691	- 294
Bobigny	0,67	13 058	+ 1 519
Bondy	0,82	16 457	+ 319
Le Pré Saint-Gervais	0,53	4 319	- 365
Les Lilas	0,58	6 291	+ 38
Montreuil	0,59	28 138	+ 855
Noisy-le-Sec	0,74	12 438	+ 1 336
Pantin	0,5	12 606	+ 95
Romainville	0,72	8194	+ 65
Est Ensemble	0,63	110 192	+ 3 570

Répartition du nombre de voitures par ménages dans Est Ensemble en 2018



Taux de motorisation en 2018 dans les territoires du Grand Paris (hors Paris)



Environ 67 000 places en voirie soit 0,42 place par ménages sur Est Ensemble (Source : PLUi Est Ensemble)

Sur le territoire d'Est Ensemble, les conditions de stationnement varient énormément en fonction des communes. En effet, les communes les plus éloignées de Paris disposent d'une offre plus importante au regard de leur population, et celles aux portes de Paris offrent moins de places disponibles en voirie aux ménages (de 0,17 aux Pré-St-Gervais à 0,24 à Pantin). Les quatre autres communes disposent d'un nombre de places par ménage plus élevé (de 0,36 à Noisy-le-Sec à 0,56 à Bobigny et Bondy).

6 700 ménages supplémentaires disposent d'une place privative en 2018 par rapport à 2013

Si le nombre de véhicules détenus par les habitants d'Est Ensemble est estimé à plus de 110 000, le besoin en stationnement sur l'espace public est moindre, en raison d'une proportion importante de résidents qui disposent d'un espace de stationnement à domicile. En 2018, plus de 74 500 ménages ont au moins une place de stationnement privé sur le territoire, soit 43 % des ménages, contre 39 % en 2013. Le besoin effectif est donc estimé à 20 746 places, soit 0,12 place par ménage.

Une baisse de 13 % du besoin en stationnement sur l'espace public entre 2018 et 2013

Entre 2013 et 2018, le nombre de véhicules à stationner sur l'espace public a baissé de 4 470 véhicules. Malgré l'augmentation du nombre de véhicule, le besoin en stationnement public a baissé sur le territoire, du fait de la baisse du taux de motorisation, mais aussi de la hausse du nombre de ménages disposant d'un espace de stationnement privé.

Communes	Places disponibles en voirie	Places en voirie disponibles par ménage	Ménages ayant au moins une place de stationnement -2018	Besoin en stationnement public des résidents	Besoin en stationnement public des résidents par ménage
Bagnolet	5 132	0,35	5 692	1 861	0,13
Bobigny	10 871	0,56	8 565	2 780	0,14
Bondy	11 249	0,56	10 281	4 120	0,21
Pré-Saint-Gervais	1 407	0,17	3 311	346	0,04
Les Lilas	2 800	0,26	5 181	73	0,01
Montreuil	16 650	0,35	18 919	5 435	0,11
Noisy-le-Sec	5 980	0,36	7 811	3 065	0,18
Pantin	5 647	0,22	9 371	1 361	0,05
Romainville	5 903	0,52	5 407	1 706	0,15
Est Ensemble	65 639	0,38	74 538	20 746	0,12

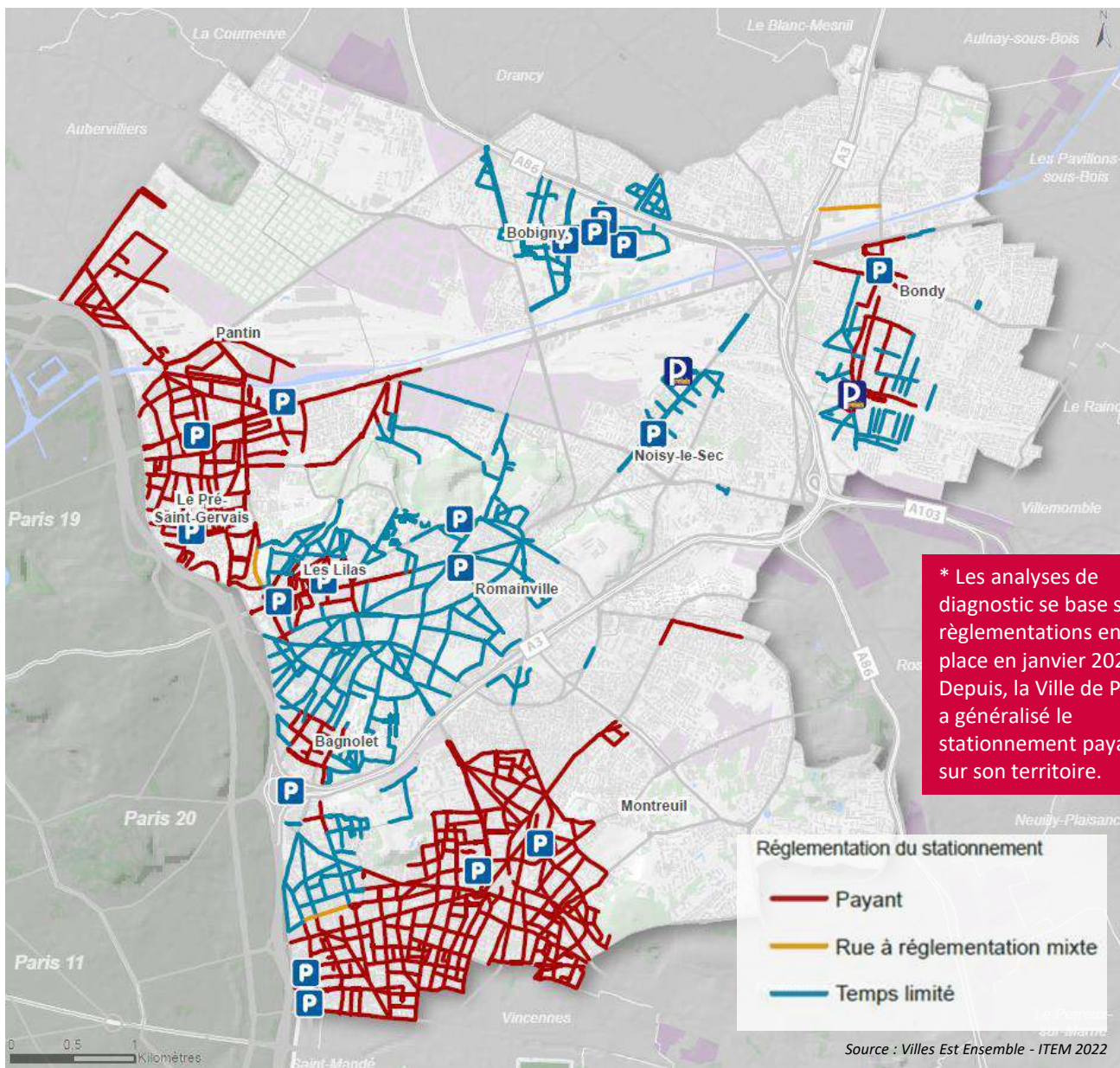
617 000 places de stationnement accessibles aux résidents dans la ville de Paris, qui « repose essentiellement sur l'offre de voirie ». Le stationnement de surface dit « résidentiel », comprenant les places payantes mixtes et les places gratuites, issu du Référentiel Stationnement de la Direction de la Voirie de la Ville de Paris (2017 hors bois).

Une situation d'équilibre à Paris entre offre de stationnement privée et nombre de voiture des parisiens :

- Les parisiens ont 462 000 voitures environ
- 460 000 places de stationnement privatives estimées, dont 77 % dans les copropriétés, 16,5 % dans le parc social et quelques places déclarée par les organismes publics

Source : Note 153 de l'APUR – Mai 2019

Une baisse de 14 % du nombre de places de stationnement pour voiture sur l'espace public à Paris entre 2012 et 2019



* Les analyses de diagnostic se base sur les réglementations en place en janvier 2022. Depuis, la Ville de Pantin a généralisé le stationnement payant sur son territoire.

34 % des voies sont règlementées sur Est Ensemble :

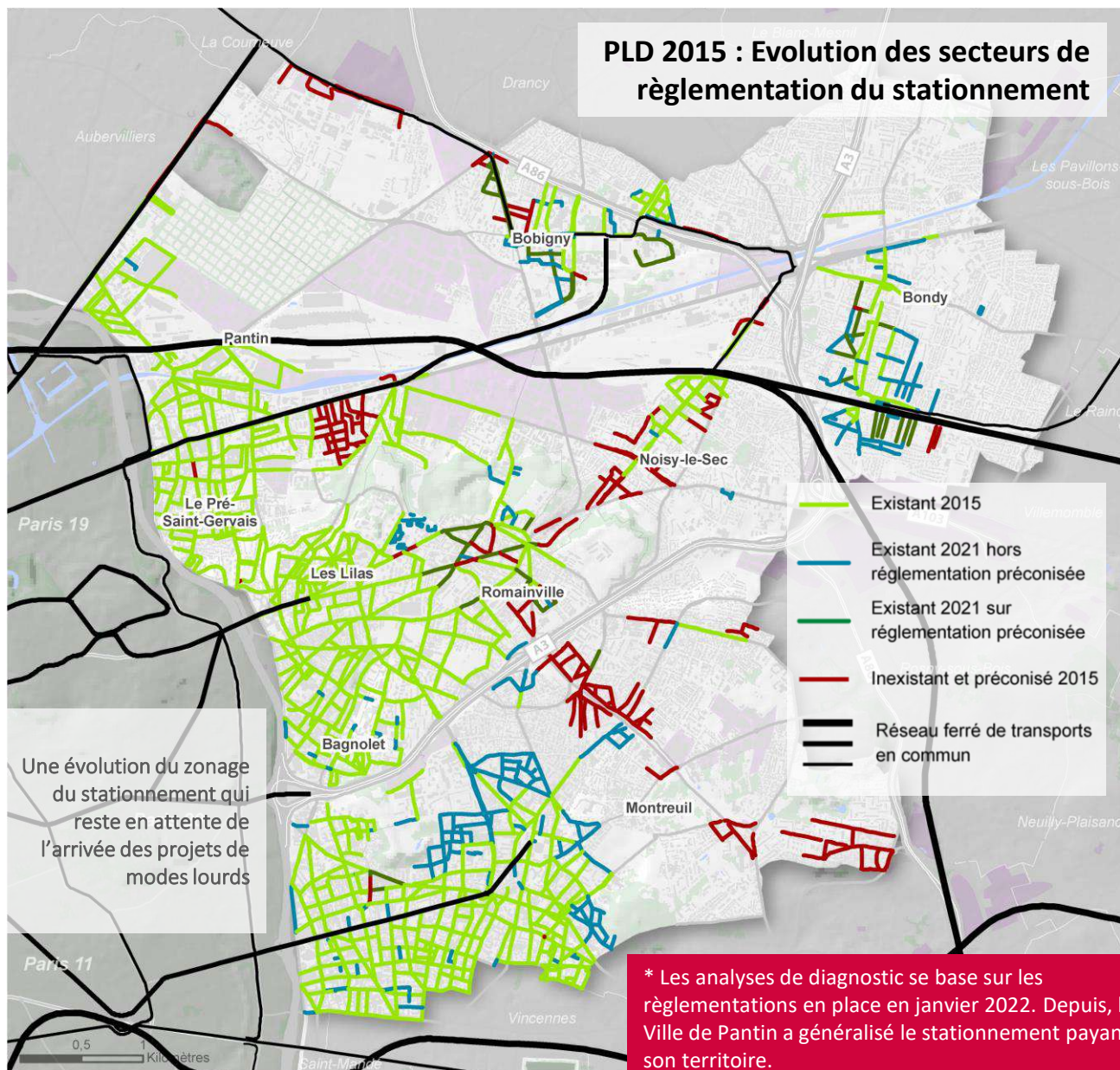
40 % du linéaire règlementé est en limitation de durée

Le stationnement payant est concentré sur les secteurs limitrophes de Paris : 85 % du stationnement payant sur 3 communes (Montreuil, Le Pré St-Gervais et Pantin).

Un taux d'occupation du stationnement en voirie proche de la saturation dans les zones non règlementées

Communes	Stationnement règlementé en 2022	
	Km de voies règlementées (payant ou limité dans le temps)	% de voies en stationnement règlementé.
Bagnoleet	27,7 Km	69 %
Bobigny	12,3 Km	14 %
Bondy	14,4 Km	17 %
Les Lilas	15,5 Km	80 %
Montreuil	58,2 Km	43 %
Noisy-le-Sec	5,4 Km	7 %
*Pantin	*26,8 Km	*51 %
Le Pré Saint-Gervais	10,4 Km	86 %
Romainville	15,3 Km	39 %
Est Ensemble	185,9 Km	34 %

PLD 2015 : Evolution des secteurs de réglementation du stationnement



Une extension du périmètre des secteurs règlementés , mais en deçà des objectifs du PLD 2015:

39,7 km de voies de stationnement règlementées entre 2015 et 2022, mais encore 27,6 km de voies préconisées mais non règlementées.

Une politique de stationnement à étudier dans une optique de report modal.

Communes	Zone de stationnement règlementée		
	Existante en 2015	Réalisée	Préconisée mais non réalisée
Bagnolet	26,2 Km	1,5 Km	0,1 Km
Bobigny	4,8 Km	7,5 Km	3,8 Km
Bondy	5,9 Km	8,4 Km	0,5 Km
Les Lilas	15,5 Km		
Montreuil	42,7 Km	15,7 Km	9,1 Km
Noisy-le-Sec	5,1 Km	0,3 Km	5,2 Km
*Pantin	*26,7 Km	*0,1 Km	*5,1 Km
Le Pré Saint-Gervais	10,4 Km		
Romainville	9,1 Km	6,3 Km	3,8 Km
Est Ensemble	146,3 Km	39,7 Km	27,6 Km

* Les analyses de diagnostic se base sur les règlementations en place en janvier 2022. Depuis, la Ville de Pantin a généralisé le stationnement payant sur son territoire.

De nombreux plans de circulation / stationnement en cours à l'échelle des communes : les zonages ne sont pas figés.

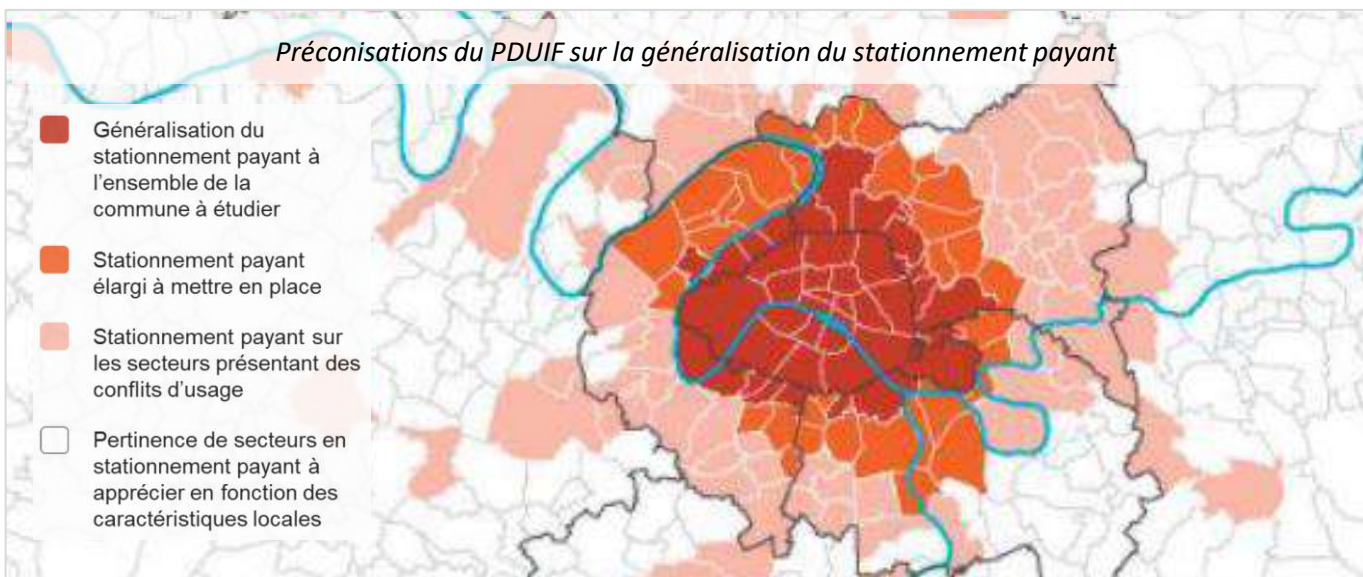
Seules deux communes sont conformes aux préconisations du PDUIF en matière de réglementation du stationnement

Sur le territoire d'Est Ensemble, trois niveaux de préconisations du PDUIF ont été formulés sur les communes :

- Etude sur la généralisation du stationnement payant : communes limitrophes (Bagnolet, Le Pré Saint-Gervais, Les Lilas, Pantin)
- Stationnement payant élargi à une grande partie du territoire communal : Bobigny, Noisy-le-Sec et Romainville
- Stationnement payant sur les secteurs présentant des conflits d'usage : Bondy

A l'heure actuelle, les communes de Bobigny, Noisy-le-Sec et Romainville ne disposent pas de stationnement payant en voirie, et ne respectent pas les préconisations de la feuille de route du PDU IF. Bagnolet, qui devrait avec une généralisation du stationnement payant, est quasiment entièrement couverte en zone bleue. Les communes de Montreuil, Les Lilas et Pantin ont encore de vastes secteurs à étendre en stationnement payant. Seules les communes de Bondy et du Pré-Saint-Gervais respectent les recommandations issues de la feuille de route du PDUIF.

Préconisations du PDUIF sur la généralisation du stationnement payant



Communes	Stationnement payant en 2022	
	Km de voies règlementées en payant	% de voies en stationnement payant.
Bagnolet	3,2 Km	8 %
Bobigny	-	-
Bondy	7,1 Km	8 %
Les Lilas	6,6 Km	34 %
Montreuil	57,7 Km	43 %
Noisy-le-Sec	-	-
Pantin	26,2 Km	50 %
Le Pré Saint-Gervais	10,4 Km	86 %
Romainville	-	
Est Ensemble	111,2 Km	20 %

Des évolutions règlementaires sur le stationnement payant en voirie qui ont permis une meilleure adéquation de l'offre et la demande (source : Evaluation PDUIF – Modes individuels motorisés)

Depuis la réforme de décentralisation du stationnement payant entrée en vigueur en janvier 2018, les communes peuvent installer une redevance correspondant à l'occupation du domaine public. L'amende forfaitaire a également été supprimée et remplacée par un Forfait Post Stationnement (FPS). Même si peu de nouvelles communes ont instauré le stationnement payant depuis 2010, cette réforme a tout de même permis pour les communes qui en avaient déjà d'augmenter les tarifs pratiqués (à la fois le tarif horaire et le FPS)

Des différences notables entre les communes limitrophes de Paris et les communes de l'Est

Les communes limitrophes de Paris ont mis en place du stationnement payant suivant au moins deux zonages, alors que les autres ont seulement mis en place du stationnement réglementé mais gratuit, avec un seul zonage, à l'exception de Bondy. La tarification est stable sur la majorité des communes, et elle augmente légèrement dans trois d'entre-elles (Montreuil, Le Pré Saint-Gervais et Pantin pour le FPS).

Zone PDUIF	Communes	Zone courte durée Limite de temps / Tarification		Zone longue durée Limite de temps / Tarification		Autre secteur réglementé	Evolution du périmètre réglementé
		2013	2021	2013	2021		
Paris et ses 22 communes limitrophes	Recommandations PDUIF		< 4h 1h = 1,50 €		> 4h 1h = 1,20 €		
	Bagnolet	2h 1h = 1 €	2h	Zone bleue 1h30	→ Zone bleue 1h30		↗ Elargissement
	Montreuil	1h 1h = 1,80 €	↗ 2h 1h = 2 €	1h = 1,20 €	↗ 10h 1h = 1,50 €		↗ Elargissement
	Les Lilas	1h15 1h = 2,20 €	→ 2h 1h = 2,20 €	2h15 1h = 2,20 €	5h	Zone bleue complémentaire 2h	→ Stable
	Le Pré-St-Gervais	2h 1h = 1 €	↗ 3h 1h = 1,20 €	10h 1h = 0,80 €	→ 10h 1h = 0,80 €		→ Stable
	Pantin	2h 1h = 1 €	→ 10h (rec. 2h) 1h = 1 €	4h 1h = 1 €	↗ 10h (rec. 4h) 1h = 1,2 €		↗ Elargissement
Communes avec une bonne accessibilité en TC	Recommandations PDUIF		< 4h 1h = 1,20 €		> 4h 1h = 1 €		
	Bobigny	2h 1h = 0,80 €	↘ Zone bleue 2h	-	-		↗ Elargissement
	Bondy	3h 3h = 4 €	→ 3h 1h = 1 € (3h = 4 €)	8h 8h = 3,50 €	→ 8h 1h = 1 € (8h = 3,50 €)	Zone bleue complémentaire 1h30	↗ Elargissement
	Noisy-le-Sec	Zone bleue	→ Zone bleue 1h30	-	-		↗ Elargissement
	Romainville	Zone bleue	→ Zone bleue 1h30	-	-		↗ Elargissement

Cohérent avec les
préconisations du PDUIF

En-deçà des préconisations
du PDUIF

→ Réglementation autant contraignante

↘ Réglementation moins contraignante

↗ Réglementation plus contraignante

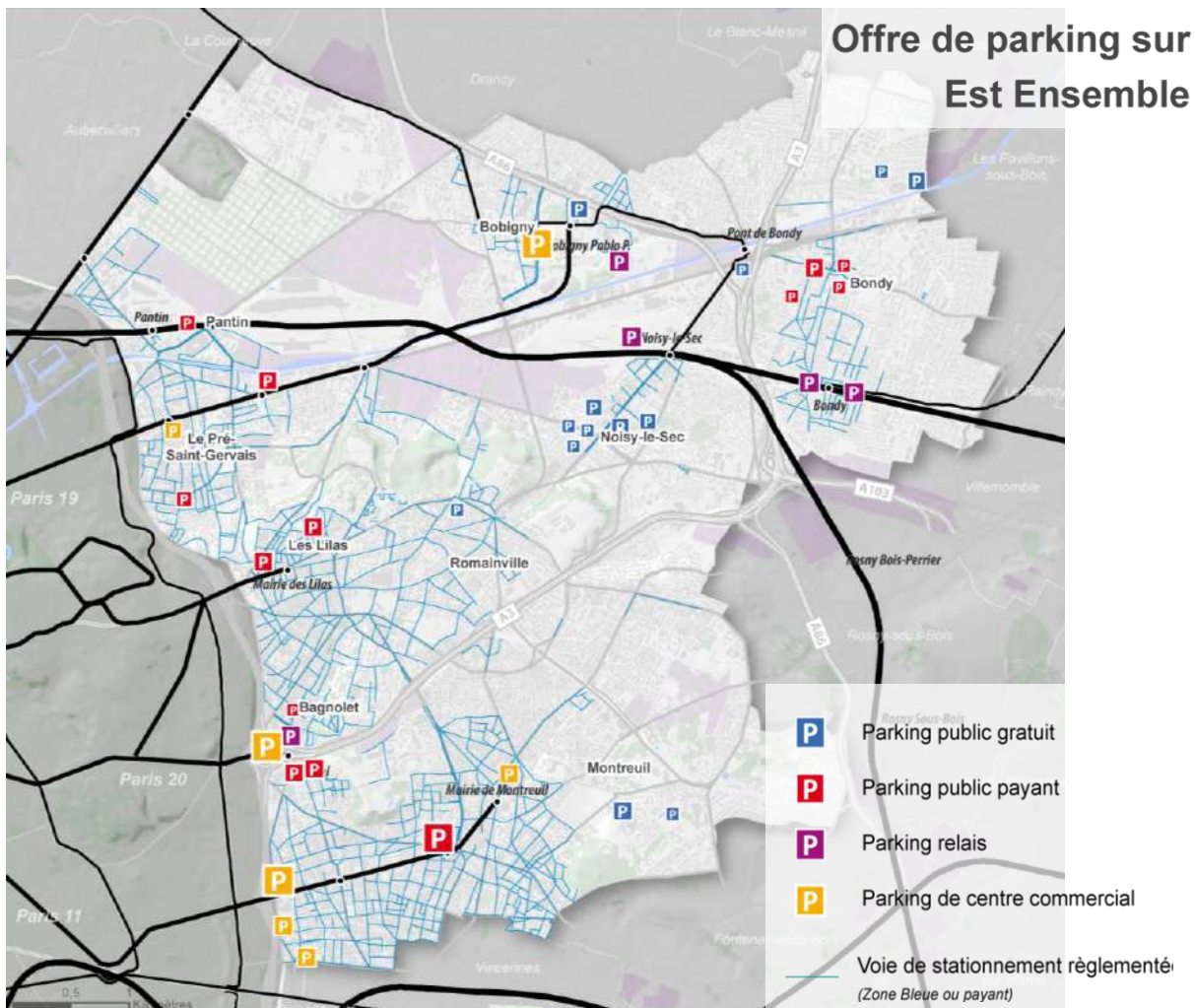
Source : Villes Est Ensemble - ITEM 2022

62 % des communes concernées par la recommandation du PDUIF ont mis en place du stationnement payant :

- Les communes qui n'ont pas mis en place le stationnement payant sont plutôt éloignées de Paris, mais aussi des communes de cœur de métropole concernées par de grands projets de transport
- Une instauration du stationnement payant trop peu orientée vers une politique globale de mobilité qui vise le report modal

Bilan de la réforme du stationnement payant en voirie :

- Des tarifs qui ont augmenté, et qui sont généralement au dessus de la feuille de route établie par le PDUIF
- Des usagers qui pointent du doigt la complexité générale du système
- Des usagers qui semblent avoir accepté les nouveaux barèmes tarifaires
- Une modernisation des modes de paiement jugée favorablement
- Des collectivités qui estiment que le bilan est satisfaisant malgré les difficultés techniques
- Un contexte plus favorable pour permettre un report vers le stationnement en parking.



Environ 5 500 places en parking public sur Est Ensemble (Source : PLUi Est Ensemble)

40 parkings publics sur le territoire (y compris les parkings des centres commerciaux et P+R) qui offrent en tout environ 5 500 places.

Les parkings publics ne représentent que 4,6 % de l'offre de stationnement du territoire

Les parkings des centres commerciaux ainsi que ceux des P+R viennent se rajouter à l'offre disponible, mais sont réservés à certaines catégories d'utilisateurs (rabattement vers les transports collectifs pour les P+R et usagers des centres commerciaux).

Communes	Nombre total de places en parking public (hors parkings des centres commerciaux)
Bagnole	918
Bobigny	200
Bondy	495
Les Lilas	320
Montreuil	534
Noisy-le-Sec	389
Pantin	238
Le Pré Saint-Gervais	90
Romainville	167
Est Ensemble	3 351

Source : PLUi Est Ensemble

Des espaces de parking sous-utilisés

Lors d'études de stationnement réalisées sur les communes du territoire, la faible utilisation des parkings résidentiels a été mise en avant, alors même que du stationnement illicite sur voirie est constaté tout le long de la journée (source : PLUi Est Ensemble – Diagnostic). Outre l'encombrement de la voirie induit par cette faible utilisation, ce phénomène a également l'inconvénient d'une consommation importante d'espace public par ces parcs de stationnement, sans bénéfice pour les usagers de la route.

Un consensus autour des difficultés en matière de stationnement

Toutes les communes ont émis les mêmes préoccupations en matière de stationnement et de gêne occasionnée. Ainsi, il ressort un stationnement résidentiel problématique, un stationnement illégitime important et une organisation délicate du stationnement au moment des entrées/sorties des établissements scolaires de maternelle/primaire.

Le stationnement illégitime

Il existe trois exemples de stationnement illégitime souvent rencontrés. Ce stationnement courant peut poser de réels problèmes aux autres modes.

1/ L'achat « baguette »	2/ Je travaille	3/ J'habite à côté
<p>Durée : très courte durée Motif : achat (visiteur), arrêt rapide au domicile (résidents) CONSEQUENCES : un stationnement sur voirie qui gêne les autres usagers : automobilistes, bus, cyclistes, piétons</p>	<p>Durée : courte à moyenne durée Motif : stationnement avec véhicule personnel ou professionnel au plus près du commerce, ou du lieu d'activité CONSEQUENCES : un stationnement sur voirie qui gêne les autres usagers : automobilistes, bus, cyclistes, piétons</p>	<p>Durée : moyenne durée à longue durée Motif : stationnement résidentiel CONSEQUENCES : habitués des lieux, les résidents pratiquent généralement un stationnement moins « gênant », mais de plus longue durée. Les véhicules illégitimes sont garés au plus près des résidences, soit en voirie peu passante, soit dans les parkings. Cette catégorie de stationnement illégitime perdure la nuit, et même si c'est parfois la résultante d'une saturation des espaces de stationnement, c'est bien souvent un choix volontaire qui consiste à stationner au plus près du domicile.</p>

Le stationnement très gênant

De nombreux retours sont faits par les transporteurs quant à la circulation des bus qui sont parfois bloqués par ce comportement gênant des automobilistes / livreurs tout comme les cyclistes avec du stationnement abusif sur les aménagements cyclables.

Le stationnement résidentiel

Le déficit en matière de stationnement résidentiel tient pour partie de la séparation des baux du logement et du stationnement qui a pour effet pervers d'inciter certains locataires dans de l'habitat collectif notamment social à ne pas prendre une place privée de parking et à stationner ainsi sur l'espace public contribuant à une saturation artificielle du stationnement public alors qu'une offre privée existe mais n'est pas utilisée.

Le stationnement aux abords des écoles

La majorité des communes connaissent d'importantes difficultés aux abords des écoles. Même si la pénibilité est limitée à une vingtaine de minutes cela peut engendrer des problèmes importants. Sur Est Ensemble, certaines communes ont réalisé où projette de mettre en place le concept de rue des écoles ou rue scolaire pour garantir une sécurisation maximum tout en incitant sur le nécessaire changement de comportement vis-à-vis de la dépose / reprise des enfants



Source : coren.be

Un stationnement illicite des deux-roues motorisés (*et des cycles*) qui peut générer des difficultés pour les modes actifs

En particulier sur les communes du Faubourg la présence forte de deux-roues motorisés impliquent un stationnement anarchique sur trottoirs notamment. Les communes concernées ont toutes pour volonté de développer le stationnement pour les deux-roues motorisés. Certaines travaillent en lien avec la loi LOM qui impose pour des raisons de co-visibilité de sanctuariser un espace de 5 m. en amont des traversées piétonnes de travailler également sur la neutralisation éventuelle d'une seconde place de stationnement pour créer des places pour les deux-roues motorisés.

La ville de Paris mettra en place une tarification pour le stationnement des deux-roues motorisés au 1^{er} septembre 2022

Fin 2021, seules deux villes de la région parisienne avaient instauré un stationnement payant pour les deux-roues motorisés : Vincennes et Charenton-le-Pont (depuis Avril 2018). Au 1^{er} septembre 2022, la ville de Paris rendra obligatoire la tarification pour le stationnement des deux-roues motorisés, qui pourront stationner à la fois sur les places réservées sur voirie, mais aussi sur les bandes de stationnement classiques. **Sont concernés les motos et scooters thermiques.** Le tarif de la redevance correspondra à la moitié de celle payée par les véhicules légers, de même en cas de l'absence de paiement du stationnement, le montant du Forfait Post Stationnement sera divisé par deux, soit 37,5 € et zone 1 et 25 € en zone 2. **A noter que les deux-roues motorisés basses émission** (deux-roues motorisés électriques, trottinettes électriques ...), **bénéficieront de la gratuité du stationnement de surface.**

Une réflexion sur la règlementation du stationnement dans les communes du territoire.

Le stationnement illicite des deux-roues motorisés pose problème dans la majorité des communes d'Est Ensemble. Les entretiens auprès des villes ont en effet mis en avant des problèmes de stationnement illicite avec pratiques anarchiques sur les trottoirs qui gênent le cheminement des piétons, notamment dans les communes limitrophes de Paris. Le développement important des services de livraison à domicile ces dernières années ont de plus contribué à aggraver le problème.

Le déploiement d'une offre suffisante pour le stationnement des deux-roues motorisés est un élément essentiel selon certaines communes, avant d'envisager la tarification du stationnement. L'offre est en effet jugée pour le moment insuffisante même si plusieurs villes ont investi sur ce point. **Cette question de la tarification du stationnement pour les deux-roues motorisés n'a pas été tranchée, et des débats sont en cours en interne dans la plupart des communes.**

Outre les mesures de déploiement de l'offre, les communes lancent des initiatives pour solutionner ce défi. Ainsi, la commune de Montreuil a mis en place une redevance d'occupation du domaine public pour les magasins de scooters, et Pantin lance en 2022 un Audit pour le stationnement des deux-roues motorisés pour rajouter le stationnement manquant.

Paris : le nombre de places de stationnement pour les deux-roues motorisés est passé de moins de 50 000 en 2009, à près de 90 000 en 2017



Un enjeu important de gestion du parc de stationnement automobile dans l'espace privé

Les collectivités ont la possibilité de contrôler le stationnement privé pour les opérations neuves ou de réhabilitation de logement en fixant des seuils plancher de nombre de stationnement à réaliser dans les PLU(i). Cet élément est important pour la gestion des mobilités dans une optique de développement durable. Par exemple pour les logements, un seuil plancher trop haut de stationnement automobile par logement encouragerait à l'usage de la voiture particulière, trop bas, il entrainerait un report du stationnement vers l'espace public, et potentiellement une aggravation du phénomène de stationnement illicite.

Des seuils planchers sur la construction de stationnement automobile plus contraignants à proximité des gares, dans une optique de report modal vers les transports en commun

Dans un périmètre de 500m aux alentours des gares, le PLUi d'Est Ensemble fixe pour toutes les communes un seuil plancher de 0,5 places par logement. Le seuil plancher est inférieur dans le périmètre des gares, que pour le reste de la commune. L'objectif étant d'encourager les habitants qui résident à proximité d'une offre de transport en commun lourde à les utiliser, plutôt que d'utiliser la voiture particulière.

Un développement du stationnement privé qui participe à la baisse de la demande sur l'espace public

Comme nous l'avons souligné, 6 700 ménages supplémentaires entre 2013 et 2018 disposaient d'un nouvel espace de stationnement. C'est essentiellement cet élément qui est responsable de la baisse du besoin en stationnement sur espace public pour les résidents.

Des normes plancher trop hautes au regard des taux de motorisation actuels et des évolutions à venir en lien avec la ZFE ?

Taux de motorisation		
Communes	2018	2013
Bagnole	0,59	0,63
Bobigny	0,67	0,66
Bondy	0,82	0,83
Le Pré Saint-Gervais	0,53	0,58
Les Lilas	0,58	0,59
Montreuil	0,59	0,62
Noisy-le-Sec	0,74	0,69
Pantin	0,5	0,54
Romainville	0,72	0,78
Est Ensemble	0,63	0,66

Communes	Normes planchers PLD 2015 (place par logement)	Normes planchers PLUi (place par logement)	
		Au sein du périmètre de 500 m autour des gares	Hors du périmètres des gares
Bagnole	0,8	0,5	0,8
Bobigny	1	0,5	1
Bondy	1	0,5	1
Le Pré St-Gervais	0,9	0,5	0,8
Les Lilas	0,8	0,5	0,8
Montreuil	0,8	0,5	0,65
Noisy-le-Sec	1	0,5	1
Pantin	0,8	0,5	0,8
Romainville	1	0,5	0,8

- Dans le cadre de la ZFE, une anticipation de la baisse de la motorisation est à prendre en compte dans les normes, afin de ne pas surdimensionner l'offre de stationnement privée
- Beaucoup de projets de transports en commun lourds sont actuellement programmés sur le territoire, et l'accessibilité des transports en commun va considérablement s'améliorer.

Détail des normes plafond et plancher du PLUi en matière d'installation de stationnement automobile dans les constructions neuves ou réhabilitations pour des activités de bureaux

Communes	Au sein du périmètre de 500 m. autour des gares		Hors du périmètre des gares	
	Normes plafond PLUi	Normes planchers PLUi	Normes plafond PLUi	Normes planchers PLUi
Bagnole	1 pl / 90 m ² de SP	1 pl / 100 m ² de SP	1 pl / 80 m ² de SP	1 pl / 90 m ² de SP
Bobigny	1 pl / 60 m ² de SP	1 pl / 100 m ² de SP	1 pl / 60 m ² de SP	1 pl / 80 m ² de SP
Bondy	1 pl / 60 m ² de SP	1 pl / 100 m ² de SP	1 pl / 60 m ² de SP	1 pl / 80 m ² de SP
Le Pré St-Gervais	1 pl / 90 m ² de SP	1 pl / 100 m ² de SP	1 pl / 80 m ² de SP	1 pl / 90 m ² de SP
Les Lilas	1 pl / 90 m ² de SP	1 pl / 100 m ² de SP	1 pl / 80 m ² de SP	1 pl / 90 m ² de SP
Montreuil	1 pl / 90 m ² de SP	1 pl / 100 m ² de SP	1 pl / 80 m ² de SP	1 pl / 90 m ² de SP
Noisy-le-Sec	1 pl / 60 m ² de SP	1 pl / 100 m ² de SP	1 pl / 60 m ² de SP	1 pl / 80 m ² de SP
Pantin	1 pl / 90 m ² de SP	1 pl / 100 m ² de SP	1 pl / 80 m ² de SP	1 pl / 90 m ² de SP
Romainville	1 pl / 60 m ² de SP	1 pl / 100 m ² de SP	1 pl / 60 m ² de SP	1 pl / 80 m ² de SP

Le PLUi a introduit des normes planchers et plafonds pour les bureaux qui respectent les prescriptions du PDUIF

Est Ensemble au sein du PLUi a été plus loin que les prescriptions du PDUIF. Ainsi, l'ensemble des communes du Territoire sont en accord avec les attentes du PDUIF sur les normes à destination des opérations d'activités de bureaux. Le seuil plafond est de 1 place / 90m² de SP pour les communes limitrophes de Paris et de 1 place / 60m² de SP pour les autres communes du territoire à proximité des gares et plus faible au-delà de 500 m. des gares. L'objectif assumé de ces normes est d'éviter pour les actifs des bureaux un recours massif à l'automobile, que la mise à disposition d'un place sur le lieu d'emploi incite, dans les secteurs bien desservi en TC.

Communes	Prescription PDUIF Normes plafond
Bagnole	1/ tranche 90 m ² rayon de 500 m des gares 1/ tranche 70 m ² au-delà de 500 m des gares
Bobigny	1/ tranche 60 m ² rayon de 500 m des gares 1/ tranche 50 m ² au-delà de 500 m des gares
Bondy	1/ tranche 60 m ² rayon de 500 m des gares 1/ tranche 50 m ² au-delà de 500 m des gares
Le Pré St-Gervais	1/ tranche 90 m ² rayon de 500 m des gares 1/ tranche 70 m ² au-delà de 500 m des gares
Les Lilas	1/ tranche 90 m ² rayon de 500 m des gares 1/ tranche 60 m ² au-delà de 500 m des gares
Montreuil	1/ tranche 90 m ² rayon de 500 m des gares 1/ tranche 70 m ² au-delà de 500 m des gares
Noisy-le-Sec	1/ tranche 90 m ² rayon de 500 m des gares 1/ tranche 50 m ² au-delà de 500 m des gares
Pantin	1/ tranche 90 m ² rayon de 500 m des gares 1/ tranche 70 m ² au-delà de 500 m des gares
Romainville	1/ tranche 90 m ² rayon de 500 m des gares 1/ tranche 50 m ² au-delà de 500 m des gares

L'installation de stationnement vélo dans l'espace privé : un levier essentiel pour encourager la pratique cyclable sur le territoire

La mise à disposition de locaux vélos sécurisés à la fois pour les riverains, et les actifs du territoire, est un levier essentiel pour encourager la pratique cyclable. En effet, l'assurance de trouver une place libre à son lieu de destination ou à son domicile, ainsi qu'une garantie sur la sécurité de son matériel, encouragent l'usage du vélo sur le territoire. L'instauration de seuils minimaux d'installation de stationnement vélo dans le cadre de projets privés est un élément important pour sécuriser la pratique, et encourager au report modal.

Des normes plus ambitieuses dans le PLUi que le PDUiF pour l'installation de stationnement vélo dans les constructions neuves ou les réhabilitations

Sous-destination des constructions	Normes plafonds PLUi pour le stationnement vélo		
	PDUiF	PLD 2015	PLUi
Logement	<ul style="list-style-type: none"> 0,75 m²/logement jusqu'à 2 pièces, 1,5 m²/logement à partir de 3 pièces, minimum 3 m² 	<ul style="list-style-type: none"> 1,5 m²/logement, minimum 3 m² 	<ul style="list-style-type: none"> 1,5 m²/logement, minimum 3 m²
Bureaux	<ul style="list-style-type: none"> 1,5 m² pour 100 m² SP 	<ul style="list-style-type: none"> 3 m² pour 100 m² SP 	<ul style="list-style-type: none"> 1,5 m² pour 100 m² de SP A Montreuil : 3 m² pour 100 m² de SP
Commerces , services, industries, équipements publics	<ul style="list-style-type: none"> 1 place pour 10 employés 	<ul style="list-style-type: none"> 1 place pour 10 employés 	<ul style="list-style-type: none"> 1 place pour 10 employés
Etablissements scolaires	<ul style="list-style-type: none"> 1 place pour 8 à 12 élèves 	<ul style="list-style-type: none"> 1 place pour 12 élèves 	<ul style="list-style-type: none"> 1 place pour 8 à 12 élèves

A l'exception de la construction de bureaux, les normes du PLUi d'Est Ensemble pour l'installation de stationnement vélo sont identiques, voire plus ambitieuses que les recommandations formulées lors du PLD 2015. Elles sont par ailleurs systématiquement plus ambitieuses que les recommandations formulées par le PDUiF (à l'exception des normes sur les établissements scolaires, qui sont conformes aux recommandations PDUiF).

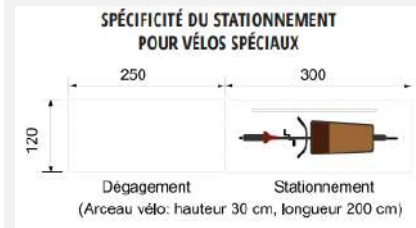
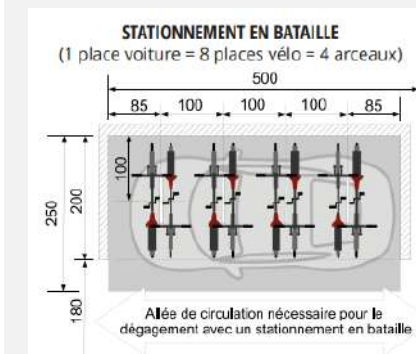
Seule la commune de Montreuil a des normes conformes aux recommandations du PLD 2015 concernant l'installation de stationnement vélo dans les nouvelles constructions de bureaux

La recommandation formulée par le PLD 2015 est 3m² de stationnement vélo pour 100 m² SP, et la norme PLUi d'Est Ensemble est de seulement 1,5 m² pour 100m² SP. Seule la commune de Montreuil a formulé une norme plus contraignante, en conformité avec les recommandations du PLD 2015.

Un dimensionnement du stationnement vélo privatif qui doit s'accompagner de mesures qualitatives

Proximité : le stationnement vélo doit être implanté au plus près des accès principaux aux bâtiments et s'implanter en RDC.

Accessibilité : l'accès au stationnement doit être simple, permettre une accroche aisée des vélos et éviter les pinces roues.



ATOUS

- Toutes les communes ont instauré des réglementations de stationnement, complétées par des extensions de périmètre depuis 2015,
- Une baisse du taux de motorisation des ménages en cours qui permet d'envisager une diminution de la pression pour le stationnement résidentiel.

FAIBLESSES











- Des espaces de parkings en général sous-utilisés alors que la voirie environnante est saturée,
- Une forte pression en matière de stationnement résidentiel alors que le taux de motorisation est faible,
- Des taux de congestion très élevés voire saturés sur l'ensemble d'Est Ensemble,
- Un stationnement illicite très marqué qui désorganise les déplacements en modes actifs et dégrade la performance des bus,
- Le passage de secteurs payants à des zones bleues sur Bobigny.

OPPORTUNITES

- La lutte contre le stationnement illicite, notamment avec de la vidéo verbalisation pourra permettre de résoudre les difficultés de circulations des bus et modes actifs,
- Des études de circulation / stationnement en cours dans la majeure partie des communes qui permettent d'envisager des changements en matière de réglementation et de zonage.
- La neutralisation de la place de stationnement en amont des traversées piétonnes qui pourra permettre d'accueillir du stationnement vélo.

MENACES

- Ne pas utiliser l'outil stationnement, levier essentiel qu'il convient de mettre en place de manière urgente pour notamment pouvoir anticiper l'échéance de fin des véhicules thermiques au sein de la ZFE en 2030,
- Ne pas faire évoluer les normes de stationnement du PLUi et risquer ainsi de créer trop de places au sein des futures constructions.

Actions	Etat d'avancement	Poursuite de l'action
<p>4.1. Faire évoluer l'organisation et les réglementations du stationnement sur Est Ensemble</p>	<p> <i>En cours de réalisation</i></p>	<p> <i>A poursuivre</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les préconisations du PLD n'ont pas toutes été mises en œuvre. • Une réglementation possiblement à réadapter au regard des projets d'infrastructures TC, de l'évolution des besoins en stationnement des ménages et des évolutions législatives sur la dépenalisation du stationnement.
<p>4.2. Mieux contrôler le stationnement</p>	<p> <i>En cours de réalisation</i></p>	<p> <i>A poursuivre</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Le contrôle du stationnement doit continuer à se « staffer » que ce soit en moyen humain ou matériel (vidéoverbalisation) pour que les politiques mises en place portent leurs effets.
<p>4.3. Favoriser une mutualisation du stationnement privé dans les futurs opérations immobilières</p>	<p> <i>En cours de réalisation</i></p>	<p> <i>A réadapter</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Le principe a été inscrit au PLUi mais les expérimentations pourraient être encouragées et généralisées à l'ensemble des communes. • L'enjeu n'est pas une mutualisation qu'au niveau du stationnement privé mais également à l'échelle du stationnement public.
<p>4.4. Agir sur les normes des PLU en matière de stationnement</p>	<p> <i>Réalisé</i></p>	<p> <i>A réadapter</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Faut-il requestionner les normes de stationnement qui ont été récemment harmonisées à l'échelle d'Est Ensemble dans le cadre du PLUi, même si elles ressemblent davantage à des normes communales plus qu'à des normes territoriales ?
<p>4.5. Offrir un meilleur équilibre en voirie entre les voitures, les vélos et les deux-roues motorisés</p>	<p> <i>En cours de réalisation</i></p>	<p> <i>A poursuivre</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • La LOM adoptée en décembre 2019, a rendu obligatoire la neutralisation d'une place de stationnement en amont des passages piétons, laissant des espaces libres pour d'autres formes de stationnement. • Un enjeu de report des stationnements en voirie dans les parkings en ouvrage

6.

Les modes actifs

Introduction

Selon le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART), les modes actifs sont « des modes de déplacement dans la rue ou sur route sans apport d'énergie autre qu'humaine comme la marche, le vélo, la trottinette, les rollers... ». Même si un mouvement mécanique est donc nécessaire, la différence avec les modes motorisés réside dans le fait qu'il n'y pas besoin d'une combustion (et donc de source d'énergie extérieure) pour le fonctionnement.

Dans une optique de réduction de la pollution atmosphérique, et notamment de la quantité de gaz à effet de serre rejetée pour motif de déplacement, un objectif de baisse du nombre de déplacements en voiture et deux-roues motorisés de 2 % entre 2010 et 2020 a été formulée au PDUIF. Pour accompagner cette baisse des déplacements motorisés, un des axes de développement majeur est le développement des modes actifs. Ces derniers sont cependant des usagers vulnérables, et le développement de ces usages nécessite une politique volontariste pour apporter à la fois sécurité et confort dans la pratique.

Les actions du PDUIF pour agir sur cette thématique sont les suivantes :

- Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs
- Résorber les principales coupures urbaines
- Aménager la rue pour le piéton
- Rendre la voirie cyclable
- Favoriser le stationnement des vélos
- Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics
- Développer des services vélo
- Développer la glisse urbaine

La pratique des modes actifs doit s'observer à 4 niveaux :

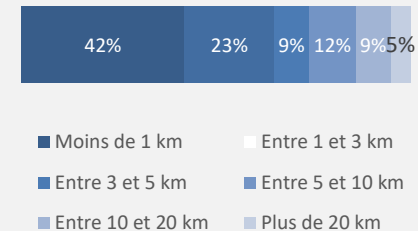
- 1 : les qualités de déplacements des piétons au regard des aménagements présents,
- 2 : les possibilités de cohabitation modale (zone 30, zone de rencontre...),
- 3 : les aménagements réalisés pour faciliter la pratique cyclable,
- 4 : les temps de parcours en modes actifs pour relier les principaux pôles générateurs de déplacements.

Un réel potentiel des modes actifs du fait de l'importance du nombre de déplacements courts

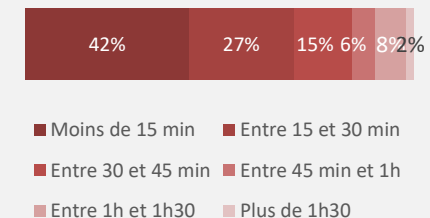
L'enquête globale transport 2018 (EGT 2018) révèle qu'une part importante des déplacements quotidiens des franciliens sont de courte, voire de très courte portée. Ainsi, 42 % des déplacements font moins de 1 km, et la portée moyenne des déplacements est de 4,7 km. Symétriquement, on observe que 42 % des déplacements durent moins de 15min, et que la durée moyenne est de 23 minutes. A noter que ces répartitions changent très peu par rapport à l'EMD 2010. La mobilité de proximité est ainsi prédominante en Île-de-France.

Cet élément est tout à fait favorable au développement des mobilités actives qui peuvent être compétitives avec les autres modes de transport sur les trajets courts.

Répartition des déplacements tous modes selon leur portée en 2018



Répartition des déplacements tous modes selon leur durée en 2018



Source : EGT 2018

Une part modale de la marche qui s'élève à près de 40 % pour les déplacements en Île-de-France

L'Enquête Globale Transport 2018 (EGT, 2018) estime à 17,2 millions le nombre de déplacements réalisés chaque jour à pied en Île-de-France. À noter que ce chiffre ne reflète pas la totalité des déplacements à pied car les déplacements en transports en commun impliquent des trajets à pied. La marche serait ainsi le premier mode de déplacement devant la voiture (34,4 % de part modale) et les transports collectifs (21,9 %).

Un mode pour les déplacements de proximité

En 2010, l'Enquête Globale Transport (EGT, 2010) révélait que la marche est majoritairement un mode de déplacement de proximité. En moyenne sur le territoire d'Est Ensemble et selon l'EGT 2010, les résidents de la communauté d'agglomération réalisent **3,51 déplacements un jour de semaine** (y compris en dehors du territoire). Environ **44 % de ces déplacements s'effectuent en marchant** et en moyenne les déplacements à pied ont une **portée de 400 mètres** pour un **temps de parcours de 13 minutes**. Ces chiffres étaient par ailleurs fidèles aux moyennes observées par l'EGT 2010 pour les espaces « cœur d'agglomération » et à ce qui est constaté en Seine-Saint-Denis et en Petite Couronne avec une part de la marche située entre 41 et 43 % avec toujours une portée et une durée identique pour un déplacement en marchant. Dans cette même logique, l'EGT 2010 révèle que la marche est principalement un mode de déplacement interne au territoire d'Est Ensemble puisqu'environ **67 % des déplacements internes au territoire sont effectués en marchant**. Lorsqu'il s'agit d'un **déplacement d'échange avec un autre territoire**, ce chiffre retombe à environ 7 %.

Un mode de plus en plus sollicité pour le loisir et les déplacements connexes au travail

En Île-de-France, l'EGT 2018 révèle que le motif principal des déplacements à pied est le domicile-loisir, qui représente 20 %, soit 3,4 millions de déplacements par jour. C'est 25 % de déplacements supplémentaires à pied liés au loisir en comparaison des résultats de l'EGT 2010 (2,7 millions de déplacements, soit 17 % des déplacements en 2010).

Les déplacements à pied liés aux achats, ont à l'inverse baissé de 10 % entre 2010 et 2018, passant de 2,9 millions de déplacements par jour, à 2,6 millions. Premier motif des déplacements à pied en 2010, il est maintenant derrière les loisirs, et quasiment au même niveau que les déplacements liés aux études (2,5 millions de déplacements par jour) dont le nombre a stagné. En 2010, 62 % des déplacements à destination des supérettes, des marchés ou des petits commerces sont réalisés en marchant contre 18 % des déplacements vers les hypermarchés et centres commerciaux (EGT, 2010). Cela vient donc renforcer le fait que la marche est adaptée aux faibles distances et donc aux commerces de proximité.

Un des motifs de déplacement à pied dont le nombre a explosé entre 2010 et 2018 avec une augmentation de 50 %, sont les déplacements domicile – autre (de 1,6 millions de déplacements par jour à 2,8 millions). Et ce, alors même que les déplacements journaliers à pied domicile – travail ont peu augmenté (de 0,7 à 0,8 millions, soit 14 % d'augmentation).

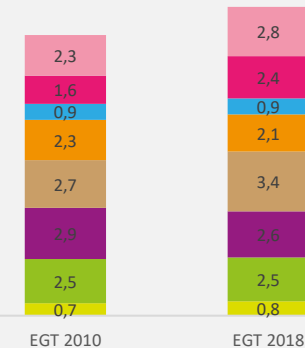
En agglomération centrale, un peu moins de 30 % de la surface de voirie est dédiée au piétons

(source : Evaluation PDUIF 2021, et Institut Paris région, 2021)

- Plus de 40 % à Paris
- Plus de 35 % en cœur de métropole
- Environ 20 % dans les agglomérations des pôles de centralité
- Environ 10 % dans les bourgs, villages et hameaux

Une part importante des trajets à pied liés aux loisirs ou aux achats

Déplacements à pied par jour (en millions) selon le motif



- Autres motifs
- Travail - Autres
- Domicile - Affaires personnelles
- Domicile - Accompagnement
- Domicile - Loisirs
- Domicile - Achats
- Domicile - Etudes
- Domicile - Travail

Source : EGT 2018

Un parc de vélos personnels qui a baissé en Île-de-France

Selon l'EGT 2018, les ménages franciliens disposent de 3,7 millions de vélos personnels. Ce chiffre est en baisse par rapport à l'EGT 2010, qui estimait ce chiffre à 5,5 millions. En moyenne en Île-de-France, il y a 350 vélos personnels pour 1 000 habitants. Ce chiffre diffère cependant entre Paris, où le nombre de vélos moyen pour 1 000 habitants est de 230, contre 290 en petite couronne et 460 en grande couronne. Cette différence est principalement expliquée par la difficulté à garer son vélo en centre-ville.

Le nombre de vélos électriques a été multiplié par trois depuis 2010, mais ne représente que 3 % du parc de vélos des franciliens.

Une pratique du vélo progresse en Île-de-France

En Île-de-France, l'EGT 2018 a estimé à près de 840 000 le nombre de déplacements quotidiens réalisés en vélo en semaine, soit un tiers de plus en comparaison des chiffres estimés à l'occasion de l'EGT 2010 (653 000). Le rapport d'enquête précise également que ce chiffre est sous-estimé en raison d'une surreprésentation des périodes d'hiver (avec épisodes neigeux). Une autre estimation du nombre de déplacements réalisés à vélo a également été menée pour les mois de septembre et octobre 2020, et plus d'un million de déplacements journaliers ont été estimés à cette période.

Une augmentation importante des trajets domicile-travail, domicile – achats et domicile – loisirs réalisés à vélo

Entre 2010 et 2018, le nombre de déplacements domicile – travail réalisés par jour en vélo est passé de 191 000 à 252 000, soit une augmentation de 32 %. Les trajets domicile-travail représentent 30 % des trajets réalisés à vélo chaque jour. A noter que les autres déplacements à vélo connexes au travail ont également augmenté de 32 % entre 2010 et 2018, passant de 59 000 à 78 000.

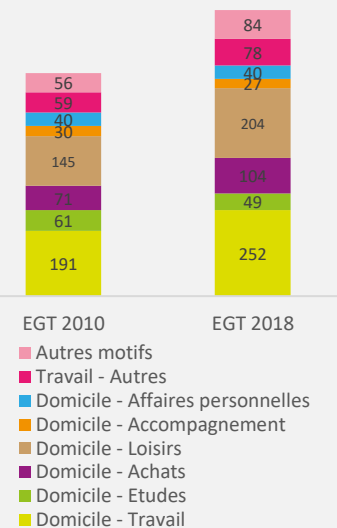
Le nombre de trajets à vélo a également beaucoup augmenté pour le motif domicile-loisirs. Ce dernier enregistre une hausse de 41 % (de 145 000 à 204 000 déplacements par jour entre 2010 et 2018) et représente en 2018 un quart des déplacements réalisés à vélo. Les trajets domicile-loisir se situent dans la même tendance, avec une hausse de 46 % (de 71 000 à 104 000 déplacements / jour entre 2010 et 2018).

Les profils des usagers du vélo

C'est un mode de transport plutôt masculin puisque l'EGT 2018, comme l'EGT 2010 révèlent que plus de 60 % des déplacements à vélo sont effectués par des hommes. De plus, les déplacements à vélo en Ile-de-France sont réalisés à plus de 60 % par des actifs occupés (contre 48 % pour l'EGT 2010). Comme la marche, le vélo est un mode de déplacement de proximité qui a une portée de 2 km en moyenne.

L'EGT 2018 révèle également que les déplacements de petite couronne représentent 1/3 des déplacements (1/4 pour Paris, et 1/4 pour le Grande Couronne).

Déplacements à vélo par jour (en milliers) selon le motif



Profil des cyclistes:

- 58 % d'hommes, et 42 % de femmes
- 44 % de 26 – 35 ans et 26 % de 36 – 45 ans
- 41 % de cadres et professions intellectuelles supérieures, 21 % d'employés et 13 % de professions intermédiaires
- 50 % ont des revenus supérieurs à 2 500 € / mois
- 80 % utilisent leur vélo au moins 3 à 4 fois par semaine pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'étude
- 69 % déclarent qu'ils utilisent leur vélo pour l'environnement, 55 % pour le côté pratique, et 53 % pour la rapidité

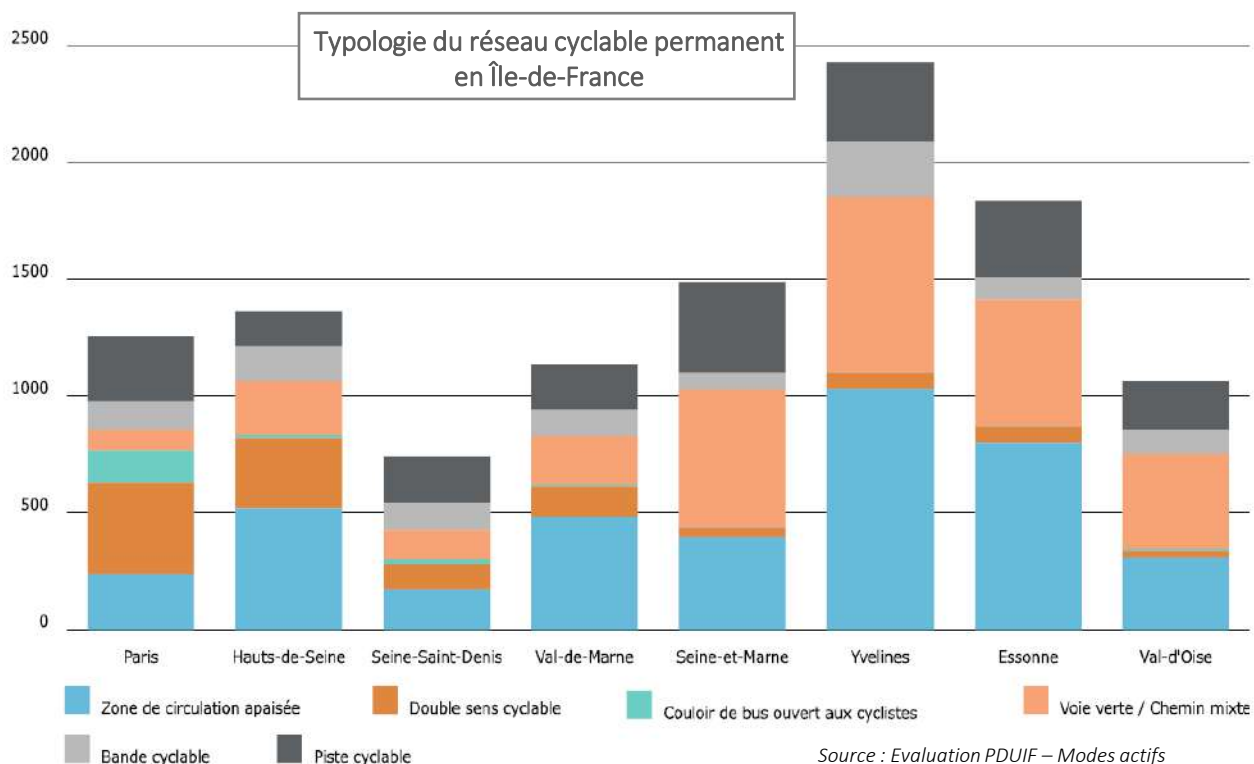
Source : ADEME 2020 – Ateliers participatifs de réparation de vélo

Aménagements cyclables : la Seine-Saint-Denis est le département le moins doté d'Île de France

Les graphiques ci-dessous issus de l'évaluation du PDUIF montre le volume et la typologie du réseau cyclable permanent pour chaque département d'Île-de-France.

Concernant la typologie des aménagements, on constate que la majorité d'entre eux sont des zones de circulation apaisée, qui représentent près de la moitié des aménagements régionaux. En agglomération centrale (Paris, Hauts-de-Seine notamment), on observe également une large proportion de double-sens cyclables. Les pistes et les bandes cyclables représentent environ 1/3 des aménagements. La proportion de voies vertes est très variable en fonction des départements: plus ils sont urbains, moins ces dernières sont développées.

La Seine-Saint-Denis est le département d'Île-de-France le moins bien doté en aménagements cyclables. Par exemple, en comparant le département des Hauts-de-Seine, qui a une superficie de 35 % inférieure à celle du département de Seine-Saint-Denis, mais qui dispose d'un réseau cyclable quasiment deux fois plus important, (différence en grande partie due à une carence de zones de circulation apaisée en Seine-Saint-Denis).



Source : Evaluation PDUIF – Modes actifs

11 300 km d'itinéraires cyclables en Île-de-France en 2021

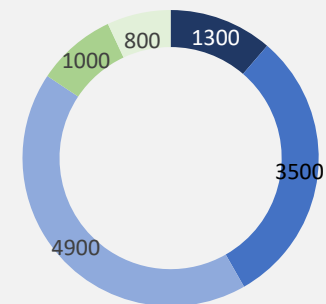
- Plus de 1 000 km de pistes cyclables
- Plus de 1 000 km de bandes cyclables

Impossibilité de comparer directement les linéaires d'aménagements recensés en 2010 et en 2021 du fait d'un changement dans la méthode de recensement

Une accélération du développement d'aménagements cyclables avec la crise sanitaire

Un linéaire majoritairement déployé en agglomération centrale

Linéaires d'aménagements cyclables en km



- Paris
- Cœur de métropole
- Agglomération centrale
- Agglomération des pôles de centralité
- Bourgs, villages, hameaux

Source : Evaluation PDUIF – Modes actifs

Le RER Vélo « RER V », une proposition associative reprise par la Région Ile-de-France pour développer de grands itinéraires vélos en Île-de-France

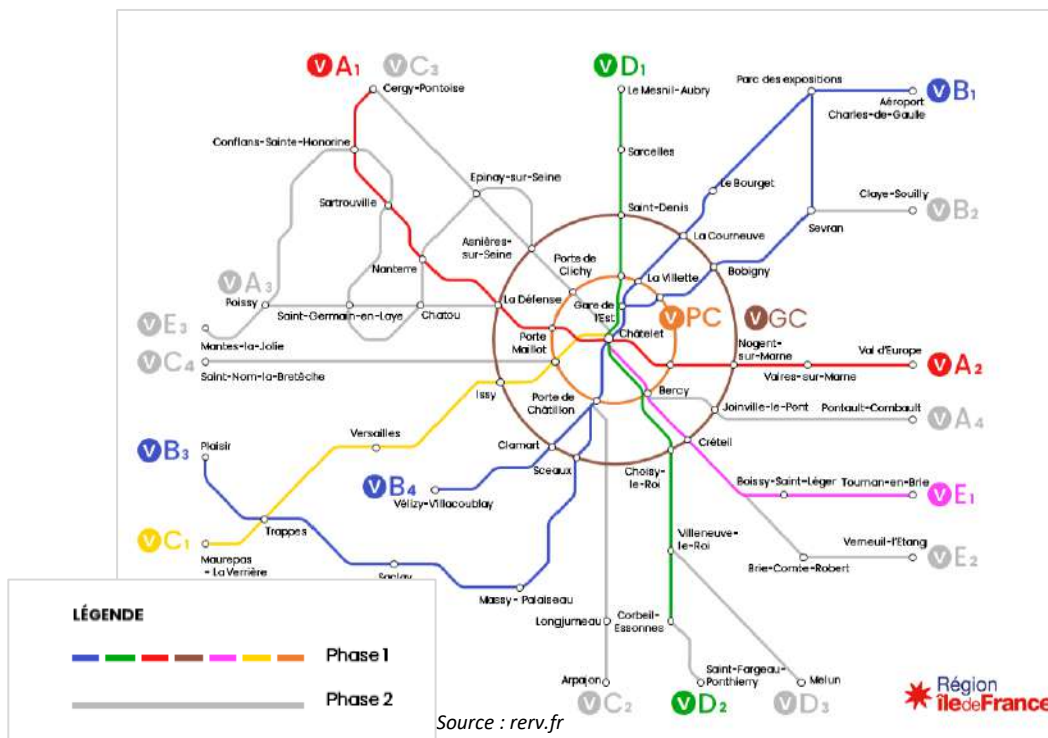
Face au constat établi de saturation des routes et des transports en commun, 39 associations du Collectif Vélo Île-de-France ont appelé les élus régionaux à mettre en place un Réseau Express Régional Vélo, sur le modèle des différentes lignes RER en transports en commun.

Ils proposent 9 lignes cyclables pour relier les différents pôles d'Île de France :

- 7 Lignes de type centre/périphérie
- 2 lignes de type « boulevard périphérique » : une en petite couronne, et une autre en grande couronne

Un projet soutenu par la Région, à hauteur de 300 millions d'euros

En mai 2020, suite à un appel réalisé en janvier 2020, la Région a approuvé par délibération au Conseil Régional l'octroi d'un budget de 300 millions d'euros pour développer le projet. Elle s'est engagée à réaliser la première moitié d'ici 2025 (Phase 1) et la deuxième d'ici 2030 (Phase 2).



Trois lignes du RER V qui desservent le territoire, et qui se croisent à Bobigny

- **Ligne A** : Cergy Pontoise – La Défense – Paris – Val d'Europe
- **Ligne B** : Plaisir (Yvelines) – Paris – Aéroport Charles de Gaulle
- **Ligne GC** : Créteil – Nogent – Bobigny – Saint-Denis – La Défense – Issy – Sceaux

Quatre principes d'aménagement retenus dans la projet pour un réseau de qualité :

- **Continuité** : l'objectif est que les ponts et les carrefours ne soient plus des obstacles insurmontables
- **Capacité** : des aménagements adaptés à tous les usages, y compris récréatifs
- **Efficacité** : construire des aménagements qui permettent une fluidité du trafic, et pas d'arrêts incessants, avec une signalisation claire
- **Sécurité** : pour que les débutants et cyclistes confirmés y soient à l'aise

Source : rev.fr

Le Plan Vélo Métropolitain, un vaste plan d'aménagement cyclable pour faire la jonction avec les itinéraires du RER V

Mis en place par la Métropole du Grand Paris à partir de 2020, le Plan Vélo est un vaste projet d'aménagement d'itinéraires cyclables intercommunaux à l'échelle métropolitaine. Il s'inscrit dans la dynamique de l'axe 3 du Plan Métropolitain de Relance qui vise à l'accélération de la transition écologique et du développement des mobilités douces.

Ce Plan Vélo Métropolitain a été doté d'un budget de 10 millions d'euros par an. Il a pour objectif de réaliser la jonction de tous les plans vélos existants, notamment le RER Vélo, et ainsi permettre d'identifier les « continuités cyclables à prioriser ». Comme pour le RER Vélo, ce projet ambitieux a été initié par le Collectif Vélo Île-de-France, qui regroupe 41 associations et fédérations cyclistes dans plus de 80 villes, et près de 4 000 adhérents.

Des objectifs affichés de développement de la pratique cyclable à l'échelle métropolitaine

- Atteindre 10 % de déplacements vélos à horizon 2024
- Multiplier par trois les déplacements à vélo à horizon 2030
- Réaliser plus de la moitié des déplacements en modes actifs à horizon 2050

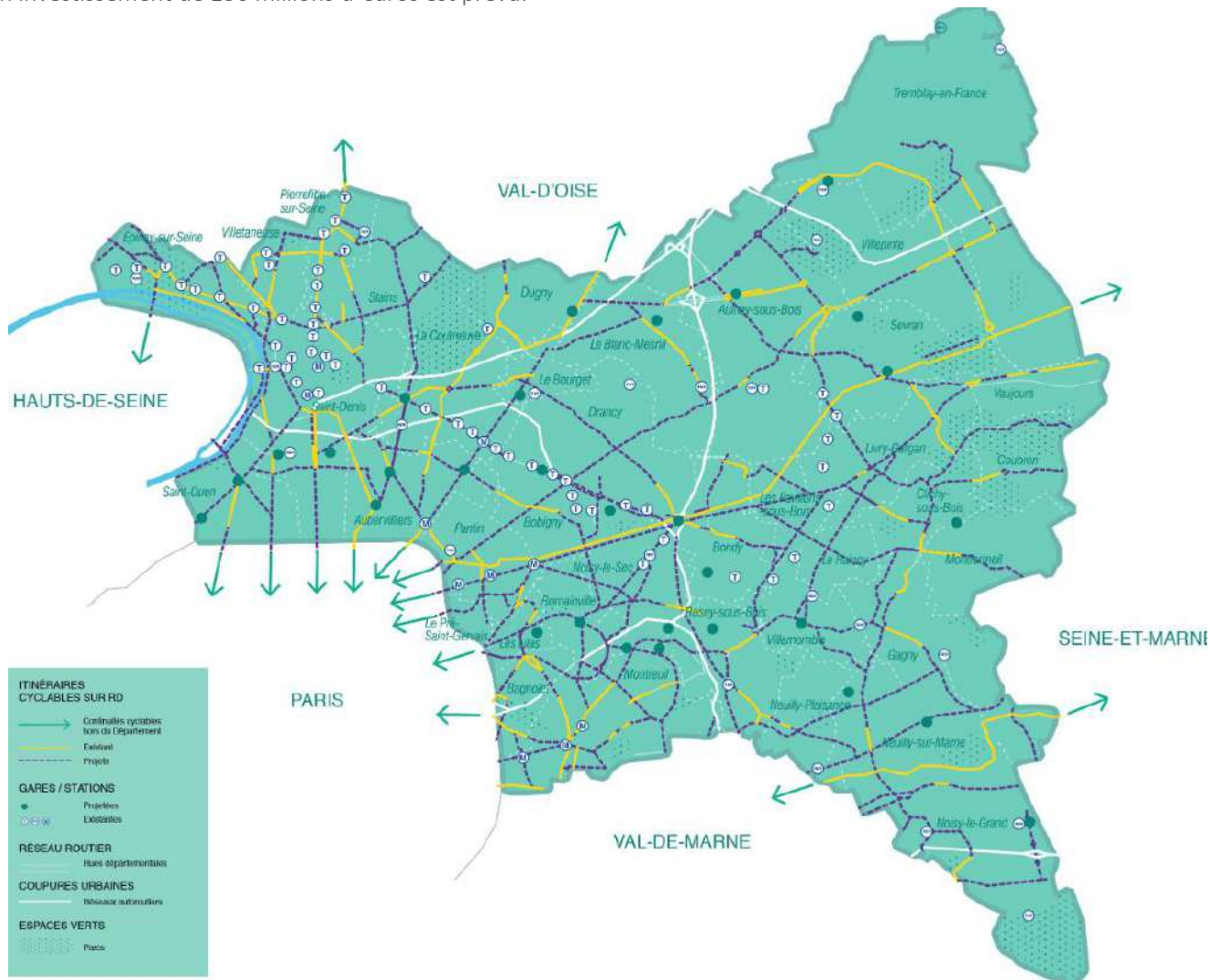


Trois itinéraires du Plan Vélo traversent le territoire d'Est Ensemble

- **La Ligne 1** – Rueil Malmaison <> Noisy-le-Grand
- **La Ligne 5** – L'Hay-les-Roses <> Bobigny
- **La Ligne 8** – Rosny-sous-Bois <> Paris Gambetta

Le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis a adopté une stratégie du 100 % cyclable sur les voies départementales à horizon 2024

Un investissement de 150 millions d'€uros est prévu.

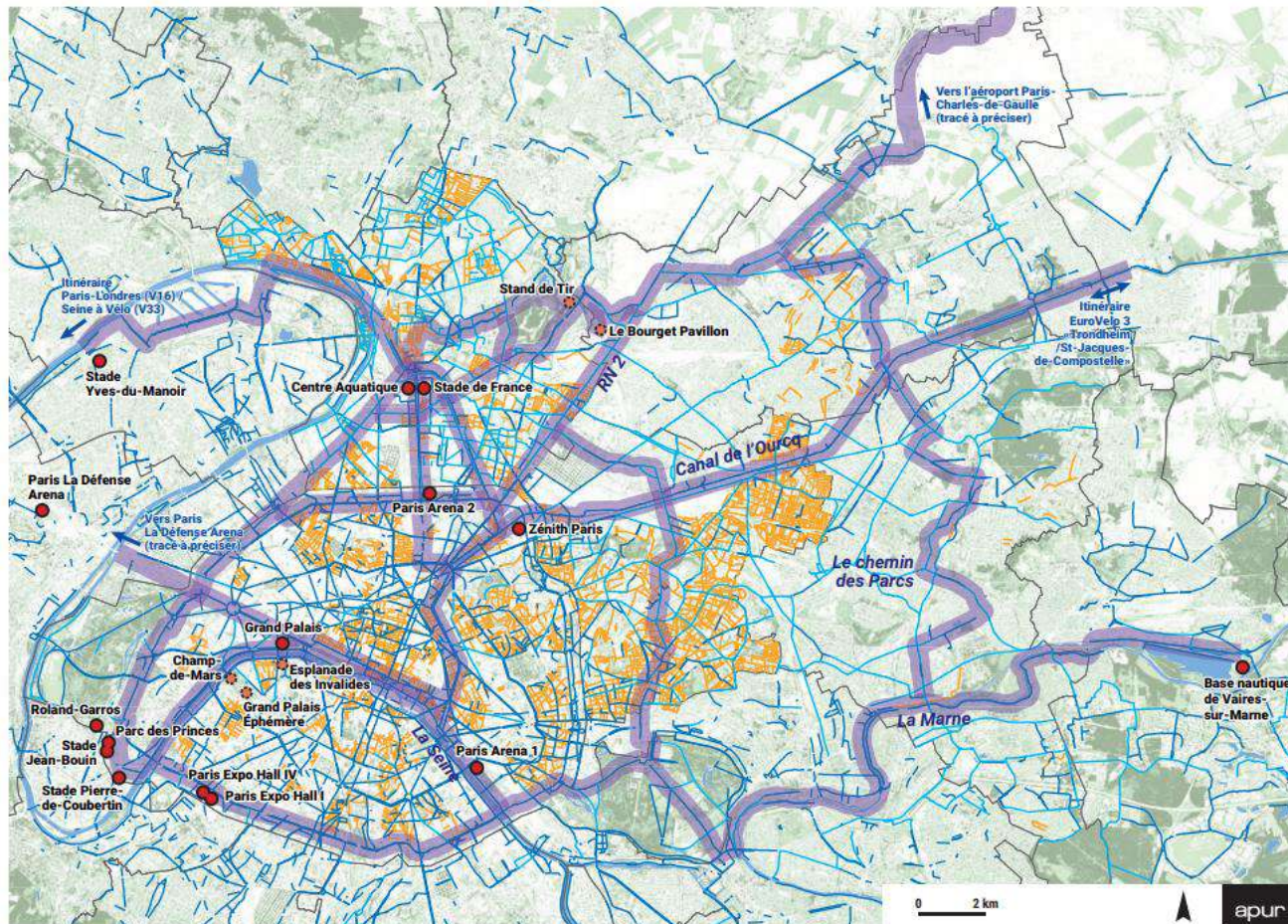


Le CD 93 pour un territoire 100 % cyclable

- 150 M€ de 2019 à 2024
- 250 Km de voies à aménager
- 324 projets à mener jusqu'en 2024 en partenariat avec les villes, territoires et associations.

Les boucles cyclables en héritage des Jeux Olympiques de Paris 2024

La ville de Paris et le département de la Seine-Saint-Denis se sont mobilisés au travers d'une convention JO visant à ce que les projets d'équipements et d'aménagements intensifient les liens entre les territoires et soient au service des populations. C'est dans ce cadre que s'inscrit le projet de Boucles cyclables. Il a pour objectif de relier et de rendre accessible à vélo les sites olympiques et paralympiques au moment des Jeux, et aussi de créer un itinéraire cyclable continu favorisant la pratique du vélo quotidienne et de loisirs.



LES BOUCLES CYCLABLES PARIS – SEINE-SAINT-DENIS

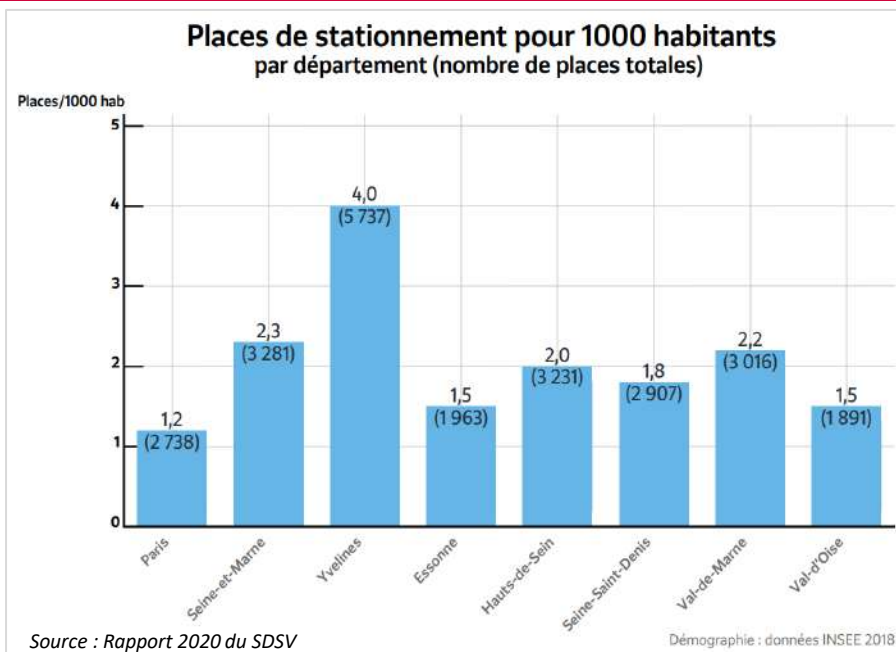
- Boucles cyclables olympiques
- Aménagements cyclables existants (piste, bande et voie cyclable partagée)
- Aménagements cyclables en projet (piste, bande et voie cyclable partagée)
- Zone de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne)
- Site olympique permanent
- Site olympique temporaire

Sources : OpenStreetMap, Ile-de-France Mobilités, Geovelo, Ville de Paris, Est Ensemble, Grand Paris Grand Est, Plaine Commune, Paris Terres d'Envol, Apur 2020

Selon le Schéma Directeur du stationnement vélo en Île-de-France, 2 907 places de stationnement vélo en gare disponibles en Seine-Saint-Denis en 2018

Le département de Seine-Saint-Denis se situe dans la moyenne régionale sur le plan du nombre de places vélos disponibles pour 1 000 habitants.

Avec 2 738 places représentant 1,2 places en gare pour 1 000 habitants, Paris est le département le moins bien doté. À l'inverse, les Yvelines, avec 5 737 places de stationnement représentant 4 pl. / 1000 habitants, est le département le mieux doté.



Un déploiement du stationnement vélo labellisé Île-de-France Mobilités dans les gares et stations de métro

Entre 2010 et 2020, dans le cadre du Schéma Directeur du Stationnement Vélo en gare (SDSV), Île-de-France Mobilités a pris en charge les coûts d'investissement pour la réalisation des places de stationnement vélo, à 100 % pour les projets portés par les gestionnaires d'infrastructure de transports collectifs (RATP et SNCF), et à 70 % pour ceux portés par les collectivités locales (source: Evaluation PDUIF modes actifs) .

L'objectif était en 10 ans, de créer 10 000 nouvelles places de stationnement. En 2021, il était presque atteint, avec 9 600 nouvelles places réalisées. Ces places se répartissent sur 1 094 parcs, soit une taille moyenne de 18 places par parc. Au total, l'offre en gare s'élève à près de 20 000 places. Le déploiement du stationnement pendant la décennie a surtout concerné les places sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF, des intercommunalités et des départements, mais les villes se sont peu à peu engagées dans la réalisation des équipements (source: Evaluation PDUIF modes actifs).

Des objectifs de déploiement bien plus ambitieux pour la décennie 2020 - 2030

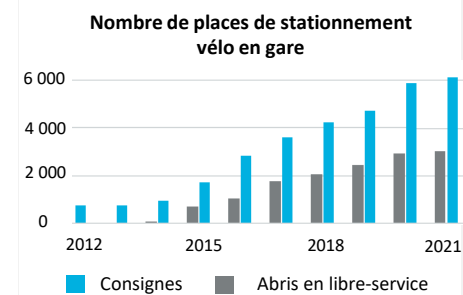
Le SDSV 2020 accélère les ambitions de déploiement de stationnement vélo et fixe l'objectif de construire 30 000 nouvelles places d'ici 2025, puis 50 000 nouvelles entre 2025 et 2030. D'ici 2025, le but est d'équiper 100 % des gares en offre libre-service, et d'ici 2030, pour le stationnement sécurisé (source : Rapport du SDSV février 2020).

80 % des gares équipées de stationnement vélo en 2020

Objectif du PDUIF : 100 %

57 % des gares (hors Paris) équipées de stationnement labellisé en service, en travaux, ou à l'étude

Une croissance importante de l'offre de stationnement vélo en gare



Un niveau d'occupation des stationnements labellisés IDFM en gare jugés insuffisant :

- **La journée** : 48 % d'occupation en libre-accès et 30 % en consigne
- **La nuit** : 30 % en libre-accès et 15 % en consigne

Le stationnement sauvage représente pourtant 4 000 vélos, soit 27 % de la demande totale :

- En cumulant l'offre licite et illicite, on tombe à des taux d'occupation globaux de 60 %.

Source : Rapport 2020 du SDSV

Engins de Déplacement personnel Motorisés (EDPM) : un développement considérable de la pratique au cours des dernières années

La catégorie des EDPM regroupe à la fois les trottinettes électriques, mais aussi les monoroues, gyropodes et hoverboards (source : securite-routiere.gouv.fr). Ils ont connu ces dernières années un **élargissement important de leurs gammes et des types d'usage**, notamment en milieu urbain, et plus particulièrement en région parisienne.

A partir de 2018, les EDPM ont connu une **croissance importante et inattendue**, notamment du fait de la **diffusion en cœur d'agglomération d'offres privées de trottinettes électriques en free-floating**. Leur usage parfois anarchique a été à l'origine de nombreux **conflits d'usage sur la voie publique**, en particulier concernant l'**accessibilité des trottoirs et la sécurité des piétons** (source : évaluation PDUIF – Modes actifs).

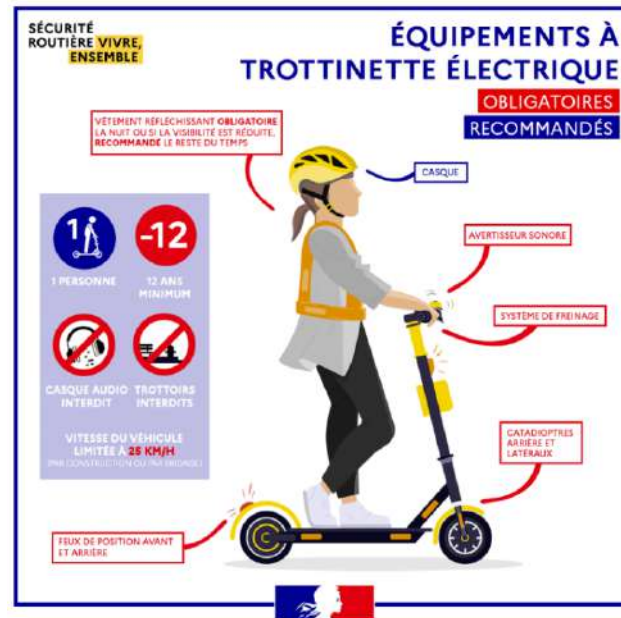
Depuis 2019, la pratique a été encadrée par le **Code de la Route** : les EDPM ont été classés comme une nouvelle catégorie de véhicules et des normes ont été établies quant à leurs caractéristiques techniques, les règles de circulation (interdiction de circuler sur les trottoirs) de stationnement, et des **sanctions ont été introduites en cas de non-respect de ces règles** (source : securite-routiere.gouv.fr). La pratique a également été régulée par la Ville de Paris en 2020 avec une obligation de bridage à 10 km/h dans les secteurs piétons. La ville avait connu avant cette régulation jusqu'à 12 opérateurs différents de trottinettes en libre-service (source : évaluation PDUIF – Modes actifs).

Une pratique des trottinettes en libre service à sécuriser davantage

Un rapport d'étude de la Fédération des Professionnels de la Micro Mobilité (FPMM) a rendu un rapport en 2020 concernant la pratique des EDPM.

Elle révèle qu'en 2020, moins d'un usager sur dix de trottinette en libre service porte un casque de protection. En revanche, les propriétaires d'EDPM sont neuf sur dix à en porter un (source : évaluation PDUIF – Modes actifs). De plus, **13 % des utilisateurs d'EDPM déclarent circuler sur les trottoirs alors que c'est interdit**. Ils sont d'ailleurs jugés par l'ensemble des usagers des autres modes comme les moins respectueux des autres.

Quatre facteurs de risque concernant cette pratique sont pointés dans les résultats de l'enquête : le **facteur humain** (imprudence, vitesse, inexpérience, absence d'équipement ...) reste le plus important, mais d'autres facteurs sont à prendre en compte, notamment les **infrastructures** (déficit de pistes cyclables, revêtements inadaptés, signalétique déficiente ...), les intempéries ou les incidents techniques.



Trois opérateurs de trottinettes en libre-service en Île-de-France, pour une flotte de 15 000 engins

Source : Evaluation PDUIF – Modes actifs

Trottinettes en libre-service : un marché composé surtout d'usagers occasionnels :

- 57 % des utilisateurs ont réalisé moins de 20 trajets en 2020
- Environ 20 % des usagers ont réalisé plus de 50 trajets

De nombreux usagers récents

¾ des usagers les utilisent depuis moins d'un an en 2020

Un usage différent des EDPM entre propriétaires et libre-service

- Un usage davantage utilitaire pour les propriétaires : 65 % utilisent leur EDPM pour se rendre au travail ou en cours
- Un usage plus récréatif pour les locataires : la balade/ promenade ou le retour au domicile sont les premiers motifs d'usage

Source : usages, risques et accidentalité des EDPM, 2020

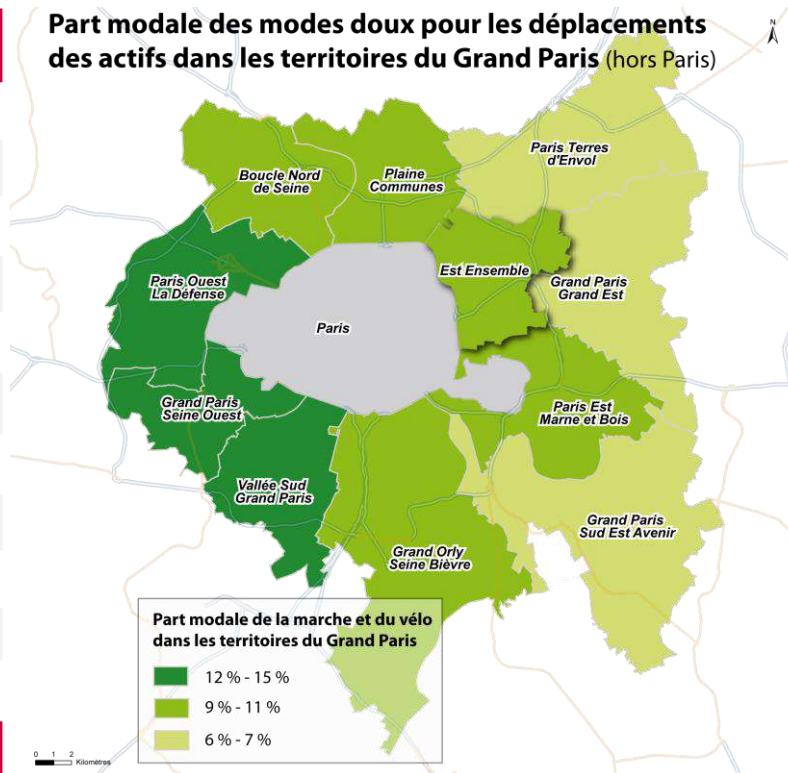
Plus d'un actif résidant à Est Ensemble sur dix utilise les modes actifs pour se rendre sur son lieu de travail

En tout, près de 209 000 actifs dans les territoires du Grand Paris (hors Paris) utilisent les modes doux pour se rendre sur leur lieu de travail. La part modale du vélo varie selon les territoires, de 6 % pour Grand Paris Grand Est, à plus de 14 % pour Grand Paris Seine Ouest et Paris Ouest La Défense.

Avec plus de **18 000 actifs d'Est Ensemble** qui utilisent les modes doux chaque jour pour se rendre au travail, et une **part modale de 11 %**, le territoire se situe dans la **moyenne des territoires du Grand Paris, hors Paris (10 %)**. Dans le détail, 7 % des actifs en question sont des piétons (essentiellement pour des trajets internes aux communes, et 4 % sont des cyclistes).

Territoires du Grand Paris	Actifs qui utilisent les modes doux	Part des modes doux
Est Ensemble	18 247	11 %
Boucle Nord de Seine	21 122	11 %
Grand Orly seine Bièvre	26 542	9 %
Grand Paris Grand Est	10 331	6 %
Grand Paris Seine Ouest	21 614	14 %
Grand Paris Sud Est Avenir	9 124	7 %
Paris Est Marne et Bois	20 348	9 %
Paris Ouest La Défense	37 716	14 %
Paris Terres d Envol	7 745	6 %
Plaine Commune	14 817	9 %
Vallée Sud Grand Paris	20 773	11 %
Métropole du Grand Paris	208 763	10 %

Part modale des modes doux pour les déplacements des actifs dans les territoires du Grand Paris (hors Paris)



18 millions de déplacements réalisés en modes doux chaque jour par les franciliens, en 2018

Objectif du PDUIF : 18,2 millions en 2020

- **17,2 millions** de déplacements en **marche à pied**
- **800 000** déplacements par jour à **vélo**

Une augmentation de 9,6 % par rapport à 2010

Avec une croissance de 7 % des déplacements tous modes confondus

Une part importante de déplacements de courte distance et durée

Source : EGT 2018

Une part modale de la marche de 8 % sur Est Ensemble pour les actifs

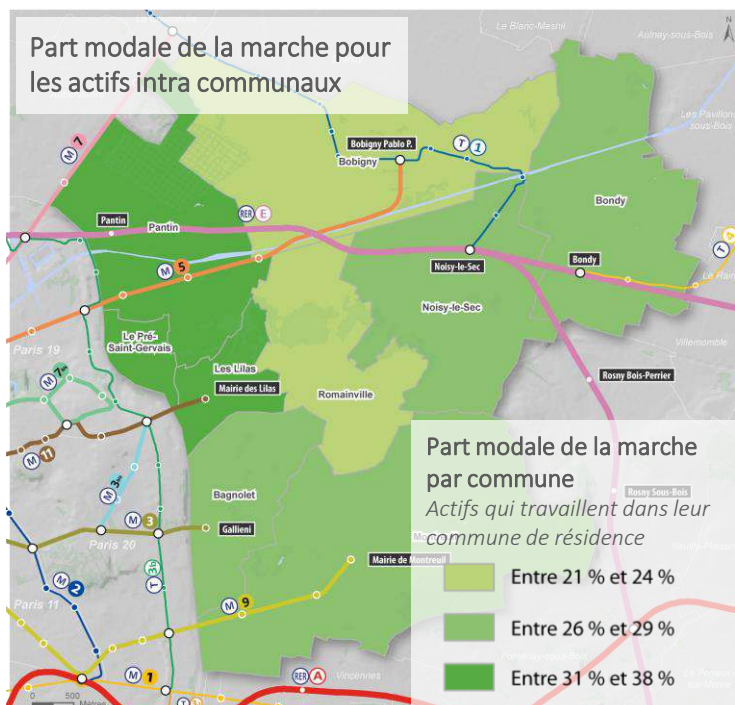
Sur Est Ensemble, 12 172 actifs vont à pied au travail chaque jour. La part modale est de 8 % sur le territoire, et varie de 7 % à Bobigny et Bondy, à 12 % au Pré Saint Gervais. A noter que 76 % des actifs d'Est Ensemble, qui effectuent leurs trajets domicile-travail à pied, travaillent dans leur commune de résidence.

Un mode beaucoup plus utilisé pour les actifs intra-communaux, avec une part modale de 27 %

Sur les 34 000 actifs qui travaillent dans leur commune de résidence sur le territoire d'Est Ensemble, environ 9 300 y vont à pied, soit une part modale de 27 %. La différence est importante entre les communes, avec une part modale qui varie entre 21 % à Bobigny, et 35 % à Pantin.

Cependant, on note une baisse importante du nombre de déplacements domicile-travail réalisés chaque jour à pied par les actifs qui travaillent dans leur commune de résidence. Leur nombre a baissé de 6,8 % entre 2013 et 2018 sur le territoire d'Est Ensemble. Cette évolution varie encore une fois entre les différentes communes. Une hausse est enregistrée pour deux communes : Pantin, avec une augmentation de 16,8 %, et Les Lilas, avec une augmentation de 3,2 %. Toutes les autres communes enregistrent une baisse, comprise entre 1,4 % pour Montreuil, et 34 % pour le Pré Saint-Gervais.

Communes	Part modale de la marche pour les actifs du Territoire	Intra - communaux	
		Part modale	Evolutions déplacements 2013 - 2018
Bagnolet	10 %	26 %	- 15,6 %
Bobigny	7 %	21 %	- 15,6 %
Bondy	7 %	28 %	- 13,0 %
Les Lilas	9 %	38 %	+ 3,2 %
Montreuil	9 %	26 %	- 1,4 %
Noisy-le-Sec	8 %	29 %	- 19,0 %
Pantin	8 %	35 %	+ 16,8 %
Le Pré Saint-Gervais	12 %	31 %	- 34,0 %
Romainville	8 %	24 %	- 12,7 %
Est Ensemble	8 %	27 %	- 6,8 %



Nombre d'actifs d'Est Ensemble qui se rendent au travail à pied

Communes	Actifs d'Est Ensemble	Actifs intra-communaux
Bagnolet	1 210	903
Bobigny	1 058	842
Bondy	1 109	1009
Les Lilas	872	505
Montreuil	3 690	2 987
Noisy-le-Sec	907	770
Pantin	2 022	1 560
Le Pré Saint-Gervais	659	303
Romainville	645	425
Est Ensemble	12 172	9 304

Une part modale de la marche de 31 % en intra-communal à l'échelle du Grand Paris

- 27 % de part modale de la marche en 2018 au sein du Territoire
- **Maximum** : Grand Paris Seine Ouest : 43 %
- **Minimum** : Paris Terres d'Envol : 20 %

Une pratique du vélo qui est faible sur Est Ensemble pour les déplacements domicile – travail.

Les déplacements domicile – travail représentent 1/3 des déplacements à vélo l'échelle d'Île-de-France, mais en réalité la **part modale du vélo reste faible pour les actifs**. Sur Est Ensemble, elle est de **4,3 %** pour les actifs se rendant au travail en 2018 (Insee 2018). Au total, seuls 6 075 actifs du territoire utilisent le vélo pour aller travailler. A l'inverse de la marche, seuls 24 % des actifs usagers du vélo d'Est Ensemble travaillent dans leur commune de résidence.

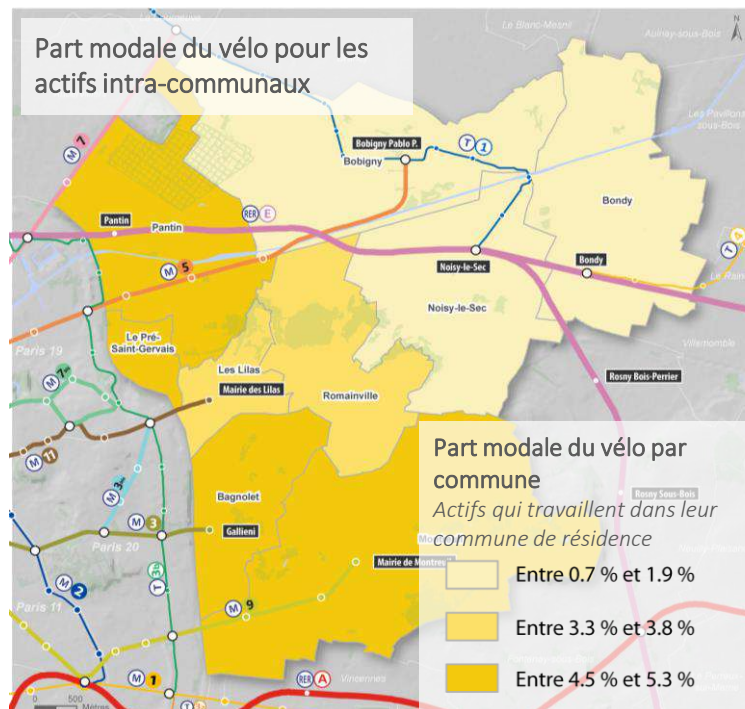
Cette **proportion varie de façon importante entre les communes**. Ainsi, elle est de seulement **1,1 % à Bobigny, 1,9 % à Bondy ou 2 % aux Lilas**, contre **6,5 % à Montreuil et 6,1 % à Romainville**.

Une part modale du vélo étrangement plus faible pour les déplacements intra-communaux

La part modale du vélo pour les déplacements des actifs qui travaillent dans leur commune de résidence est de **3,6 %**, ce qui est inférieure à la part modale totale du vélo pour les actifs résidant à Est Ensemble. **Cet élément est étonnant car le vélo est plébiscité davantage pour les déplacements courts, et les trajets internes aux communes s'y prêtent a priori parfaitement.**

Certaines communes affichent cependant des parts modales supérieures pour les actifs qui travaillent dans leur commune de résidence, notamment le Pré Saint-Gervais et Les Lilas.

Communes	Part modale du vélo	Part modale du vélo pour les actifs intra-communaux
Bagnole	4,1 %	5,0 %
Bobigny	1,1 %	0,7 %
Bondy	1,9 %	1,0 %
Les Lilas	2,8 %	4,5 %
Montreuil	2,0 %	3,3 %
Noisy-le-Sec	6,5 %	4,8 %
Pantin	3,3 %	1,9 %
Le Pré Saint-Gervais	4,9 %	5,3 %
Romainville	6,1 %	3,8 %
Est Ensemble	4,3 %	3,6 %

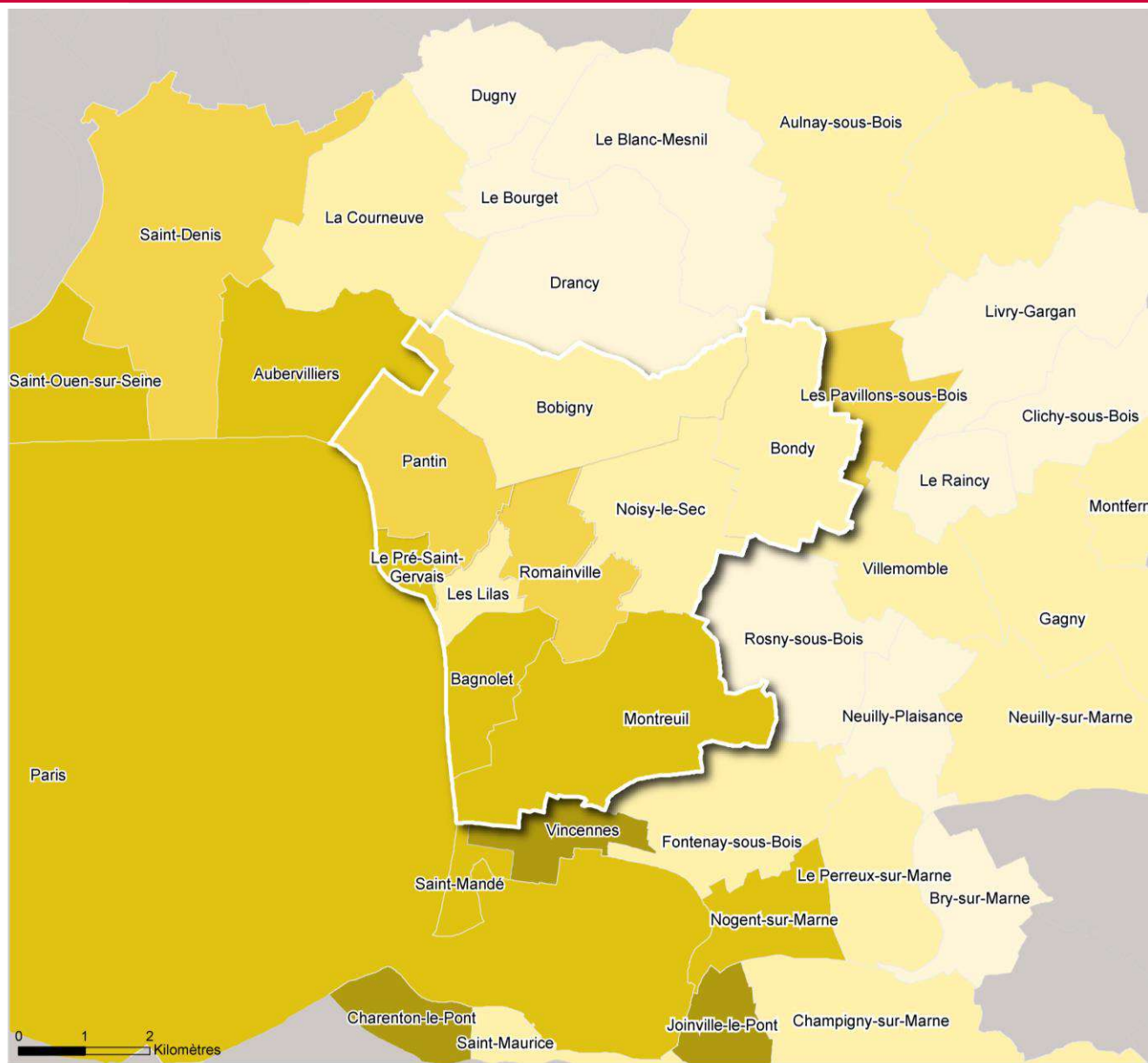


Nombre d'actifs d'Est Ensemble qui se rendent au travail à pied

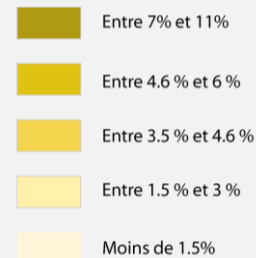
Communes	Actifs d'Est Ensemble	Actifs intra-communaux
Bagnole	742	142
Bobigny	126	43
Bondy	190	68
Les Lilas	343	27
Montreuil	335	27
Noisy-le-Sec	2 256	743
Pantin	323	89
Le Pré Saint-Gervais	1 325	219
Romainville	435	108
Est Ensemble	6 075	1 466

A l'échelle des territoires du Grand Paris (hors Paris), la part modale du vélo est anecdotique :

- Entre 2 et 4% pour les déplacements internes aux EPCI
- Entre 0,5% et 3% pour les déplacements en direction ou en provenance d'un autre EPCI
- Même pour les déplacements intra-communaux, la part modale du vélo ne dépasse pas les 5% en moyenne dans les territoires de l'Ouest du Grand Paris.



Part modale du vélo dans les déplacements pendulaires avec les communes d'Est Ensemble



Insee 2018

La carte ci-contre illustre la part modale du vélo pour les déplacements pendulaires des actifs et des scolaires. Elle concerne uniquement les liaisons de moins de 5 km, pour lesquelles le potentiel de report vers le vélo est important

Une pratique du vélo développée surtout vers le sud et l'ouest du Territoire

- La part modale du vélo est plus importante dans le sud-ouest d'Est Ensemble, mais également avec les communes environnantes, (Vincennes, Joinville-le-Pont et Charenton-le-Pont) avec des parts modales variant entre 7 et 11 %
- A l'inverse, le vélo rencontre peu de succès pour les liaisons au nord du territoire, avec des parts modales de moins de 3 % sur ces trajets courts.

Un potentiel important dans les liaisons avec Paris

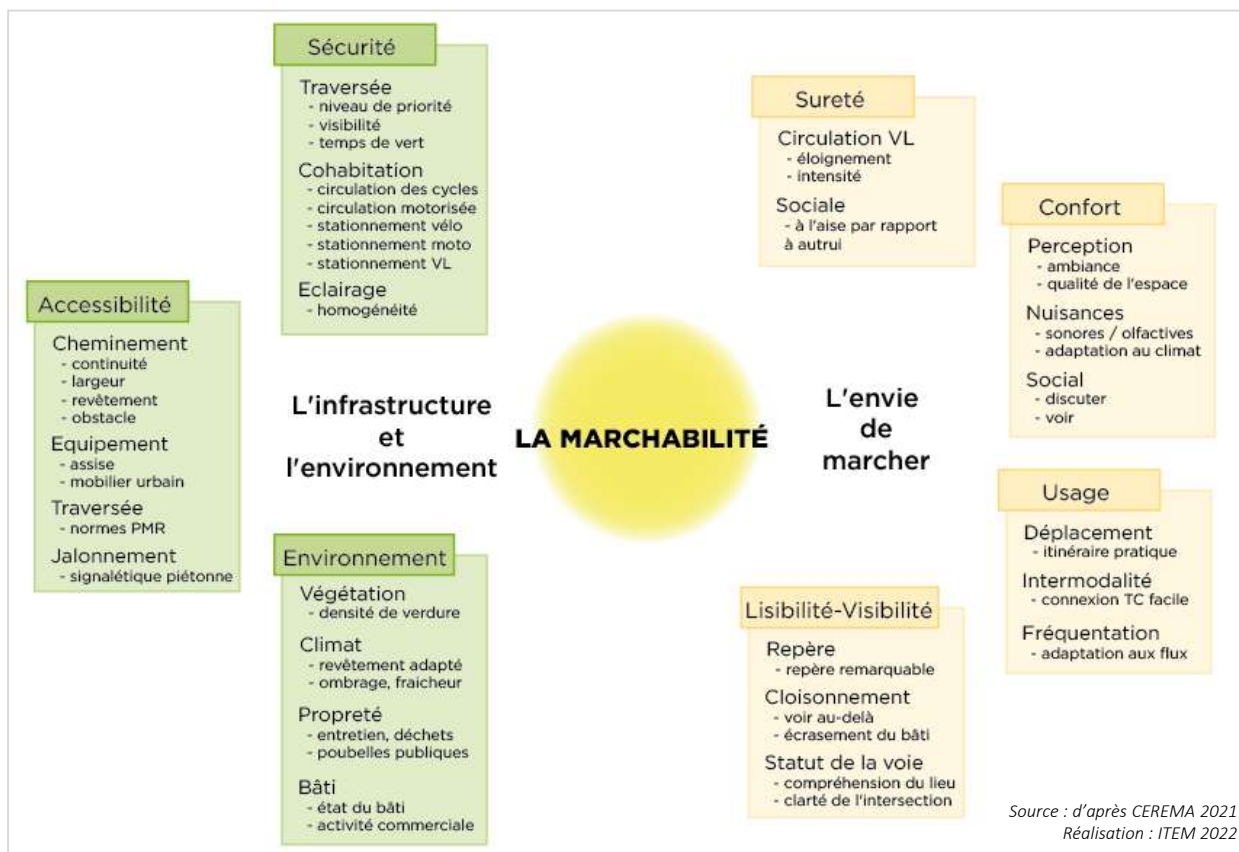
- Au vu de l'importance des flux pendulaires avec Paris, et la proximité des 19^e et 20^e arrondissements, les liaisons avec la capitale sont prioritaires.

L'analyse de marchabilité sur le territoire menée par ITEM

La **marchabilité**, de l'anglais walkability, désigne la capacité d'un milieu à faciliter les déplacements utilitaires à pied selon divers facteurs (bruit, insécurité, état du trottoir, circulation etc.).

L'évaluation de la marchabilité d'Est Ensemble a été réalisée à partir d'une **enquête sur 9 secteurs** (1 par Ville) aux caractéristiques différentes (centralité de mobilité, quartier résidentiel, rue commerçante, etc...). 2 approches complémentaires ont été adoptées pour évaluer la marchabilité :

- **L'infrastructure et l'environnement immédiat** relevés in-situ s'appuyant sur les éléments observés (3 critères) ;
- **L'envie de marcher**, c'est-à-dire ressentir l'expérience du piéton, sa perception et son usage du lieu (4 critères).



Chaque modalité de chaque critère a fait l'objet d'une note de 0 à 2. La note finale est synthétisée ci-après.

Les enjeux de la marchabilité (CEREMA 2021)

La santé

- Favoriser une activité physique quotidienne pour lutter contre la sédentarité et les maladies cardio-vasculaires.
- L'OMS recommande 30 min d'activité physique quotidienne.

L'économie

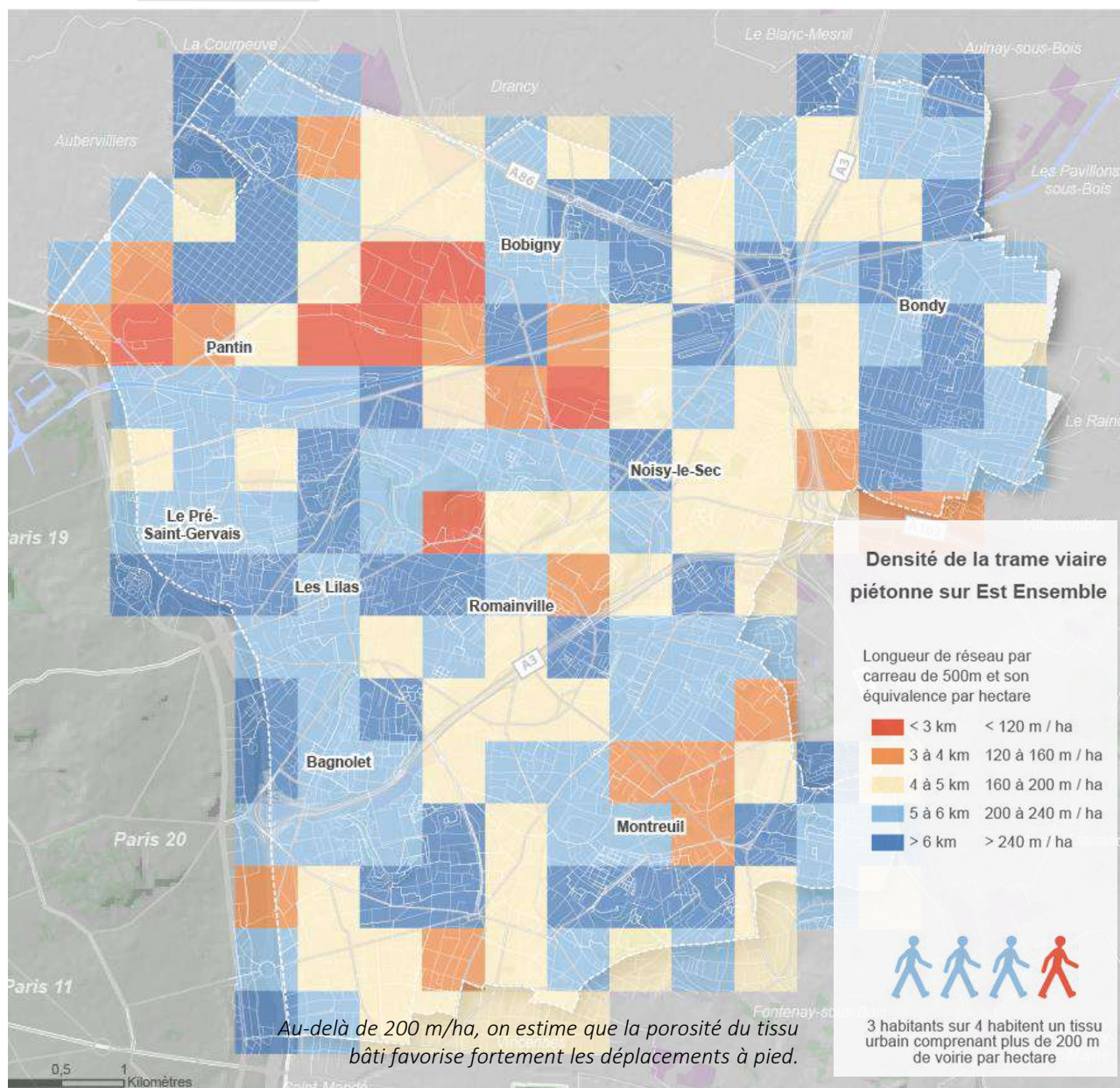
- L'attractivité de l'environnement bâti est renforcée par le piéton.
- Une rue apaisée permet des commerces animés grâce à des pieds d'immeuble ouverts sur la rue.

L'écologie

- La marche n'émet aucune pollution, ni aucune nuisance.
- Un mode qui répond aux exigences de sobriété énergétique.

La sécurité

- La place de la voiture est réduite aussi bien dans l'espace que dans les usages.
- Moins de voitures et des vitesses abaissées signifient moins d'accidents.



La densité de la trame viaire : un indicateur de marchabilité

Pour chaque carreau de 500 m, il a été déterminé la longueur de réseau accessible aux piétons afin de déterminer si la marche est théoriquement réalisable avec peu d'allongement de parcours. Ainsi, au-delà de 200 m/ha il est estimé que la porosité du réseau au sein du tissu bâti est favorable pour les déplacements à pied.

Sur le territoire d'Est Ensemble, on observe un **décalage entre des espaces très urbains**, dotés d'une trame viaire fine, compatibles avec une circulation piétonne attractive et d'autres secteurs à la trame viaire plus lâche, peu adaptée à la circulation des piétons, et plus généralement des modes doux. Ces derniers sont souvent des secteurs comprenant des coupures importantes pour les piétons (emprises importantes, reliefs, zones industrielles ...).

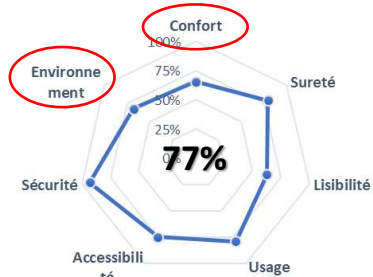
Le PLUi permet de travailler sur la perméabilité des îlots et de densifier la trame viaire piétonne. Le PLM dans sa phase actions devra ainsi être force de proposition sur le sujet.

Les 10 secteurs enquêtés pour l'évaluation de la marchabilité

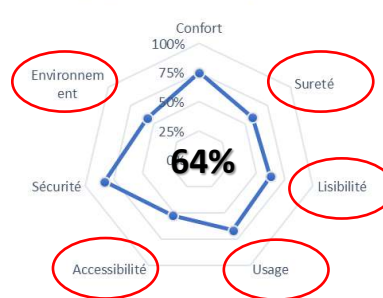


Ces graphiques radars synthétisent le niveau de marchabilité selon les 7 critères présentés précédemment. Les

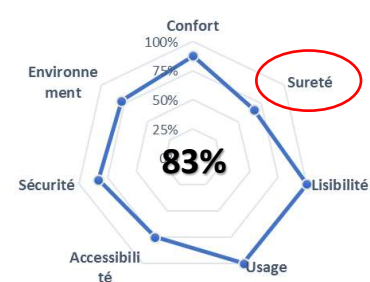
Bagnollet - HdV / Gallieni



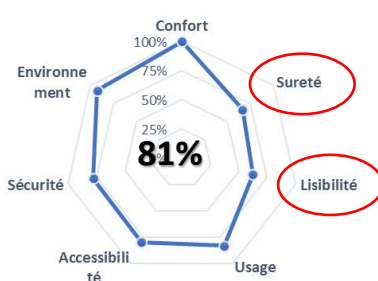
Bobigny - Bd Thorez / Rue Carnot



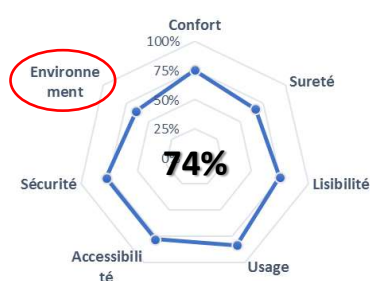
Bondy - Rue J. Guesde



Les Lilas - Rue de Paris



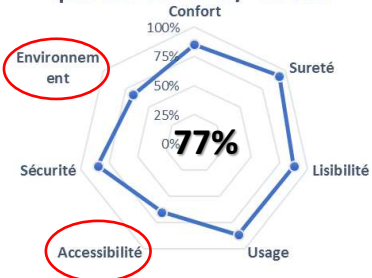
Montreuil - Bd de la Boiss re



Montreuil - Croix de Chavaux



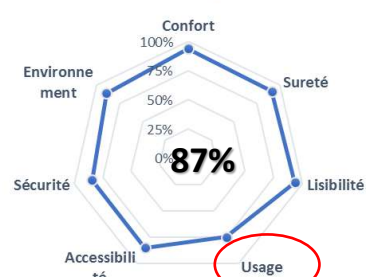
Noisy-le-Sec - quartier S mard / Verdun



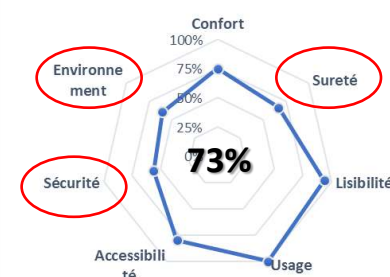
Pantin - Rue Hoche



PSG - Av J. Jaurès / Pl. Séverine



Romainville - Av G. Roussel



Une marchabilité jugée plutôt bonne sur Est Ensemble au regard des analyses

Avec des notes moyennes variant de 64% à 90% (100 % étant une marchabilité parfaite), **la marchabilité sur Est Ensemble est globalement bonne**, en particulier dans les secteurs récemment requalifiés (Rue Hoche à Pantin, Rue de Paris aux Lilas, Rue Guesde à Bondy), témoignant d'une prise en compte des enjeux piétons dans les travaux de voirie.

Selon les secteurs, les principales difficultés observées sont :

- Des obstacles gênants (étals, conteneurs d'ordures) ;
- Du stationnement vélo ou deux-roues motorisés ;
- La proximité avec le mode routier ;
- Une largeur insuffisante sur des secteurs de forte fréquentation (notamment à proximité des arrêts TC) ;
- Des traversées non aux normes PMR (notamment absence de bandes podotactiles) ;
- Une faible présence de verdure, favorisant les îlots de chaleur urbain et de l'inconfort en été ;
- Une faible présence de mobiliers urbains (poubelles, assises) ;
- Un environnement bruyant, un paysage urbain peu intéressant.

Au-delà des 10 secteurs audités, **les piétons sont globalement bien pris en compte sur Est Ensemble** : des trottoirs sont présents sur la quasi-totalité du territoire, les traversées piétonnes sont plutôt correctes (avec un travail en cours sur l'amélioration du cône de visibilité par la neutralisation d'une place de stationnement), la pacification se développe et des secteurs piétonniers sont aménagés.

Toutefois dans certaines **rues résidentielles, la place du piéton reste encore à parfaire**, avec des trottoirs étroits, du stationnement automobile sur trottoir et passage piéton et la présence de conteneurs d'ordures.



Le Pré Saint-Gervais – Avenue J.Jaurès



Les Lilas – Rue de Paris



Bondy – Cours de la République



Noisy-le-Sec – Avenue de Verdun



Bagnolet – Avenue Gambetta



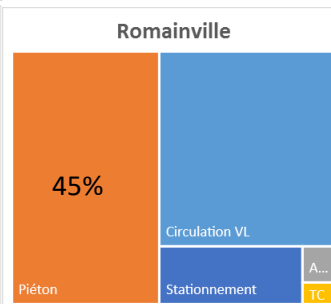
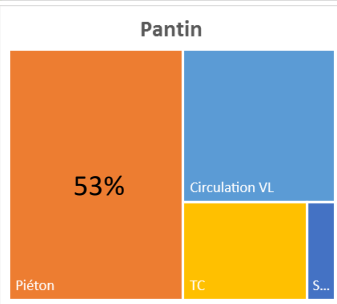
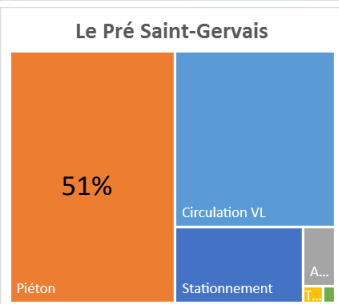
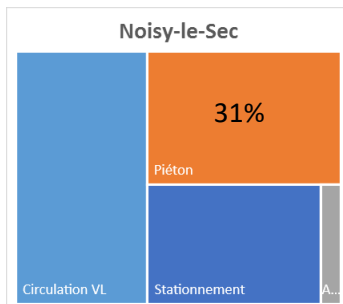
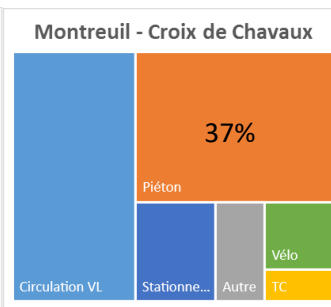
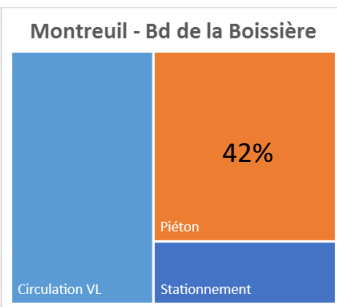
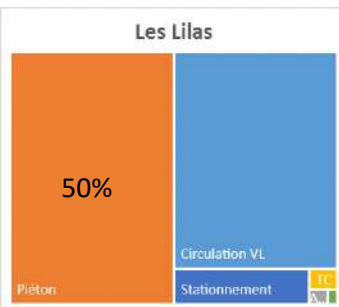
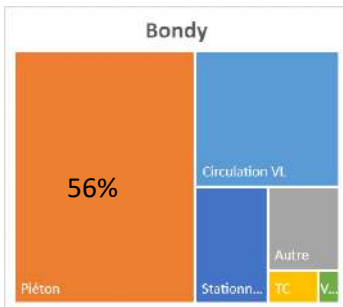
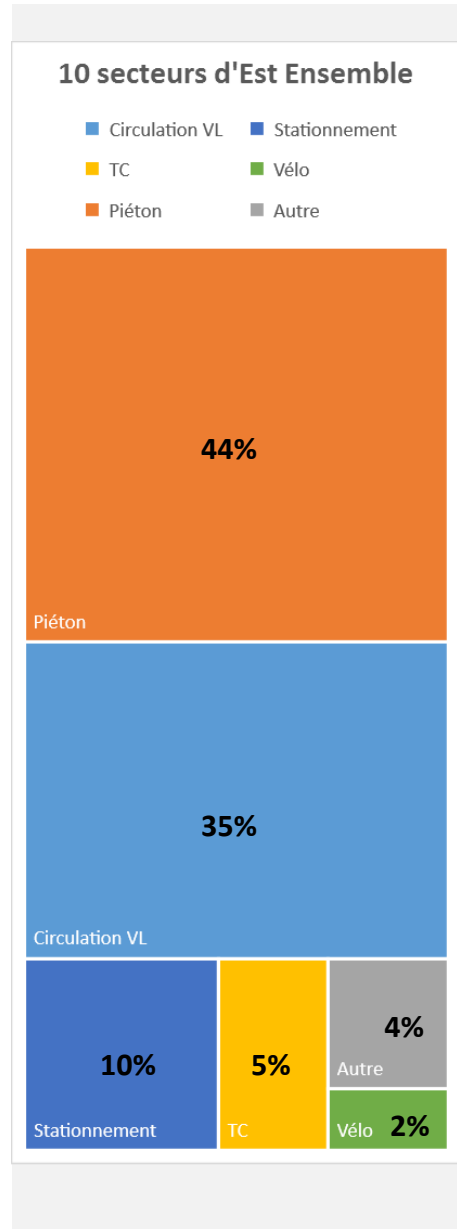
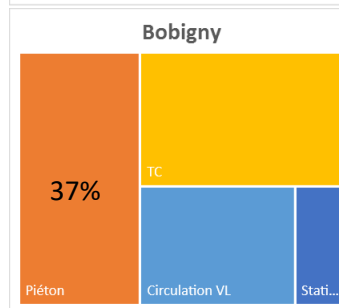
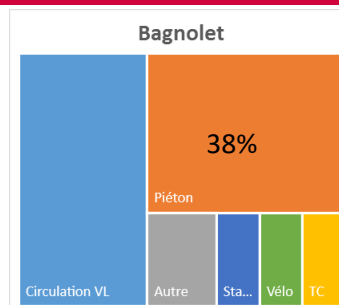
Pantin – Rue Hoche

Une marchabilité plutôt bonne sur Est Ensemble

Au global sur les 10 secteurs enquêtés, la portion d'espace public accordée aux piétons est assez importante et est équivalente à celle accordée à la voiture (circulation et stationnement) avec une part d'environ 45 % chacune. L'espace dévolu au stationnement automobile est plutôt faible et inférieur ou égal à 10 % dans 7 secteurs.

Toutefois, de nombreux secteurs d'enquête se situaient au niveau d'une centralité et comportaient des places piétonnes (Bondy, Le Pré Saint-Gervais, Montreuil Croix de Chavaux, Bagnolet), surestimant donc la part accordée aux piétons et, en négatif, sous-estimant la place du stationnement VL dans la représentation à l'échelle d'Est Ensemble. Ainsi la place dévolue au stationnement et aux piétons dans les rues résidentielles se rapproche de la situation du graphe de Noisy-le-Sec.

Concernant les autres modes, la portion d'espace public dévolu aux transports collectifs et surtout aux vélos (stationnement et aménagements cyclables) est très faible (5 et 2 %), alors même que ces secteurs avaient une fonction de centralité avec des enjeux de rabattement au réseau TC.



L'opération « Baromètre des villes « marchables » : une initiative associative pour évaluer la qualité des conditions de circulation piétonne sur un territoire à partir du ressenti des populations

Cette initiative a été lancée par des associations piétonnes : Fédération Française de Randonnée Pédestre, Rue de l'Avenir, 60 millions de piétons, et soutenu par l'ADEME. Elle consiste dans la diffusion d'un questionnaire ouvert à tous, afin d'avoir plus de visibilité sur les pratiques piétonnes et le ressenti des piétons. Elle a pour but d'évaluer la « marchabilité » des villes françaises autour de cinq indicateurs principaux :

- Les pratiques des français et leur ressenti global sur le quotidien de la marche
- La sécurité des déplacements à pied
- Le confort des déplacements à pied
- L'importance donnée aux déplacements à pied par les communes
- Les aménagements et services spécifiques pour les marcheurs

Le ressenti global des marcheurs par ville a été évalué de A+ à G (du meilleur au moins bon) à partir de notes /20 données par les répondants aux différentes questions. Pour le ressenti global, la moyenne nationale est évaluée par la note « D » avec 9,2/20, qui correspond à l'appréciation « moyennement favorable ». A noter que pour les villes de moins de 50 000 habitants, la « marchabilité » est jugée plutôt favorable, à l'inverse des villes de plus de 200 000 habitants où elle est jugée de manière plutôt défavorable.

Trois communes d'Est Ensemble rentrent dans l'Observatoire des villes « marchables » avec une perception de la population sévère quant à la qualité des conditions de circulation piétonnes

Au total, 200 villes ont obtenu plus de 40 questionnaires, et sont entrés dans « l'observatoire des villes marchables ». Parmi elles, 4 villes de Seine-Saint-Denis, dont 3 situées sur le territoire d'Est Ensemble, obtenant des notes de E pour Montreuil et Pantin, à F pour Noisy-le-Sec. Bien que plus faibles que les notes générales et parisiennes, les résultats sont au-dessus de celles d'Aubervilliers qui obtient la note de G. Les aménagements et services disponibles sont jugés plus positivement sur les communes d'Est Ensemble que dans la moyenne. En revanche, le ressenti global, la sécurité, ainsi que le confort et les efforts faits pas les villes sont jugés de manière plus négative.

Communes	Notes moyennes					Classe
	Ressenti Global	Sécurité	Confort	Efforts de la ville	Aménagements et services	
Paris	8,07	8,52	8,14	7	11,06	D
Aubervilliers	5,92	6,22	4,55	2,53	6,11	G
Montreuil	7,7	9,07	5,71	5,54	8,36	E
Noisy-le-Sec	7,27	7,69	4,74	3,93	6,16	F
Pantin	8,23	9,12	7,59	6,2	9,28	E
Total de l'étude	9,8	10,1	8,6	7,4	7,4	D

Manque d'intérêt porté par la ville aux piétons

- 25 % des piétons interrogés pensent que la situation des piétons s'est améliorée ces dernières années
- 71 % attendent des actions de promotion de la marche à pied

Manque de confort des déplacements à pied

- 69 % se plaignent des empiètements sur les espaces réservés aux piétons (terrasses, étalages, obstacles)
- 67 % se plaignent du stationnement des véhicules motorisés sur les cheminements piétons
- 70 % souhaitent des aménagements qui augmentent le confort des piétons (toilettes, bancs, lieux de sociabilités, distributeurs d'eau potable)

Trop de conflits d'usage

- 60 % pensent que la circulation des véhicules motorisés est gênante
- 54 % pensent que les aménagements cyclables constituent un facteur d'insécurité

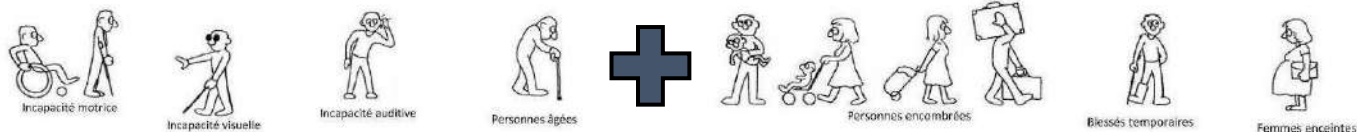
Une sécurité à améliorer pour les usagers vulnérables

- 63 % pensent que se déplacer à pied est dangereux pour les enfants, les personnes âgées et à mobilité réduite
- 77 % des personnes à mobilité réduite trouvent les trottoirs inadaptés

Source : Baromètre des Villes Marchables

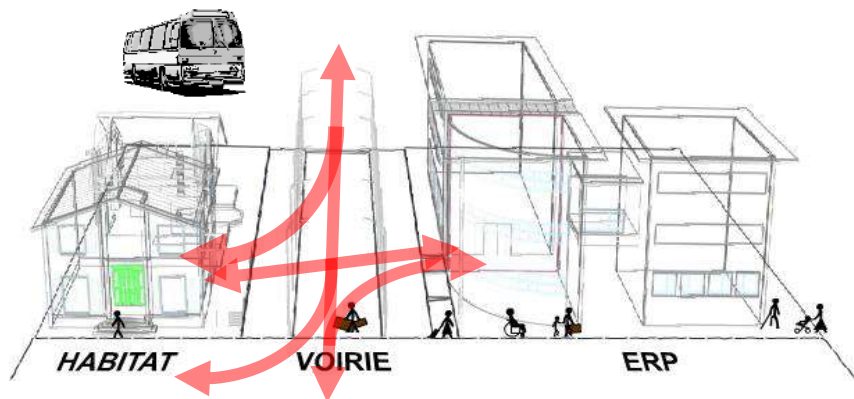
L'accessibilité pour tous, une réponse aux déplacements à pied qui va au-delà des personnes en situation d'handicap

Basée sur un principe de solidarité nationale, l'intégration des personnes handicapées doit être une composante de l'ensemble des politiques publiques. Au delà d'un changement de regard sur le handicap, la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées s'intéresse à une population beaucoup plus large que la population handicapée, au sens strict, les personnes à mobilité réduite (les personnes âgées, les mères accompagnées de jeunes enfants, ou toute personne gênée temporairement dans sa mobilité) et constitue une opportunité pour toute la société.



Le cadre législatif de la loi du 11 février 2005

Le législateur a insisté sur la nécessité de traiter l'intégralité de la chaîne de déplacement. Celle-ci comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transports, ainsi que leur intermodalité. L'objectif est d'éliminer toute rupture dans les déplacements pour les personnes concernées.



La continuité de la chaîne des déplacements : un seul maillon défailant et la chaîne de l'accessibilité est brisée !

En outre, l'ensemble des handicaps doit être pris en compte, non seulement moteurs, mais aussi sensoriels, cognitifs et psychiques.

L'accessibilité concerne également les personnes à mobilité réduite. La directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001 les définit comme « toutes personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

Définition de l'accessibilité :

La délégation interministérielle aux personnes handicapées a adopté en outre une définition commune de l'accessibilité en octobre 2006 : « L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire en supprimant les discordances entre les capacités, les besoins et les souhaits d'une part et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement d'autre part. L'accessibilité requiert la mise en œuvre des éléments complémentaires, nécessaires à toutes personnes en incapacité permanente ou temporaire pour se déplacer et accéder librement et en sécurité au cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits et activités. La société, en s'inscrivant dans cette démarche d'accessibilité, fait progresser également la qualité de vie de tous ses membres. »

Un audit mené sur la base d'un relevé d'accessibilité partiel sur 8 communes d'Est Ensemble

Organisation des relevés :

A partir d'un constat visuel, le diagnostic montre les anomalies liées à l'accessibilité aux personnes en situation de handicap dans des conditions normales de fonctionnement.

Les obstacles relevés lors de la visite donnent lieu à la proposition de solutions chiffrées pour améliorer l'accessibilité du cheminement. Les solutions présentées ne remplacent pas les normes, règlements et Documents Techniques Unifiés en vigueur.

Limites des propositions & chiffrages :

Les propositions ne constituent pas de devis, ni de cahier des charges qui reste du domaine d'un maître d'oeuvre.

Le chiffrage est une valeur indicative pour une gamme de produits moyens.

Il s'entend hors taxes (HT) et également :

- hors maîtrise d'oeuvre,
- hors honoraires de bureaux d'études,
- hors risque amiante...

Les préconisations ne prennent pas en compte d'éventuelles complexités qui échappent à une analyse visuelle.

Les audits étant réalisés de jour, l'éclairage extérieur en conditions nocturnes n'a pas été vérifié.

Caractéristiques du cheminement (rue)

Nom de la rue :	Rue de la République
Code Postal :	93260
Ville :	Les Lilas
Département :	93-Seine-Saint-Denis

Synthèse

Indice d'accessibilité actuel :	5%
Indice d'accessibilité potentiel :	100%
Nombre d'obstacles :	14
Montant global :	26 560 € HT

TYPE DE HANDICAP		NOMBRE D'OBSTACLES RELEVÉS	MONTANT DES PRECONISATIONS
HANDICAP MOTEUR		11	19 650 € HT
HANDICAP VISUEL		8	20 190 € HT
HANDICAP AUDITIF		0	0 € HT
HANDICAP MENTAL et PSYCHIQUE		0	0 € HT

Fonction Cheminements piétons

V-TROT (VOIRIE TROTTOIR) - Côté pair

Description

Traversée de chaussée non réglementaire

Rue du 14 Juillet

Principe
Modifier et/ou compléter la traversée avec les éléments indiqués dans le tableau ci-dessous.

Les bandes podotactiles doivent respecter la norme NF P 98-351

Exemple :

Arrêté du 13 janvier 2007 et du 18 septembre 2012
Article 4 - 4° Traversées pour piétons, 5° Ressauts, 6° Equipements et 10° Peux de circulation permanents

TRAVERSEE DE CHAUSSÉE - mise en conformité	qds estim	métrage estim	estim unit HT	TOTAL € HT	corps d'état
SIGNALÉTIQUE AU SOL					
fourmure et pose bande podotactile	2	1.4	220 €	620 €	s. souples
fourmure et pose bande de guidage-marquage de la traversée	1	7	110 €	770 €	s. souples
peinture et finitions	1	7	190 €	1 300 €	peinture
LIAISON AVEC LE TROTTOIR					
création d'un bateau avec ressaut inférieur à 2 cm	2	1.4	-430 €	1 210 €	aven. ext
recouvre, peinture et finitions					
TOTAL				3 920 €	livr-18

Source : Audit Accessibilité PLM 2022

Les obstacles recensés durant l'audit d'accessibilité sur les 8 communes recensées selon le type de handicap

Communes	moteur	visuel	auditif	cognitif
Bagnole	177	199	-	-
Bobigny	227	227	3	3
Bondy	240	241	3	3
Les Lilas	115	130	3	-
Montreuil	373	355	1	-
Noisy-le-Sec	196	193	-	-
Le Pré Saint-Gervais	64	76	-	-
Romainville	90	107	1	-
Est Ensemble	1 482	1 510	11	6

Source : Audit Accessibilité PLM 2022

Des obstacles essentiellement pour les personnes en situation de handicap moteur et visuel.

Peu de difficultés pour les handicaps auditifs et cognitifs

Une accessibilité actuelle qui reste délicate

L'indice d'accessibilité actuel moyen sur les voiries auditées sur Est Ensemble est très faible avec 8,8 % de voirie accessible. Avec un obstacle tous les 28 mètres en moyenne, le parcours des personnes en situation d'handicap est délicat sur le territoire.

Mais, avec des travaux, l'accessibilité pour tous peut être une perspective à terme sur Est Ensemble

Sur les secteurs audités, l'indice moyen d'accessibilité potentiel est de 98,6 %. A Pantin ce même indice calculé sur l'intégralité de la Ville est de près de 90 %. Ainsi, il peut être admis que les travaux d'accessibilité permettront de rendre la majeure partie des voies accessibles. Le coût moyen de l'accessibilité pour un Km de voies audités est de 114 209 € HT.

Communes	Indice moyen d'accessibilité actuel	Indice moyen d'accessibilité potentiel	Nbre total d'obstacles	Nbre d'obstacles tous les 100 m	Montant global des travaux de mise en accessibilité (€ HT)	Coût moyen par Km (€ HT)
Bagnolet	12,3%	100%	247	5,2	815 940 €	170 988 €
Bobigny	7,8%	100%	291	4,2	826 730 €	118 719 €
Bondy	6,9%	99,6%	329	7,9	813 800 €	195 532 €
Les Lilas	7,9%	78,1%	165	7,1	238 090 €	101 801 €
Montreuil	8,8%	100%	448	3,7	1 200 650 €	98 338 €
Noisy-le-Sec	8,2%	100%	250	4,1	440 070 €	71 727 €
Le Pré Saint-Gervais	17,1%	100%	94	5,6	128 910 €	76 485 €
Romainville	7,0%	98,3%	128	3,3	345 490 €	89 828 €
Est Ensemble	8,8%	98,6%	1 952	3,5	4 809 680 €	114 209 €
Pantin <i>(source Ville avril 2021)</i>		89,6%	1 060		654 150 €	

Source : Audit Accessibilité PLM 2022 & Ville de Pantin 2021

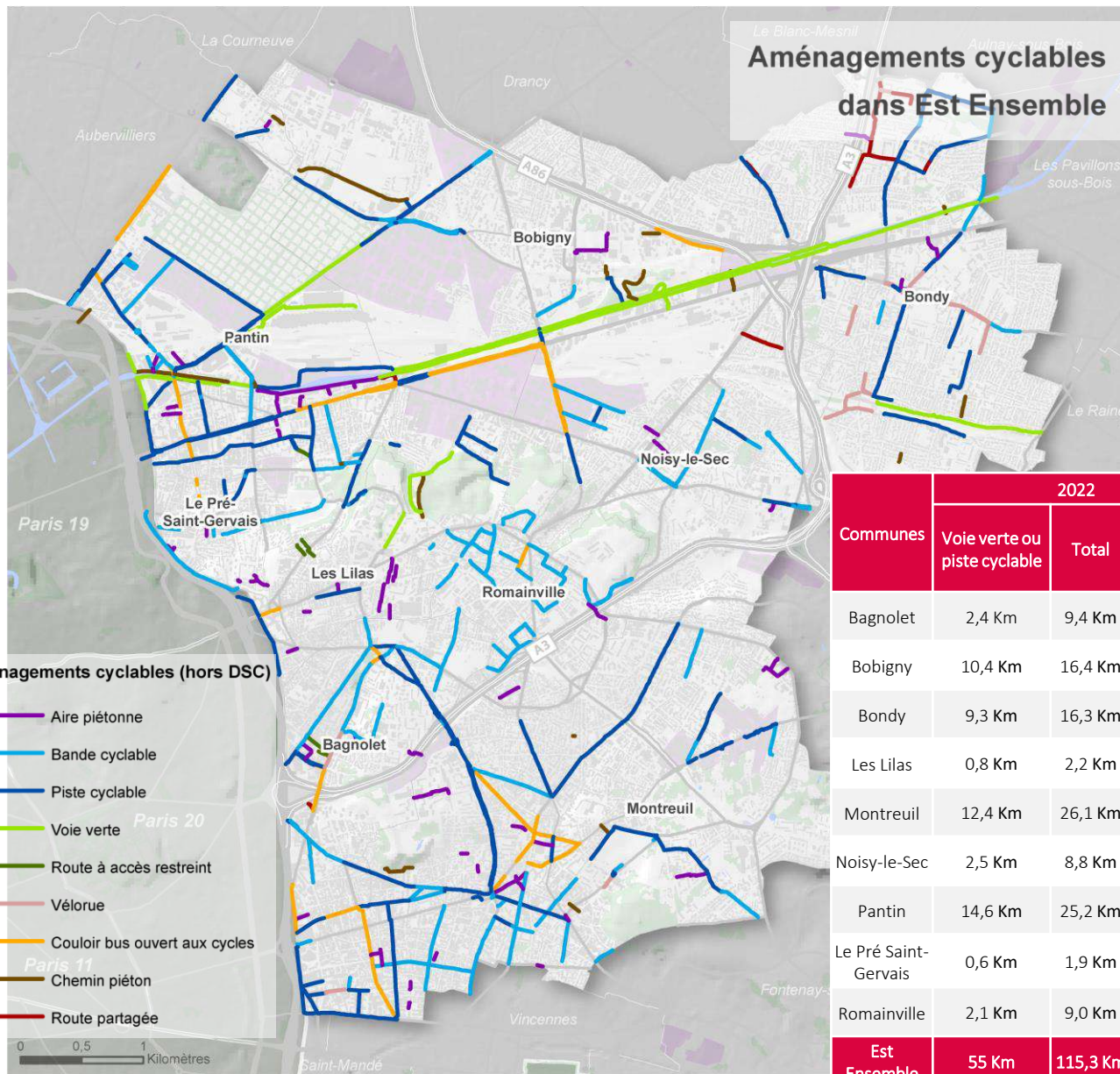
Une connaissance de l'accessibilité de la voirie différente selon les communes d'Est Ensemble avec Pantin comme exemple à suivre

- Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics n'ont pas eu le même suivi sur le territoire.
- Seul Pantin a mis en œuvre un outil de suivi de l'accessibilité qui permet ainsi de connaître précisément les efforts à mener concernant cette thématique.

Pour les 8 autres communes, il a été mis en place un relevé partiel de l'accessibilité de la voirie

- Chaque commune a été interrogé sur le linéaire à auditer en vue de le valider.
- Le cabinet Accesmétrie a réalisé les audits sur les secteurs retenus au cours des mois d'avril et mai 2022.

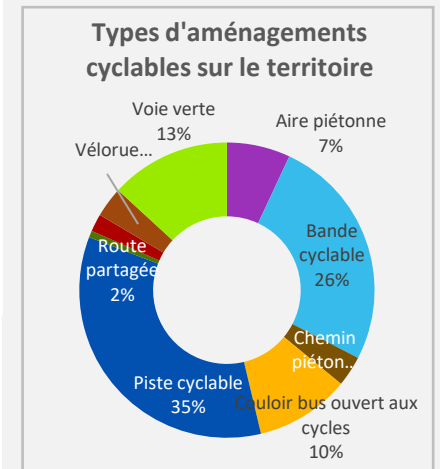
NB : Les résultats par commune sont présentés en partie 10 du diagnostic.



115 km de voies aménagées pour les cycles sur le territoire

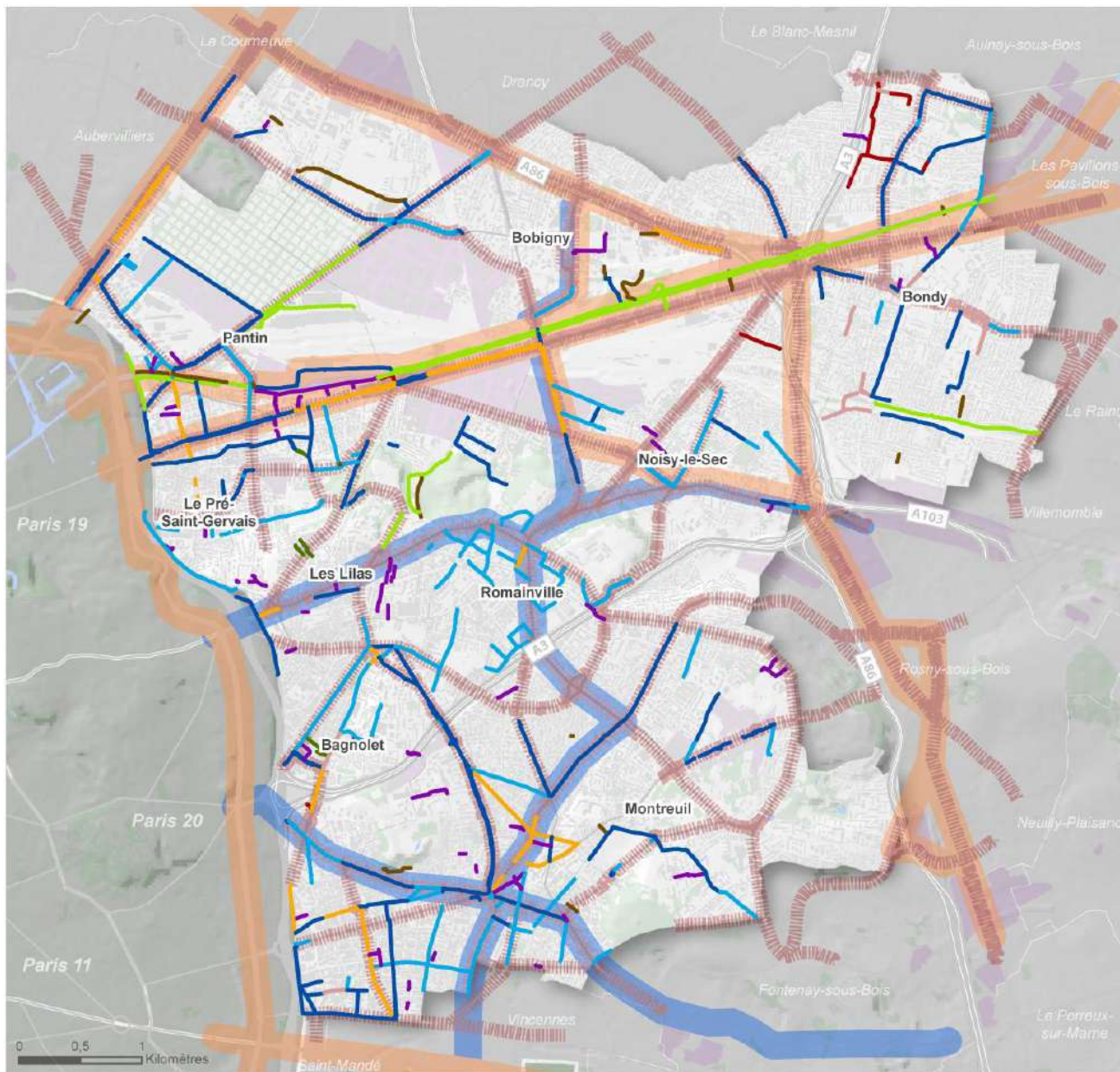
65 % d'entre-elles le sont en site propre (piste cyclable, voie verte, couloirs bus ouvert aux cycles ou aire piétonne).

Une généralisation des double-sens cyclables à Montreuil et Noisy-le-Sec



Communes	2022		
	Voie verte ou piste cyclable	Total	Double sens cyclable
Bagnolet	2,4 Km	9,4 Km	1,8 Km
Bobigny	10,4 Km	16,4 Km	1,7 Km
Bondy	9,3 Km	16,3 Km	0,3 Km
Les Lilas	0,8 Km	2,2 Km	5,0 Km
Montreuil	12,4 Km	26,1 Km	27,5 Km
Noisy-le-Sec	2,5 Km	8,8 Km	11,5 Km
Pantin	14,6 Km	25,2 Km	4,0 Km
Le Pré Saint-Gervais	0,6 Km	1,9 Km	3,8 Km
Romainville	2,1 Km	9,0 Km	4,6 Km
Est Ensemble	55 Km	115,3 Km	60,3 Km

Commune	Total du linéaire aménagé sur la commune (km)
Bagnolet	10,3
Bobigny	17,0
Bondy	17,4
Les Lilas	2,5
Montreuil	27,9
Noisy-le-Sec	9,4
Pantin	25,8
Le Pré Saint-Gervais	2,6
Romainville	9,6
Est Ensemble	122,4



Aménagements cyclables actuels sur Est Ensemble & projet du RER V et du Plan Vélo Métropolitain

Aménagements cyclables (hors DSC)

- Aire piétonne
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Voie verte
- Route à accès restreint
- Vélurie
- Couloir bus ouvert aux cycles
- Chemin piéton
- Route partagée

Prospective (schéma de principe)

- Lignes du Plan Vélo Métropolitain
- Lignes du RER V
- 100% cyclable sur les voies départementales

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - Diagnostic PLD 2014 - Openstreetmap / Est Ensemble 2021
Réalisation : ITEM 2022



Un lien établi entre linéaire d'aménagement cyclable par habitant et part modale du vélo :

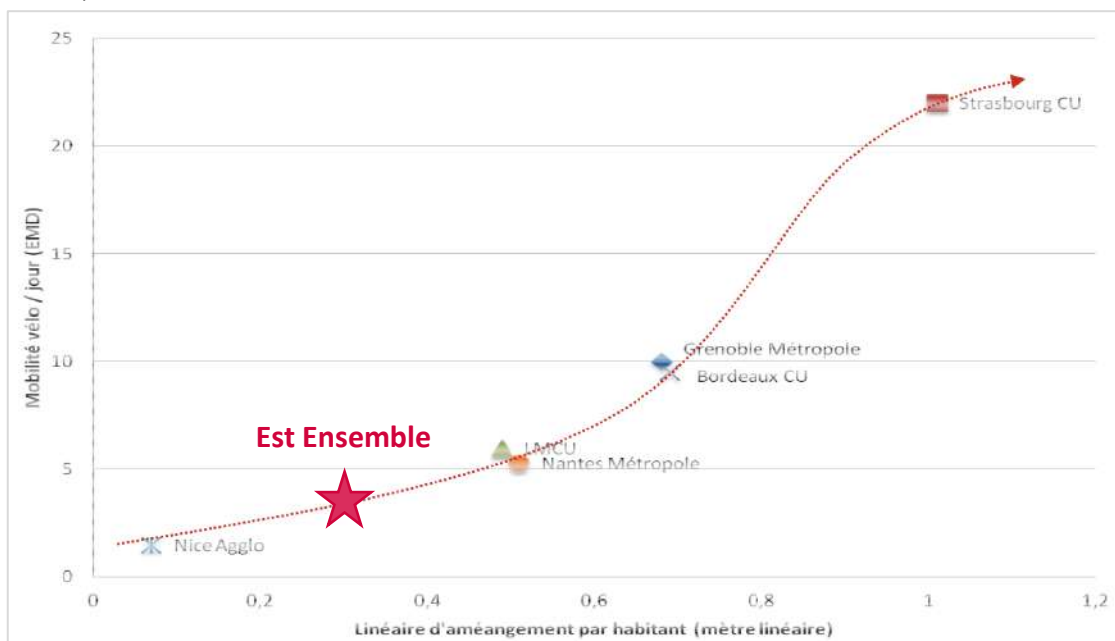
L'efficacité de l'investissement en linéaire cyclable sur la pratique du vélo a été explicitée par une étude menée en 2014 par Indiggo à partir des données des Enquêtes Déplacement et de l'enquête CVC-Fubicy pour les linéaires d'aménagements. Les résultats de l'enquête mettent en avant les éléments suivants :

- En dessous de 0,5 mètre linéaire par habitant (ml/habitant), l'augmentation de la part modale est lente, et les réseaux restent partiels, mal connectés et non continus. La pratique augmente largement au-delà de 0,65 ml/habitant.
- A l'inverse, au-delà de 1ml/habitant, l'étude révèle que le développement des infrastructures est moins efficace pour inciter au report modal, et qu'il faut davantage se concentrer sur d'autres thématiques de la politique cyclable.

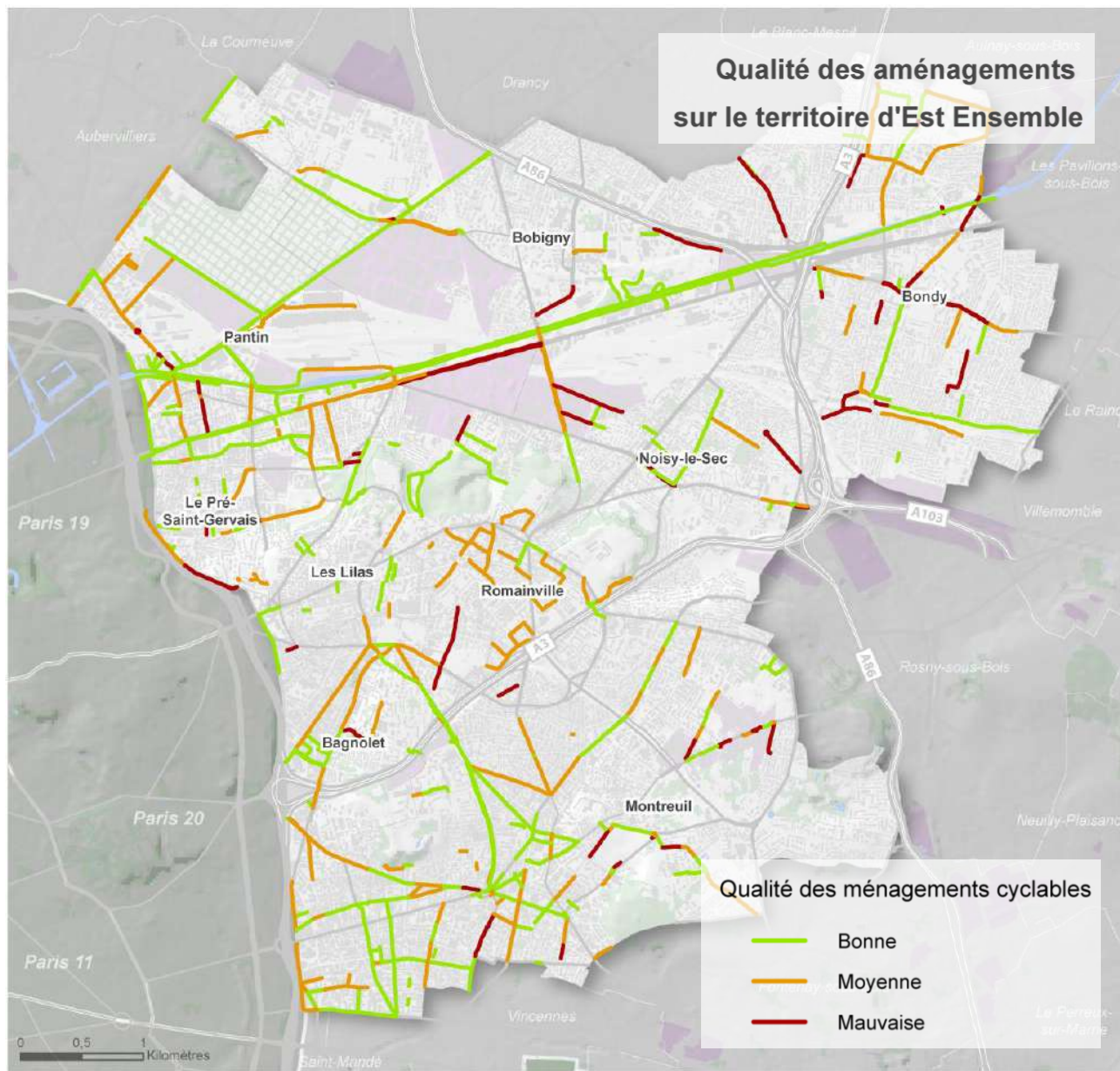
Une marge de progression importante sur Est Ensemble pour améliorer la pratique cyclable

Sur Est Ensemble, le linéaire d'aménagement est très faible avec 0,29ml/habitant, et donc en dessous du seuil des 0,5 ml/habitants où l'investissement marginal permet un progrès significatif de la pratique. Les prochains investissements réalisés sur le linéaire cyclable pourraient donc engendrer une progression de la pratique dans un premier temps plus mesurée, jusqu'à ce que le réseau soit assez développé et attractif pour engendrer un report modal plus important.

Le graphique suivant issu de la même étude illustre ce propos et montre le lien entre part modale et linéaire d'aménagement cyclable :



Communes	Linéaire d'aménagement par habitant (en m / habitant)
Bagnole	0,29
Bobigny	0,31
Bondy	0,32
Les Lilas	0,11
Montreuil	0,25
Noisy-le-Sec	0,21
Pantin	0,44
Le Pré Saint-Gervais	0,15
Romainville	0,33
Est Ensemble	0,29



53 % des aménagements cyclables du territoire sont jugés de bonne qualité

Sur les 114 km de linéaire cyclable évalués dans le cadre de notre étude, 60 km sont jugés de bonne qualité, et représentent 53 % du linéaire. À l'inverse, 13,7 km sont jugés de mauvaise qualité, soit 12 % du linéaire, et 40,3 km sont jugés de qualité moyenne et représentent 35 % du linéaire.

Des aménagements cyclables de qualité hétérogène sur le territoire

Les villes de Montreuil et de Pantin, dans lesquelles le linéaire cyclable est le plus développé, présentent un profil similaire avec environ 60 % du linéaire jugé de bonne qualité, et une faible proportion de linéaire jugé de mauvaise qualité (4 % pour Pantin et 7 % pour Montreuil).

À l'inverse, des villes comme Romainville, Bondy et Noisy-le-Sec présentent des parts plus importantes de leur réseau jugé de qualité moyenne ou mauvaise.

Un aperçu des aménagements cyclables et de leur qualité sur le territoire



Montreuil



Montreuil



Bobigny



Pantin



Bondy



Pantin

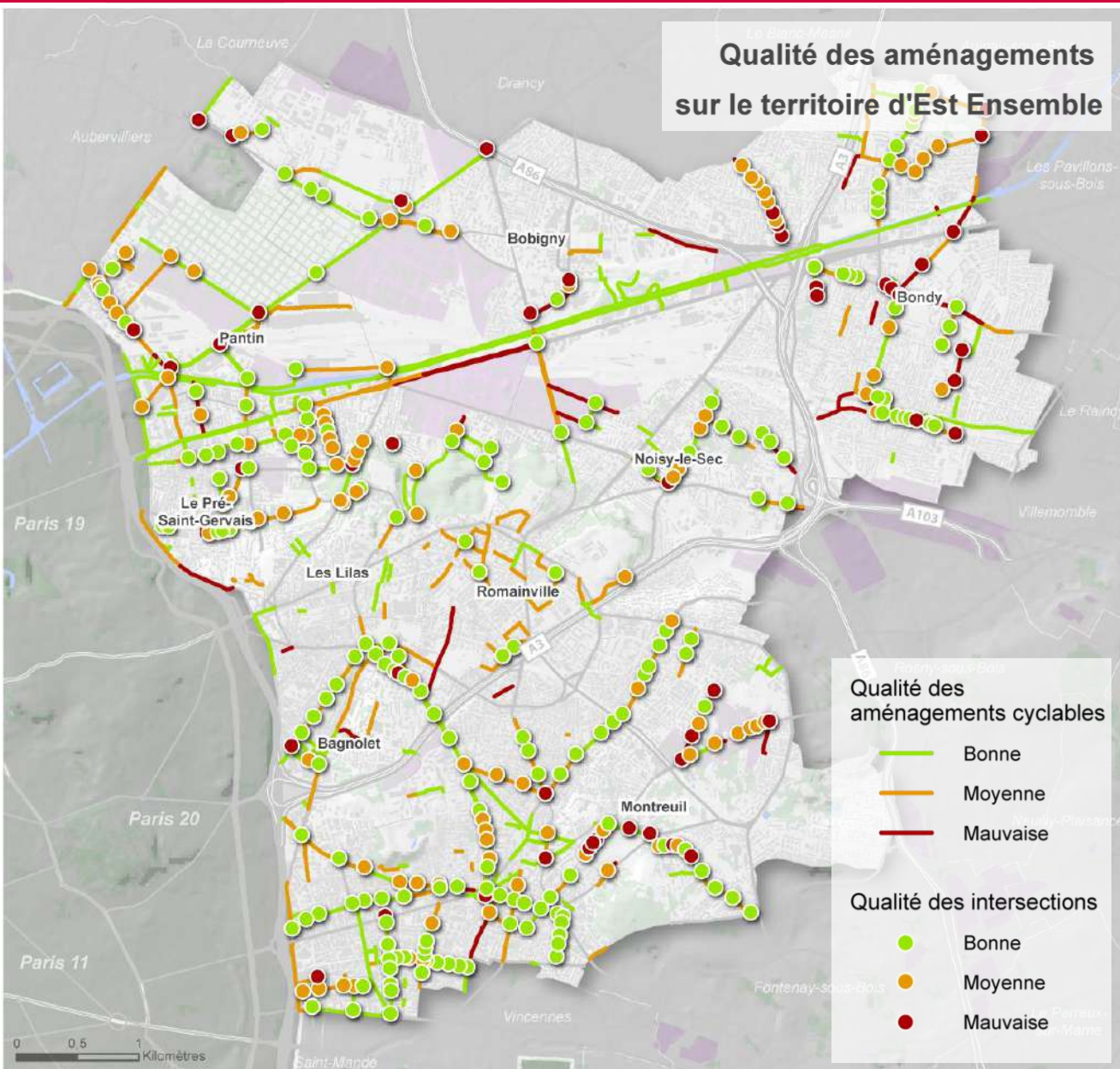
Le détail sur la qualité des aménagements sur le territoire

Longueur du linéaire en fonction de sa qualité							
Commune	Bonne		Moyenne		Mauvaise		Total général
Bagnolet	3,0 km	32%	5,4 km	58%	1,0 km	10%	9,4 km
Bobigny	11,3 km	68%	2,4 km	15%	2,8 km	17%	16,4 km
Bondy	6,8 km	42%	5,4 km	34%	4,0 km	25%	16,1 km
Les Lilas	1,3 km	72%	0,4 km	24%	0,1 km	4%	1,8 km
Montreuil	15,5 km	60%	8,7 km	33%	1,8 km	7%	26,0 km
Noisy-le-Sec	3,9 km	46%	2,9 km	34%	1,7 km	20%	8,5 km
Pantin	15,2 km	61%	8,7 km	35%	1,0 km	4%	25,1 km
Le Pré Saint-Gervais	1,0 km	55%	0,7 km	38%	0,1 km	8%	1,9 km
Romainville	2,9 km	32%	4,7 km	53%	1,3 km	15%	9,1 km
Est Ensemble	60,0 km	53%	40,3	35%	13,7 km	12%	114,1 km

Critères d'évaluation de la qualité :

- La **cohérence du type d'aménagement** par rapport aux caractéristiques de la voie qui l'accueille (niveaux de trafic, vitesses pratiquées)
- La **largeur** de l'aménagement, au regard des préconisations du CEREMA et de sa fréquentation
- La **cohabitation et conflits** potentiels avec les autres modes, en particulier les piétons
- La qualité et l'état du **revêtement**
- La présence ou non **d'obstacles** (potelets notamment)
- Le traitement au droit des **portes cochères**

La **qualité des intersections et des insertions**, critère primordiale pour évaluer la cyclabilité d'un aménagement, a fait l'objet d'une analyse spécifique.



54 % des intersections sur le territoire d'Est Ensemble sont de bonne qualité

Avoir une intersection délicate au cours de son parcours est source de danger pour le cycliste et constitue souvent un frein majeur à la pratique cyclable.

Sur Est Ensemble:

- 54 % des intersections sont de bonne qualité
- 31 % de qualité moyenne
- Seulement 15 % sont de mauvaise qualité.

Le constat est plutôt bon, mais la poursuite des efforts est importante, car il est tout de même rare de ne pas devoir emprunter une intersection délicate sur un itinéraire.

Le détail par commune sur la qualité des intersections à Est Ensemble

Communes	Qualité des intersections en 2022		
	Bonne	Moyenne	Mauvaise
Bagnolet	81 %	12 %	8 %
Bobigny	22 %	48 %	30 %
Bondy	52 %	21 %	27 %
Les Lilas	33 %	67 %	-
Montreuil	57 %	29 %	14 %
Noisy-le-Sec	70 %	25 %	5 %
Pantin	40 %	46 %	14 %
Le Pré Saint-Gervais	67 %	33 %	-
Romainville	71 %	21 %	7 %
Est Ensemble	54 %	31 %	15 %

Des intersections plus sécurisées dans les secteurs limitrophes de Paris

On observe des différences importantes entre les communes du territoire sur la qualité des intersections sur le plan de la **sécurité des cyclistes**. Ainsi, seulement 22 % d'entre-elles sont de bonne qualité à Bobigny, et 33 % aux Lilas. A Bobigny et Bondy, la part d'intersections dangereuses est respectivement de 30 % et 27 %, alors qu'il n'y en a aucune aux Lilas ou au Pré-Saint-Gervais.

Les différences de sécurité sur les intersections ne dépendent pas uniquement de la commune, mais également des secteurs. En effet, on observe dans la commune de Montreuil, une grande qualité des intersections en limite de Paris, mais la situation se dégrade dans des secteurs plus éloignés, notamment dans les environ de Rosny-sous-Bois.

NB : la qualité des intersections ou des aménagements cyclables a été déterminé « à dire d'expert », ainsi, le ressenti d'un utilisateur peut être différent.

Une intersection est jugée bonne lorsque :

Le cycliste peut traverser l'intersection et effectuer tous les mouvements de manière sécurisée et adaptée entre toutes les branches de l'intersection et l'aménagement cyclable

Une intersection est jugée moyenne lorsque :

L'intersection a été traitée mais que certains mouvements restent délicats/peu aisés

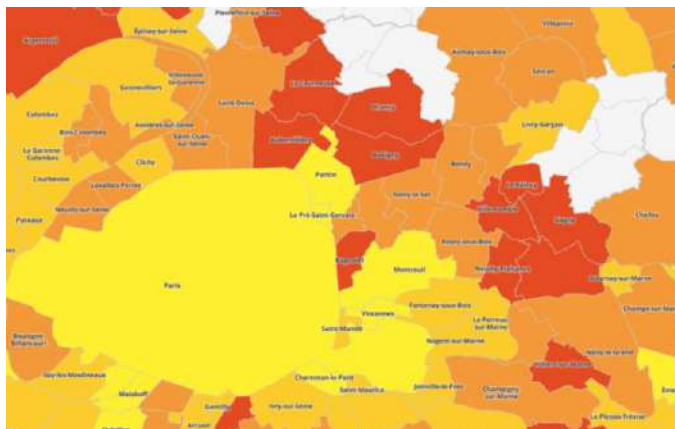
Une intersection est jugée mauvaise lorsque :

Tous les mouvements restent délicats/peu aisés.

L'opération « Baromètre des villes » cyclable : une initiative associative pour évaluer la qualité des conditions de circulation en vélo sur un territoire à partir du ressenti des populations

Une enquête en ligne a été menée en 2021 auprès des utilisateurs du vélo. A l'échelle nationale près de 300 000 répondants. La FUB n'a pris en compte pour établir le baromètre à l'échelle communale que les villes ayant au moins 50 réponses de cyclistes (1 625 communes bénéficient d'une note) :

- Un questionnaire de 26 questions avec des notes allant de 1 (négatif) à 6 (positif)
- Une note globale moyenne de 3,5 a été calculé pour chaque ville et en fonction de cette note globale les villes ont été classée par rapport à leurs « climat vélo » de A+ à G.

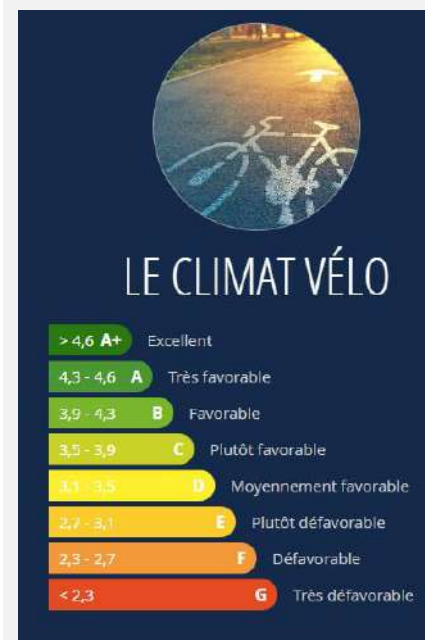


Un climat vélo jugé par les cyclistes au mieux moyennement favorable

- Seules Montreuil & Pantin obtiennent une note moyenne.
- A l'opposé, Bagnolet & Bobigny sont jugés comme ayant un climat vélo très défavorable.

Communes – (Nbre de répondants – Note Globale/6)	Détails des notes sur les 5 thématiques (/6)					Evolution positive / négative depuis l'enquête de 2019 (en %)
	Ressenti global	Sécurité	Confort	Effort de la Ville	Services / stationnement	
Bagnolet - (211 répondants – G -2,1)	F -2,4	G -2,3	G -1,9	G -1,9	F -2,5	- 5 %
Bobigny (77 répondants – G -2,1)	G -2,2	G -2,2	G -2,1	G -2	G -2	+ 8 %
Bondy (87 répondants – F -2,5)	F -2,6	F -2,5	F -2,5	F -2,3	F -2,3	+ 7 %
Les Lilas (107 répondants – F -2,6)	F -2,6	F -2,3	F -2,5	E -2,8	F -2,6	+ 3 %
Montreuil (492 répondants – D -3,4)	D -3,4	D -3,3	D -3,4	C -3,6	C -3,5	+ 53 %
Noisy-le-Sec (101 répondants – F -2,5)	F -2,6	F -2,5	F -2,4	F -2,4	F -2,3	+ 11 %
Pantin (364 répondants – D -3,3)	D -3,2	D -3,3	D -3,2	D -3,4	D -3,3	+ 50 %
Le Pré Saint-Gervais (108 répondants – D -3,1)	D -3,3	D -3,1	D -3,2	D -3,2	E -3	+ 32 %
Romainville (156 répondants – F -2,6)	E -2,8	F -2,5	F -2,5	F -2,6	F -2,6	+ 6 %

Source : FUB



Source : FUB

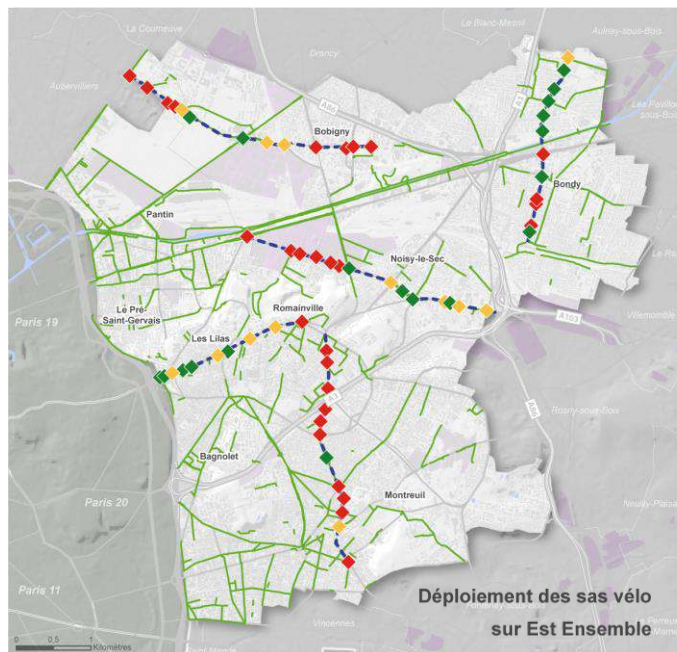
Un développement en cours des aménagements facilitant la circulation des cycles

Double sens cyclable, sas vélo et cédez-le-passage cycliste aux feux sont des aménagements qui fluidifient le déplacement à vélo. Simples à réaliser, ils adaptent la voirie aux spécificités du vélo en évitant des arrêts, des détours aux cyclistes et des manœuvres malaisées.

- Le double sens cyclable est autorisé de fait dans toutes les rues limitées à 30 km/h ou moins (sauf stipulation contraire prise par arrêté). Avec la généralisation du 30 km/h dans la majorité des communes, l'essentiel de la trame viaire d'Est Ensemble est à double sens pour les cycles. Si certaines communes ont matérialisées le double sens cyclable sur toutes leurs voies (Montreuil, Le Pré Saint-Gervais, Noisy-le-Sec...), cette possibilité n'est pas systématiquement indiquée dans d'autres communes.
- Le sas vélo est un espace réservé aux cyclistes, entre la ligne d'arrêt des véhicules et la ligne de feux. Il permet aux cyclistes de se placer devant les voitures pour mieux voir et être vus, faciliter le tourne-à-gauche et le démarrage avant les véhicules. Afin de connaître le déploiement de ce dispositif, l'équipement des carrefours à feux de sas vélo sur 5 axes structurants d'Est Ensemble (carte ci-dessous) a été relevé. Sur les 52 carrefours à feux audités, 20 étaient intégralement équipés en sas vélo, 13 que partiellement (certaines branches équipées et pas d'autres) et 29 ne présentaient de sas vélo sur aucune branche. **Le déploiement de sas vélo n'est donc que partiel sur Est Ensemble.** Ils sont logiquement davantage présents sur les rues aménagées pour les cycles que sur celles n'ayant pas fait l'objet de requalification.
- Les cédez-le-passage cycliste aux feux est une signalisation donnant la possibilité aux cyclistes, à un feu de circulation, de poursuivre leur cheminement selon les mouvements indiqués sur le panneau alors que le feu est rouge tout en cédant le passage à tous les autres usagers. Le déploiement de ce dispositif est assez aléatoire sur Est Ensemble, selon les communes, les axes et les branches d'une même intersection.

Équipement des intersections en sas vélo :

- ◆ Présence sur toutes les branches
- ◆ Présence partielle
- ◆ Absence
- Axe enquêté



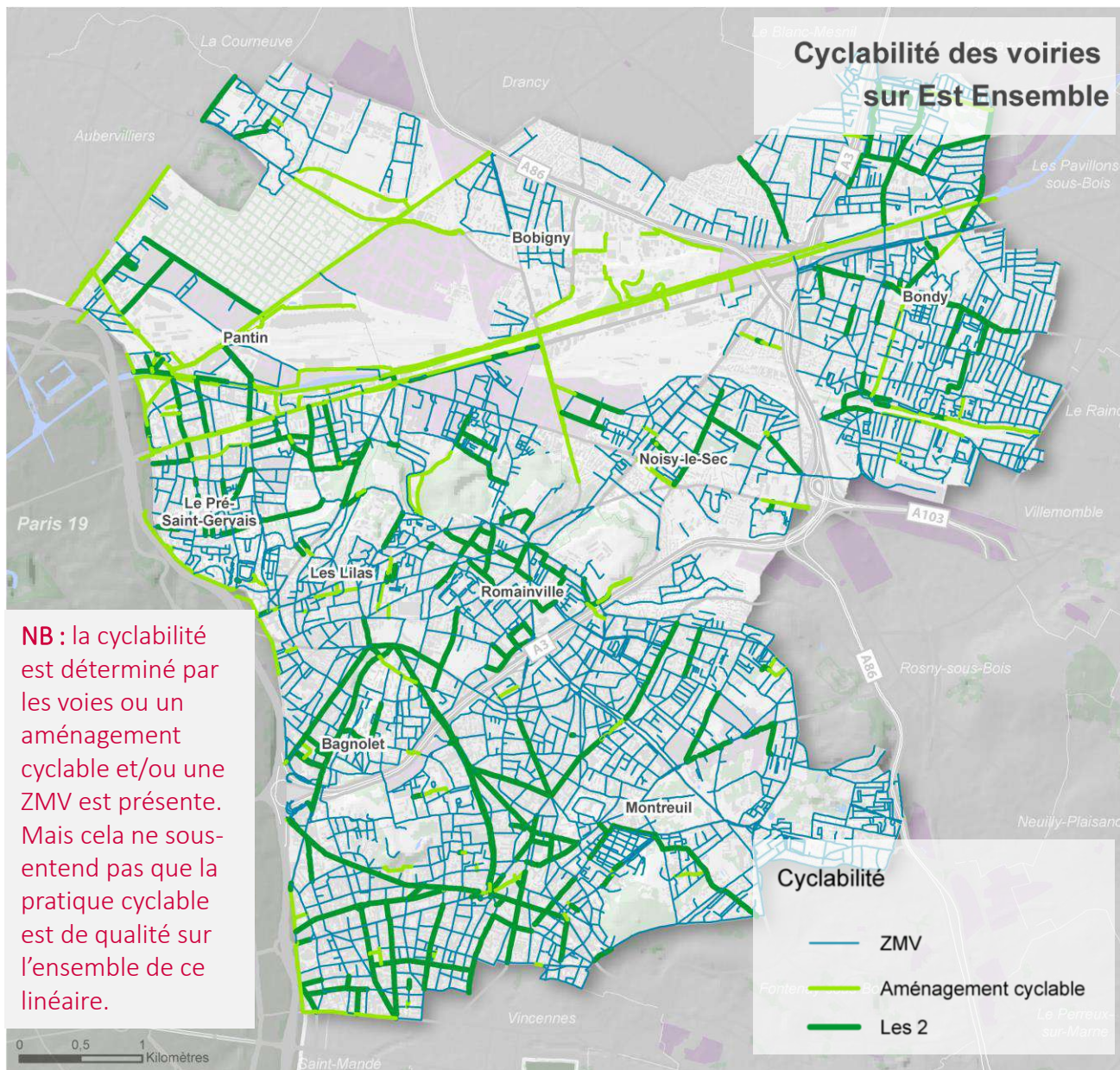
Sas vélo à Romainville



Double sens cyclable à Noisy-le-Sec



Cédez-le-passage à Bagnollet



Cyclabilité des voiries sur Est Ensemble

NB : la cyclabilité est déterminé par les voies ou un aménagement cyclable et/ou une ZMV est présente. Mais cela ne sous-entend pas que la pratique cyclable est de qualité sur l'ensemble de ce linéaire.

535 km de voies identifiées comme cyclable, soit 64 % de la voirie du territoire hors autoroute

- Seules Bobigny et Noisy-le-Sec ont moins de 50 % des voies potentiellement adaptée pour les cyclistes.
- Le PSG, Bondy et Montreuil ont eux plus de 80 % de voiries théoriquement praticables par les cycles.

Communes	2022		
	Axes avec aménagement cyclable et ZMV	Total cyclable	% de la voirie « cyclable »
Bagnole	8,1 km	41 km	70 %
Bobigny	1,1 km	43,2 km	30 %
Bondy	10,2 km	108,9 km	86 %
Les Lilas	0,9 km	20,4 km	67 %
Montreuil	23,5 km	157,9 km	84 %
Noisy-le-Sec	3 km	38,6 km	38 %
Pantin	10,2 km	56,4 km	53 %
Le Pré Saint-Gervais	1,5 km	14,3 km	88 %
Romainville	7,5 km	54 km	75 %
Est Ensemble	66,1 Km	534,6 Km	64 %

Le canal de l'Ourcq, un faisceau cyclable continu sur Est Ensemble mais qui est insuffisamment maillé avec le tissu viaire du reste du territoire

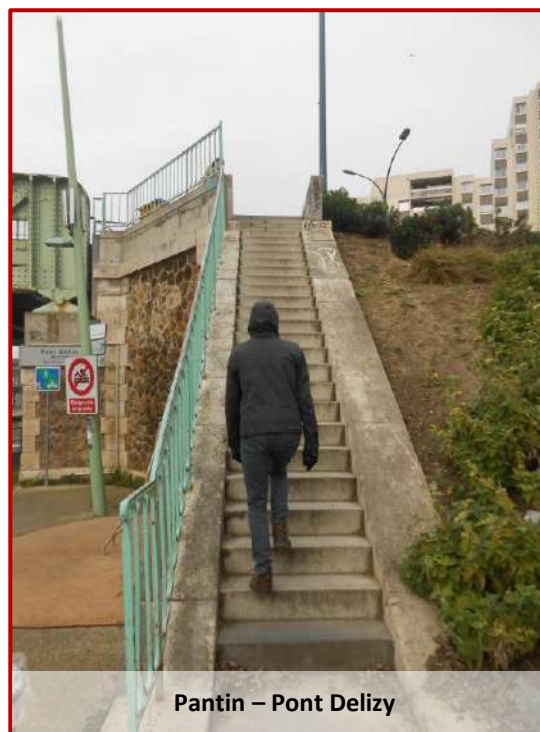


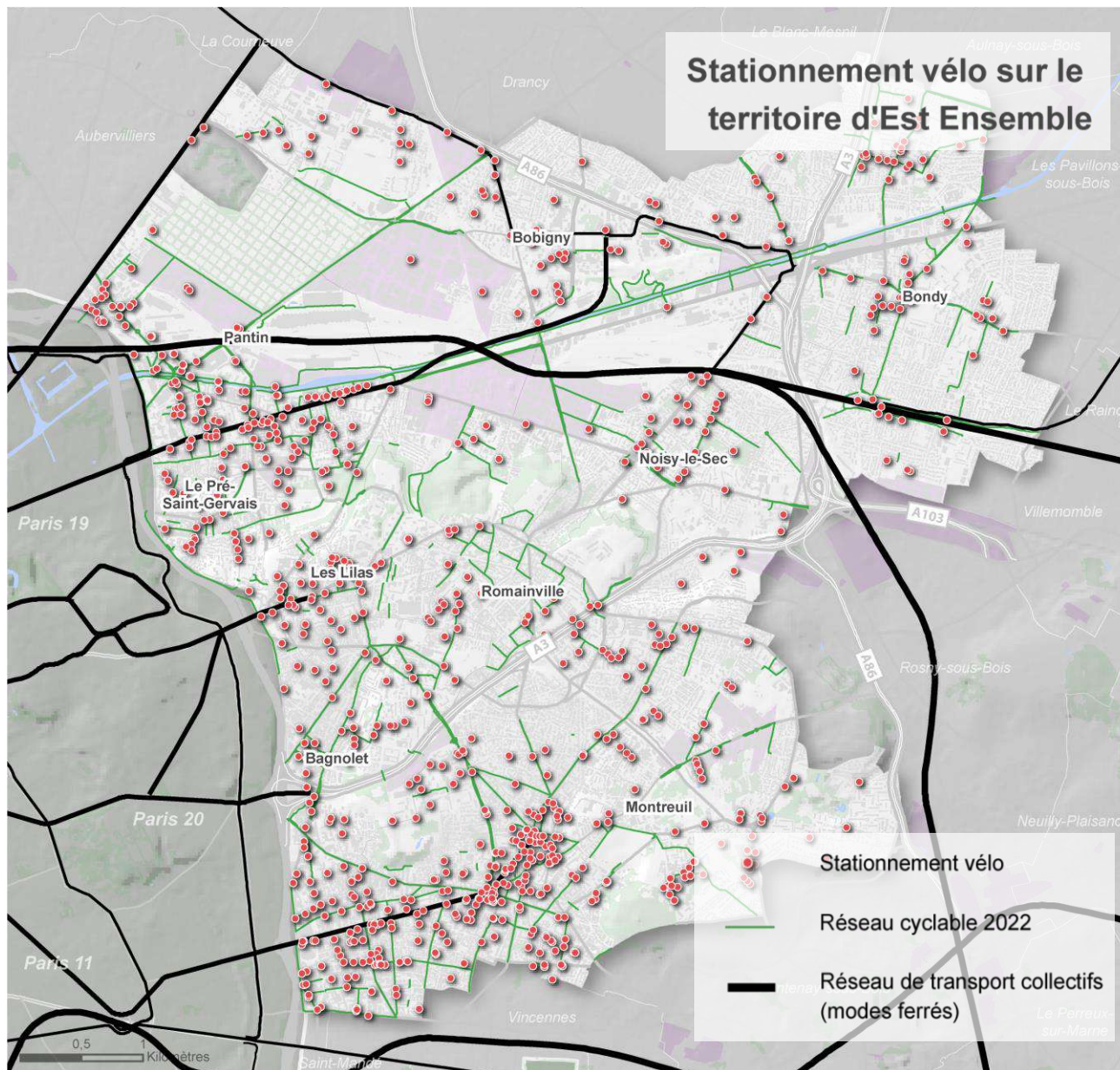
Le canal de l'Ourcq constitue une rupture importante pour les cycles. Si les rives sont aménagées pour les modes doux sur l'ensemble du territoire, il constitue cependant une rupture importante pour les itinéraires Nord-Sud.

En tout, 14 points d'accès sont disponibles le long du canal de l'Ourcq, soit 1 tous les 500 mètres. Si cette distance est plus courte sur Pantin, elle est encore bien plus importante dans le secteur entre Pantin et Romainville. Pour un cycliste cet espacement occasionne un allongement de son parcours jusqu'à 2 min. par trajet environ.

Mais beaucoup des accès ne sont pas idéals pour les cyclistes, soit du fait qu'ils ne répondent à l'accès que d'une seule rive, soit qu'aucun accès aux rives n'est possible, ou est délicat du fait d'escaliers par exemple.

- Ainsi, seulement 6 accès sont qualitatifs dont 2 partiellement (avec 4 d'entre eux localisés sur Pantin).
- A noter que la passerelle qui permet de relier les deux rives au niveau de Pantin est très fréquentée par les piétons des établissements scolaires, ce qui rend délicate la cohabitation avec les cyclistes.





Stationnement vélo sur le territoire d'Est Ensemble

7 760 places recensées sur le territoire d'Est Ensemble
Dont 2 853 à Montreuil, qui représente 37 % de l'offre du territoire

Seulement 18 places pour 1 000 habitants malgré un développement important de l'offre

La différence entre les communes est importante, avec seulement 9 places pour 1 000 habitants à Bondy, et près de 30 à Pantin.

Prescription du PDUIF – Réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public

Sur Est Ensemble, le PDUIF attend qu'une place de stationnement sur 40 soit réservée pour le stationnement vélo (base 4 à cinq vélos par place de stationnement). Actuellement, 7 518 places vélos sont recensées sur voirie soit au maximum l'équivalent de 1 880 places de stationnement. Dans le PLD de 2015, une estimation grande maille indiquait la présence de près de 67 000 stationnement automobile en voirie. Ainsi, il peut actuellement être estimé sur ces bases qu'une place sur 35,6 est réservée aux cycles sur le Territoire.

7 702 places de stationnement vélo dont la typologie est recensée, dont 87 % sous forme d'arceaux, mais un chiffre possiblement sous-estimé

Pour estimer le nombre de places de stationnement cyclables sur le territoire, nous avons croisé plusieurs sources de données : des plans fournis par les villes, des bases de données SIG des villes, l'Open Data d'Île-de-France Mobilité ainsi que des relevés de terrain au cours desquels nous avons relevé la présence d'autres stationnements non présents dans les bases de données ce qui laisse un doute sérieux sur l'exhaustivité des données présentées.

Nous avons observé plusieurs types de stationnement sur le terrain :

- Arceaux : 87 % des places recensées (moins de 1 % d'arceaux abrités)
- Ancrages : 3 % des places recensées
- Box et consignes sécurisés (en gare ou station de Métro, et autres) : 8 % des places recensées
- Autres : racks, rails, pinces-roues

Une concentration de places de stationnement importante dans les communes de Montreuil et Pantin

Au total, **37 %** des places de stationnement relevées sont situées à Montreuil, avec 2 853 places, et **22 %** sont situées à Pantin avec 1 716 places.

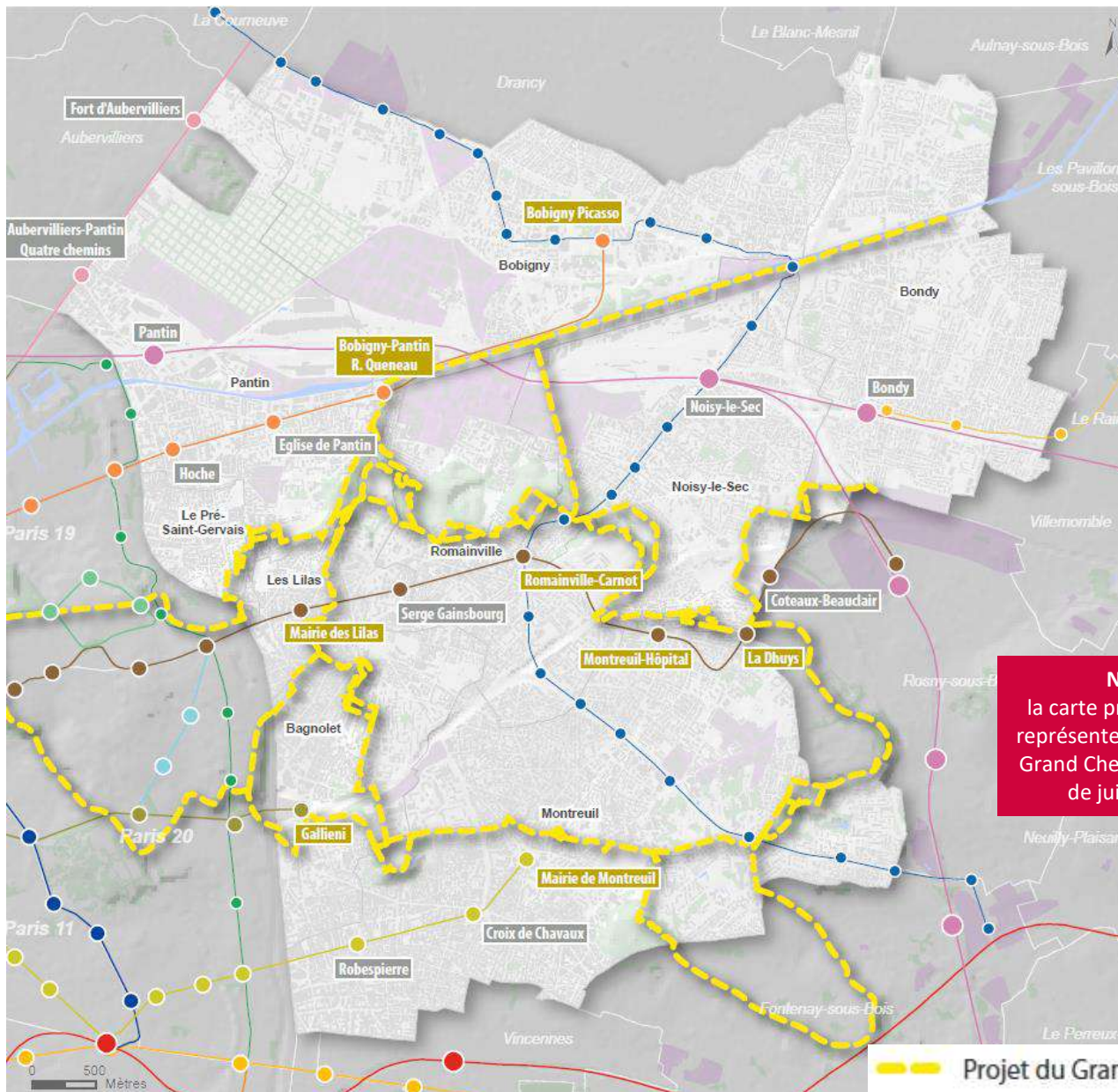
Communes	Nbre de place vélo en voirie	Nbre de place en consigne vélo sécurisés IDFM	Nbre de place en consigne vélo sécurisés	Total	Nbre de places pour 1 000 hab.	Nbre de place vélo en projet en voirie	Nbre de place vélo en consigne vélo sécurisés IDFM	Total de places en projet
Bagnolet	608	-	-	608	17			
Bobigny	518	-	-	518	9,5	60 (M 15)	100 (M15)	160
Bondy	448	30	70	548	10	140 (M 15)	280 (M15)	420
Pré-Saint-Gervais	242	-	-	242	24			
Les Lilas	558	-	-	558	26			
Montreuil	2 797	56	56	2 853	7,4			
Noisy-le-Sec	328	-	-	328	29		380 (M 11 & T1)	380
Pantin	1 688	28	56	1 716	14			
Romainville	331	-	-	331	12	140 (M 11)	60 (M 11)	200
Est Ensemble	7 518		142	7 702	18	340	820	1 160

Source : IDFM – SIG Villes Est Ensemble – Relevés de terrains

1 200 places en projet

L'arrivée prochaine du M 11 et du T 1 verra le développement de stationnement vélo au niveau des stations de même que le M 15





NB :
la carte présentée ici
représente le projet du
Grand Chemin en date
de juin 2023

--- Projet du Grand Chemin

Le projet « du Grand Chemin »

Le Grand Chemin s'étend sur le plateau de Romainville : un territoire d'une centaine de mètres d'altitude, caractérisé par des rues en pente, une ceinture de forts défensifs construits au XIXe siècle, et de grands parcs aménagés. Il traverse les villes de Bagnolet, Le Pré Saint-Gervais, Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Pantin et Romainville, en intégrant également Paris, Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois.

Vélib' Métropole : un système de vélos en libre-service déployé dans l'agglomération centrale

Vélib' Métropole est un système de vélos en libre-service géré sous forme de délégation de service public pour le compte du syndicat « Autolib' et Vélib' Métropole », par le consortium Smovengo (qui succède à l'opérateur historique JCDecaux depuis 2017).

Créé en 2007, le service est disponible à Paris et dans une large partie des communes de petite couronne. Sont mis à disposition des abonnés deux types de vélos :

- Les vélos « verts » : vélos mécaniques classiques
- Les vélos « bleus » : vélos à assistance électrique

Il existe trois types d'abonnements longue durée, qui donnent lieu à des tarifs d'utilisation différents :

Abonnement	V-Libre		V-Plus		V-Max	
Prix	Gratuit		3,10 € / mois		8,30 € / mois	
Temps de location	Temps de base	Au-delà	Temps de base	Au-delà	Temps de base	Au-delà
Vélo "vert"	1 € pour 30 minutes	1 € / 30 minutes	Gratuit pour 30 minutes	1 € / 30 minutes	Gratuit pour 1h	1 € / 30 minutes
Vélo "bleu"	3 € pour 45 minutes	2 € / 30 minutes	2 € pour 45 minutes	2 € / 30 minutes	Gratuit pour 45 minutes	1 € / 30 minutes

Un nombre de déplacements en Vélib qui a augmenté au cours la décennie 2010 – 2020, avec une chute au moment du changement de prestataire en 2017-2018

Sur l'année 2010, environ 25 millions de déplacements ont été réalisés à Vélib. Ce chiffre est monté pour atteindre environs 40 millions de déplacements annuels en 2016. ce chiffre est ensuite chuté à environ 6 millions de déplacements par an en 2018, du fait du lent démarrage du Vélib' Métropole avec le changement de prestataire et de l'offre apportée par les nouveaux concurrents d'opérateurs privés qui proposaient des vélos en libre-service sans station d'attache (free-floating) (source : Evaluation PDUIF – Modes actifs). La fréquentation a commencé à remonter à partir de 2019, pour revenir quasiment en 2020 au niveau de 2016, avec environ 37 millions de déplacements réalisés en Vélib.



20 000 Vélib, dont 40 % à assistance électrique

1 400 stations

400 000 abonnés en 2020

Une station Vélib tous les 300m à Paris

2 millions de déplacements par mois assurés en moyenne par le service Vélib Métropole en 2020

Source : velib-metropole.fr

56 communes adhérentes au syndicat Vélib' avec stations

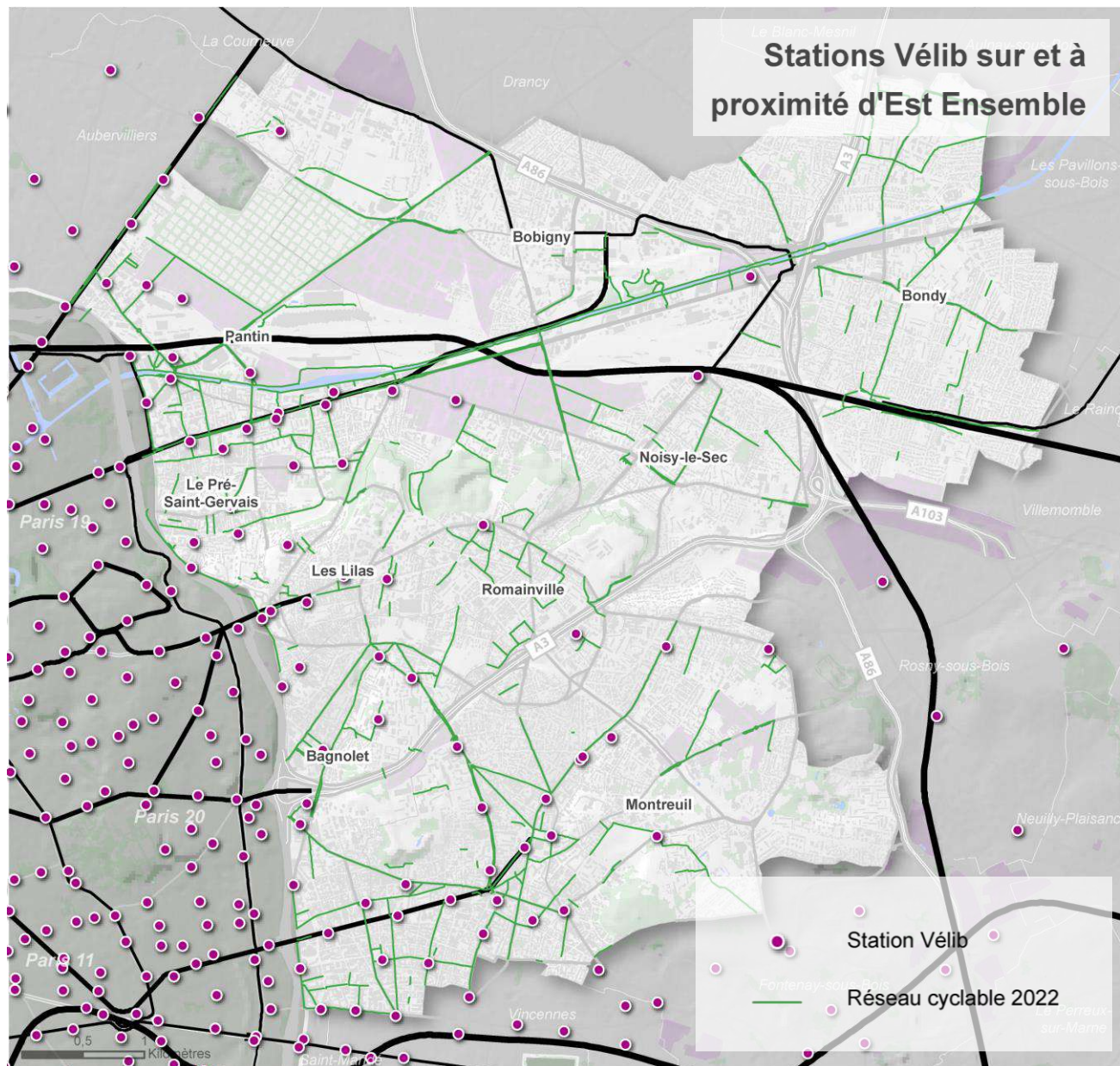
Dont 7 dans Est Ensemble : Bagnolet, Les Lilas, Le Pré Saint-Gervais, Montreuil, Noisy-le-Sec, Pantin, Romainville

11 communes adhérentes au syndicat Vélib' sans stations

Dont 1 dans Est Ensemble : Bondy

Seule la commune de Bobigny n'adhère pas au syndicat Vélib' Métropole dans Est Ensemble

Source : autolibmetropole.fr



Stations Vélib' sur et à proximité d'Est Ensemble

65 stations Vélib' sur le territoire d'Est Ensemble, et des projets à Bobigny et Bondy

Communes	Station Vélib'
Bagnole	8
Bobigny	En cours (juin 2022)
Bondy	En projet
Les Lilas	4
Montreuil	24
Noisy-le-Sec	2
Pantin	21
Le Pré Saint-Gervais	3
Romainville	3
Est Ensemble	65

Une densité d'offre qui décroît quand on s'éloigne de Paris

Une problématique liée à la dépose sauvage de Vélib' sur la voie publique.

NB :
l'analyse des stations Vélib' se base dans le diagnostic sur des données en date de mai 2022

Véligo : le service de location longue durée de vélos à assistance électrique (VAE) d'IDFM – 2 340 hab. d'Est Ensemble ont souscrit à Véligo (sept. 2021)

En 2019, Île-de-France Mobilité a lancé son service de location longue durée de VAE : Véligo. Ce service offre la possibilité aux franciliens de louer un VAE pour une durée de six mois, renouvelable trois mois, ou alors un vélo cargo pour une durée de trois mois, renouvelable un mois.

L'abonnement mensuel inclut l'entretien du vélo (entretien gratuit prévu au bout de trois mois d'utilisation, il est optionnel sauf pour les personnes qui ont dépassé les 1 500km). Les éventuelles réparations (en cas de détériorations, pannes ou usure accélérée) sont à la charge du locataire, avec une grille tarifaire fixe. A noter que la première crevaison est prise en charge par l'opérateur.

L'accès à l'application Véligo est incluse dans l'abonnement. Elle possède un guidage GPS qui permet à l'utilisateur d'obtenir directement l'itinéraire cyclable le plus court. Elle indique les points de location et de maintenance. L'application offre également d'autres aménités, et indique par exemple la vitesse, la distance, l'autonomie, le niveau de batterie du vélo en temps réel ...

Communes	Nbre de souscription	Nbre d'utilisateurs + prospects
Bagnolet	246	343
Bobigny	81	147
Bondy	65	111
Les Lilas	215	296
Montreuil	864	1 204
Noisy-le-Sec	134	205
Pantin	383	547
Le Pré Saint-Gervais	134	187
Romainville	218	512
Est Ensemble	2 340	3 370

Source : IDFM

Des tarifs avantageux pour les utilisateurs

Catégorie de vélo	Tarif de location mensuel	Tarifs réduits	Caution	Paiement
Véligo classique	40 €	<ul style="list-style-type: none"> Tarifs réduits : 20 € par mois pour certaines catégories d'utilisateurs à faibles revenus Possibilité de se faire rembourser à 50 % par l'employeur 	400 € non encaissé	Chèque en paiement de la totalité des mensualités suivantes dues (ou trois ou cinq chèques, encaissés le 5 de chaque mois)
Vélo cargo (bi porteur, triporteur, vélo rallongé)	80 €	<ul style="list-style-type: none"> Tarifs réduits : 40 € par mois pour certaines catégories d'utilisateurs à faibles revenus Possibilité de se faire rembourser à 50 % par l'employeur ; 	800 € non encaissé	

Source : Site internet Véligo

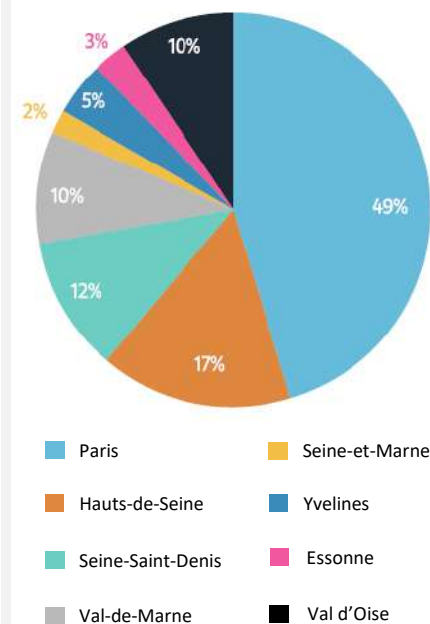
20 000 Véligo en libre-service en juillet 2020

+ 500 vélos cargos à assistance électrique en septembre 2021

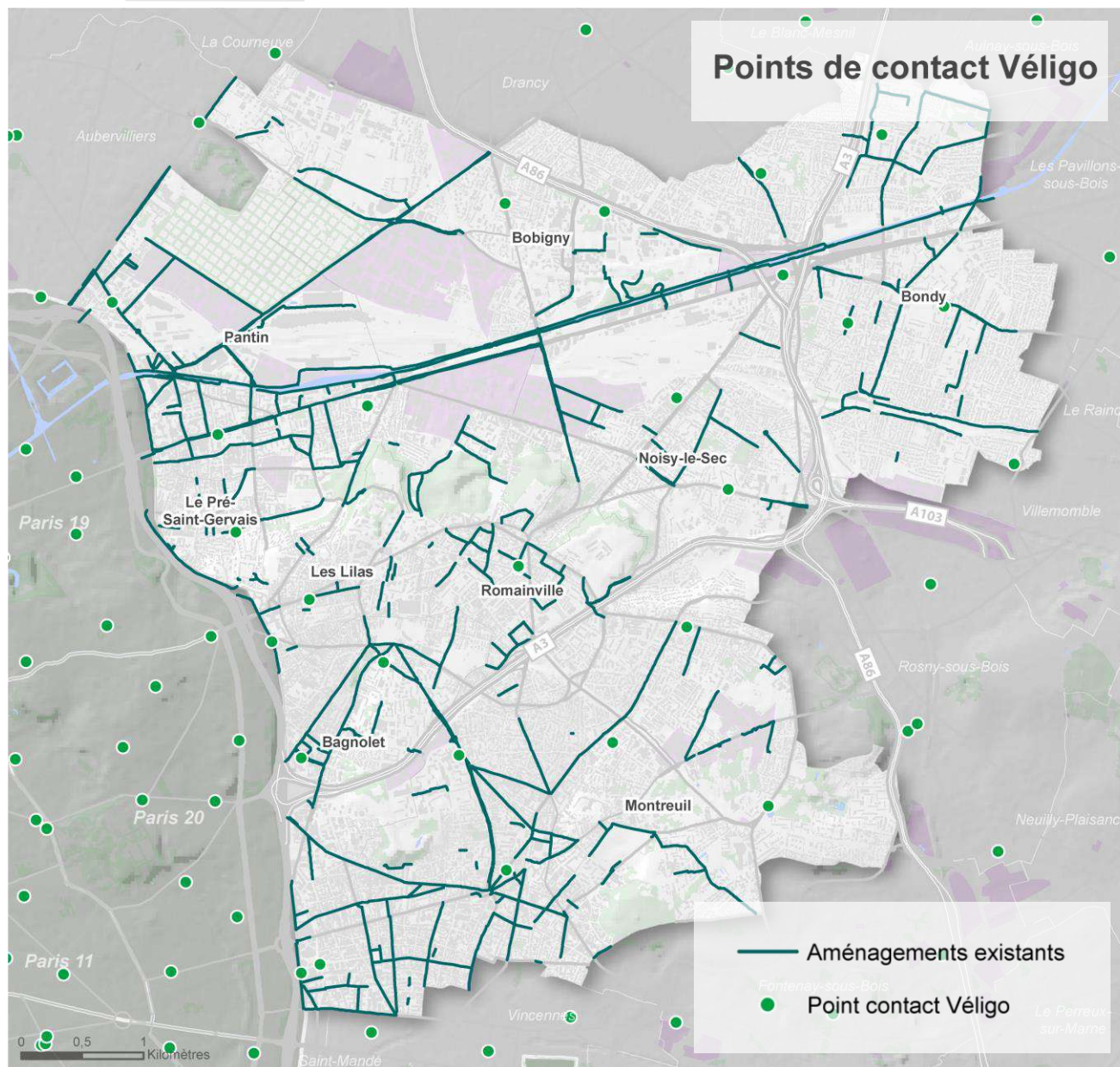
Plus de 37 000 franciliens ont loué un Véligo entre septembre 2019 et septembre 2021

12 % des utilisateurs ayant un contrat Véligo actifs en Juillet 2021 résident en Seine-Saint-Denis

Répartition des utilisateurs ayant un contrat Véligo actif en juillet 2021



Source : Evaluation PDUIF – Modes actifs



26 points de contact Véligo sur le territoire

Communes	Points de contact Véligo
Bagnole	2
Bobigny	4
Bondy	5
Les Lilas	1
Montreuil	7
Noisy-le-Sec	1
Pantin	3
Le Pré Saint-Gervais	1
Romainville	2
Est Ensemble	26

Mais seulement 6 qui proposent un service de location :

- Bondy
- Bobigny
- 2 à Romainville
- Montreuil
- Noisy-le-Sec

Les autres ne proposent aucun service, ce sont juste des points d'information

Bonus Vélo : Le Département de Seine-Saint-Denis accorde une aide à l'achat d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE) sous condition de recevoir une aide d'une collectivité territoriale (ex : ville, intercommunalité)

Le Bonus Vélo est une aide financière versée par le département de Seine-Saint-Denis pour l'achat d'un VAE, d'une remorque électrique pour vélo ou d'un vélo-cargo (neufs). Cette aide versée par le département est conditionnée à un revenu fiscal de référence inférieur ou égal à 13 489 €.

Pour bénéficier de cette aide, le demandeur doit au préalable recevoir une aide financière de la part d'une collectivité territoriale comme la ville ou l'intercommunalité. Ces deux aides sont cumulables, et versées maximum une fois par personne.

Une aide à l'achat de vélos mise en place par Île-de-France Mobilités à destination des franciliens

Depuis 2019, Île-de-France Mobilité a également mis en place une aide à l'achat de vélos neufs à destination des franciliens. Plusieurs catégories de vélos sont éligibles pour bénéficier de l'aide :

- Les vélos classiques, à assistance électrique
- Les vélos cargos, avec ou sans assistance électrique
- Les vélos pliant avec ou sans assistance électrique
- Les vélos adaptés

Cette aide d'Île-de-France Mobilité est cumulable avec les aides apportées par les autres collectivités locales.

Catégorie de vélo	Participation du département de Seine-Saint-Denis	Participation d'IDFM	Plafond maximal d'aides reçues (toutes aides confondues)
<ul style="list-style-type: none"> • Vélo à assistance électrique (AE) • Vélo cargo sans AE • Vélo pliant avec ou sans AE 	Montant équivalent à celui de l'aide de la collectivité territoriale, dans la limite de 200 €	50 % maximum du prix d'achat TTC	500 €
Vélo cargo avec AE	40 % du prix d'acquisition, dans la limite de 1 000 €	50 % maximum du prix d'achat TTC	600 €
Vélo adapté	40 % du prix d'acquisition, dans la limite de 1 000 €	50 % du montant restant à charge de l'utilisateur après déduction des autres aides (sécurité sociale, mutuelle ...)	1 200 €

Source : Evaluation PDUIF – Modes actifs et Département de Seine-Saint-Denis

126 000 dossiers de demande d'aide financière déposés à IDFM entre septembre 2019 et juillet 2021

90 % ont déjà été traités et acceptés

Montant moyen d'aide à l'achat pour les vélos accordé par :

- Île-de-France Mobilités : 414 €
- Les intercommunalités : 211 €
- Les communes : 317 €

Source : Evaluation PDUIF – Modes actifs

Communes	Nombre de dossier déposés depuis le lancement du dispositif d'aide à l'achat d'IDFM jusqu'à nov. 2021
Bagnole	579
Bobigny	172
Bondy	198
Les Lilas	529
Montreuil	2 305
Noisy-le-Sec	397
Pantin	578
Le Pré Saint-Gervais	310
Romainville	530
Est Ensemble	5 598

Source : IDFM

Un déploiement des ateliers de réparation en Île-de-France

La décennie 2010-2020 a été caractérisée par un déploiement d'ateliers de réparation de vélo tenus par des entreprises privées ou des associations, en particulier en zones denses (source : Evaluation PDUIF – Modes actifs). Leur rôle est indispensable dans le déploiement d'une politique en faveur du développement de la pratique cyclable. En effet, outre les aménagements nécessaires et l'acquisition/location d'un vélo, **des services complémentaires de réparation, de conseil, d'entretien, sont indispensables pour en faire un mode de déplacement crédible et concurrentiel avec la voiture particulière.**

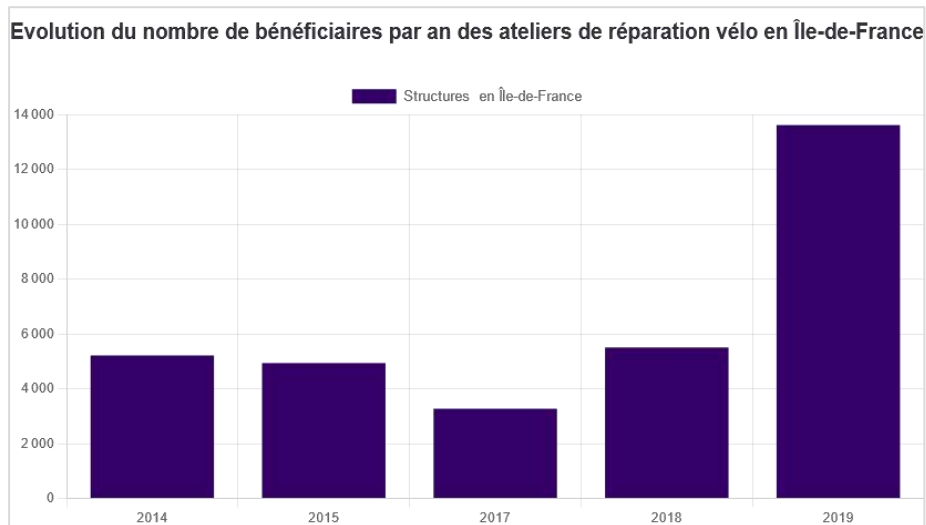
Les ateliers de réparation participatifs et solidaires

L'attractivité du vélo comme mode de déplacement du quotidien se joue également sur le coût que représente cette pratique pour l'utilisateur. Dans ce cadre, le **développement de structures associatives, qui proposent des prix avantageux pour réparer les vélos et aider à gagner en autonomie notamment par la formation, est un levier majeur pour la progression de la pratique cyclable.**

Les **ateliers de réparation participatifs et solidaires** sont définis selon le réseau « L'Heureux Cyclage » par les caractéristiques suivantes : **la non-lucrativité de l'activité, la volonté de favoriser la pratique quotidienne du vélo, la remise en circulation de vélos délaissés, le réemploi de pièces détachées, le recyclage des matières premières et l'échange des savoir-faire pour favoriser l'autonomie des cyclistes.**

« L'Heureux Cyclage », est un réseau d'ateliers participatifs et solidaires de réparation de vélo qui délivre par ailleurs des statistiques sur ces ateliers à partir d'enquêtes auprès de ses membres et des acteurs identifiés comme ateliers participatifs et solidaires.

Le graphique ci-contre réalisé par ce réseau montre notamment l'évolution du nombre de bénéficiaires par an des ateliers de réparation de vélo en Île-de-France. Si on observe une baisse du nombre de bénéficiaire en 2017 par rapport aux années précédentes, la hausse est impressionnante en 2019, avec un nombre de bénéficiaires dans les enseignes interrogées qui a plus que doublé.



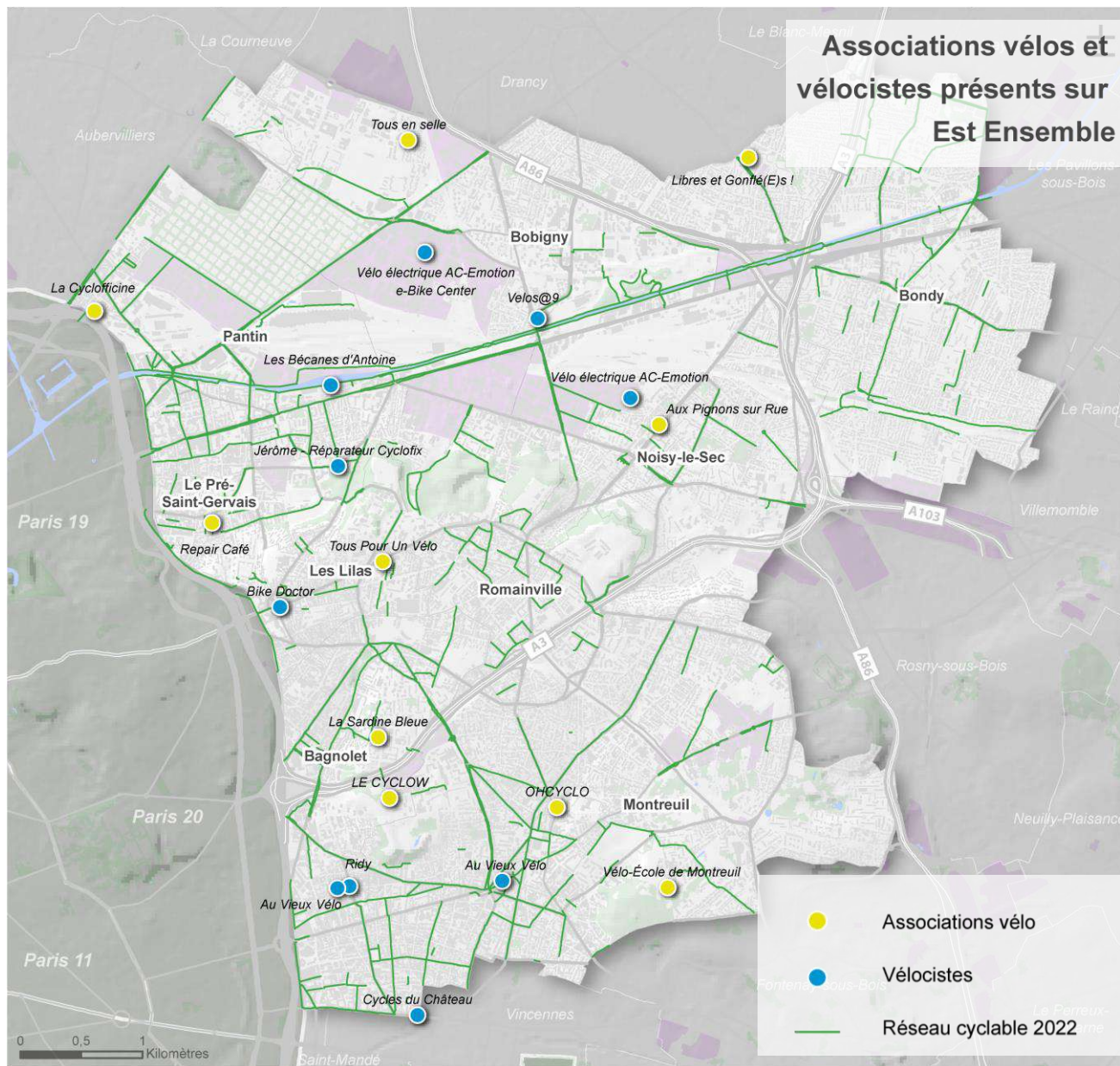
Graphique produit sur le site : <https://panorama.heureux-cyclage.org/>

Des efforts déployés par l'Etat en 2020 pour la remise en selle :

- Coup de pouce réparation et remise en selle de 50 €
- Possibilité de bénéficier d'une séance de remise en selle gratuite avec un accompagnateur

Les résultats de l'enquête ADEME sur les ateliers participatifs de réparation de vélos

- 75 % des clients des ateliers de réparation résident à moins de 5 km de l'atelier. La distance moyenne est de 2,8 km pour les EPCI de plus de 500 000 habitants
- 40 % des clients fréquentent l'atelier au moins une fois par mois, et 30 % seulement une à deux fois par an
- 90 % des enquêtés considèrent que l'atelier leur a permis d'apprendre à réparer leur vélo
- 64 % des enquêtés entretiennent leur vélo plus souvent
- 75 % attendent moins longtemps pour le faire réparer
- 81 % des enquêtés qui rejoignent un atelier sont motivés par l'apprentissage de la réparation vélo, 61 % par la volonté de soutenir une asso pro vélo, et 58 % pour trouver des pièces d'occasion, 24 % pour rencontrer d'autres cyclistes de la ville.



10 associations de réparation vélo, et 11 vélocistes sur le territoire d'Est Ensemble

Communes	Associations vélo	Vélocistes
Bagnoleet	2	2
Bobigny	2	2
Bondy	0	0
Les Lilas	1	1
Montreuil	2	3
Noisy-le-Sec	1	1
Pantin	1	2
Le Pré Saint-Gervais	1	0
Romainville	0	0
Est Ensemble	10	11

Une offre de service plus développée aux limites de Paris

ATOUS

- Un développement important des aménagements cyclables par les communes notamment ces dernières années.
- La prise en compte du stationnement cyclable par toutes les communes.
- Une bonne accessibilité à pied des pôles générateurs de déplacements.
- La réalisation de passerelle modes actifs pour franchir le canal de l'Ourcq.
- Un fort développement de la pratique qui a commencé avant la crise sanitaire.

OPPORTUNITES









- Les projets du CD 93 de rendre 100 % des voies départementales cyclables, celui du RER'v, du Vélo Métropolitain, de la Boucle Olympique Cyclable et des Plans Vélos des Villes permettront de combler les carences actuellement identifiées sur le réseau d'Est Ensemble.
- Les différents projets de stationnements vélos au niveau de gares et stations actuelles comme futures.
- La généralisation du 30 Km/h en Ville qui permet d'envisager une gestion de l'espace viaire pas uniquement dévolue à l'automobile.

FAIBLESSES

- Un réseau cyclable qui s'appuie sur des voies locales ce qui ne permet pas d'assurer une continuité du réseau à l'échelle du territoire et au-delà.
- La faiblesse du stationnement vélo au niveau des pôles d'échanges qui permettrait de favoriser un rabattement en cycle sur les modes lourds.
- Près de 50 % des aménagements cyclables existants sont à parfaire dont 12 % étant de mauvaise qualité.
- Le stationnement illicite sur les aménagements cyclables nuit fortement à la pratique.
- Une accessibilité de la voirie qui reste à parfaire.

MENACES

- Ne pas arbitrer sur l'espace viaire selon les besoins à satisfaire (circulation, transports collectifs, vélo, marche, livraisons, stationnement, arbres,...) renforcera toujours le poids de l'automobile par rapport aux modes actifs.

Actions	Etat d'avancement	Poursuite de l'action
2.1. Améliorer les cheminements piétons sur l'ensemble du territoire	 <i>En cours de réalisation</i>	 <i>A réadapter</i> <ul style="list-style-type: none"> L'action consistait notamment à la réalisation d'un plan piéton à l'échelle d'Est Ensemble mais les compétences sont communales
2.2. Développer la pratique cyclable grâce aux aménagements	 <i>En cours de réalisation</i>	 <i>A poursuivre</i> <ul style="list-style-type: none"> Poursuivre la réalisation des aménagements, en priorité ceux qui ont été préconisés. Privilégier l'aménagement des grands axes et des cheminements intercommunaux pour augmenter la pratique entre les communes d'Est Ensemble. Des enjeux de continuité, de sécurité et développement de services à destination des cyclistes
2.3. Réaliser un plan de jalonnement des modes actifs	 <i>En cours de réalisation</i>	 <i>A réadapter</i> <ul style="list-style-type: none"> S'appuyer sur le jalonnement prévu par le CD 93 et le décliner localement tout en établissant un jalonnement en lien avec celui en cours de réflexion pour le RER V Pas d'intérêt de réaliser cela à l'échelle d'Est Ensemble mais plus du ressort des communes en lien avec le CD 93.
2.4. Développer un service de location de vélos électriques	 <i>En cours de réalisation</i>	 <i>A réadapter</i> <ul style="list-style-type: none"> Véligo : Service de location longue durée existant et géré par la IDFM.

Un linéaire plus dense dans les communes limitrophes de Paris

65 % des aménagements réalisés en dehors des secteurs préconisés au PLD 2015

Sur les 70 km d'aménagement réalisés, seuls 35 % ont été réalisés dans les secteurs préconisés par le PLD 2015. Ainsi, près de 58 km du linéaire préconisé n'a pas encore été réalisé, dont 24 % à Noisy-le-Sec et 23 % à Bobigny.

Au total, seuls 30 % des itinéraires préconisés ont été aménagés. Le développement des itinéraires cyclables a été particulièrement important sur la commune de Pantin, avec 71 % des aménagements préconisés qui ont été réalisés.

L'aménagement cyclable des axes principaux du ressort de la CD93 reste à parfaire

Beaucoup de nouveaux aménagements ont vu le jour sur les voiries communales ou locales. Quelques aménagements importants ont été réalisés sur les départementales et les itinéraires intercommunaux, notamment à Pantin (D115). Un développement du ressort du département de Seine-Saint-Denis à poursuivre de manière prioritaire sur les grands axes pour développer la pratique cyclable

Un linéaire plus dense dans les communes limitrophes à Paris

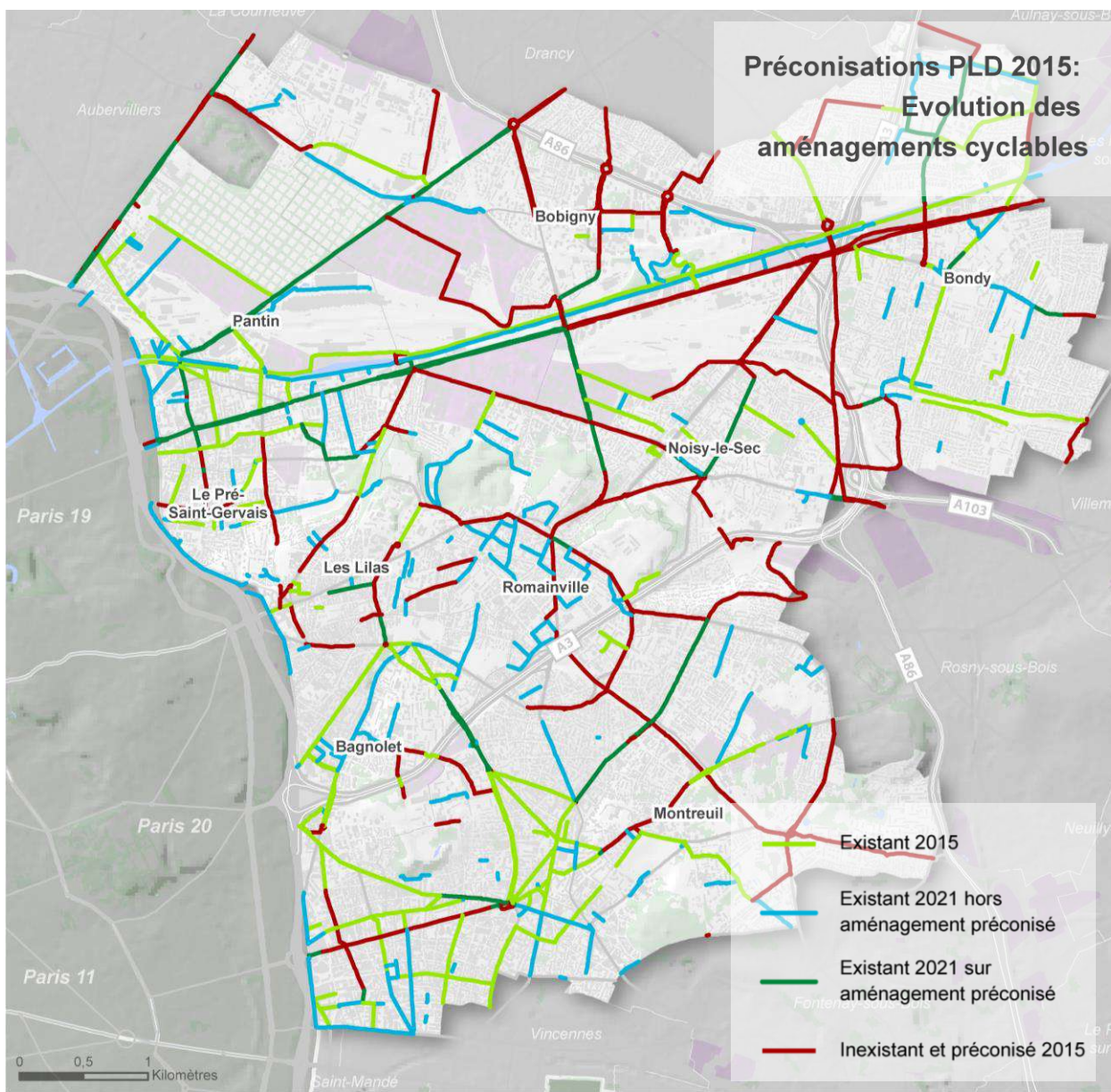
Beaucoup d'aménagements réalisés sur la voirie de desserte « secondaire »

Beaucoup de nouveaux aménagements ont vu le jour sur les voiries communales ou locales.

L'aménagement cyclable des axes principaux du ressort de la CD93 reste à parfaire

- Quelques aménagements importants ont été réalisés sur les départementales et les itinéraires intercommunaux, notamment à Pantin (D115).
- Un développement du ressort du département de Seine-Saint-Denis à poursuivre de manière prioritaire sur les grands axes pour développer la pratique cyclable

Commune	Total du linéaire aménagé sur la commune (km)	Linéaire réalisé depuis le PLD 2015 (km)	Linéaire préconisé au PLD 2015 et non réalisé (km)	Part du linéaire préconisé au PLD 2015 et réalisé
Bagnole	10,3	4,6	1,4	32 %
Bobigny	17,0	11,2	13,1	25 %
Bondy	17,4	8,7	6,7	25 %
Les Lilas	2,5	1,6	2,4	13 %
Montreuil	27,9	12,6	9,7	27 %
Noisy-le-Sec	9,4	5,6	14,0	19 %
Pantin	25,8	16,4	3,5	71 %
Le Pré Saint-Gervais	2,6	1,1	1,0	12 %
Romainville	9,6	8,7	6,0	17 %
Est Ensemble	122,4	70,3	57,8	30 %



Plus de 70 km d'aménagements cyclables réalisés depuis le PLD de 2015

Depuis le PLD 2015, plus de 70 km d'aménagements cyclable ont été réalisés à Est Ensemble, portant le total du linéaire aménagé à plus de 122 km.

35 % des aménagements ont été réalisés sur des axes préconisés dans le PLD.

7. Les livraisons de marchandises

Des flux majoritairement internes à la Région

L'Île-de-France génère annuellement près de 220 millions de tonnes de marchandises (source : « AR Fret et logistique 2011 », CRIF) soit 10,5 % de ce que le territoire national génère. La Région réalise la majeure partie de ses échanges avec elle-même (52,8 %). Sur ces flux, plus de la moitié (56 %) sont des flux intra-départementaux.

Les distances moyennes des transports de marchandises, tous modes confondus, sont donc relativement faibles, de l'ordre de 124 km en moyenne par trajet, avec 32 km pour un trajet interne et 237 km pour les échanges avec la France métropolitaine.

L'Île-de-France est plutôt un marché de consommation puisque dans les flux d'échanges avec le territoire métropolitain, les flux entrants sont supérieurs (52,7 Mt) aux sortants (42 Mt).

Quatre catégories de marchandises représentent près de 90 % des tonnages échangés par l'Île-de-France :

- les matériaux de construction (101 millions de tonnes soit 40 % des trafics en IDF)
- les produits manufacturés et la messagerie (78 millions de tonnes soit 31 % des trafics)
- les produits alimentaires (22 millions de tonnes soit 9 % des trafics)
- les produits agricoles (22 millions de tonnes soit 9 % des trafics)

Un transport majoritairement routier

En termes de parts modales, 89 % des marchandises sont transportées par le mode routier contre 6,5 % déplacées par voie fluviale et 4,5 % par voie ferrée. Cette prédominance du mode routier génère de forts conflits d'usages sur le territoire francilien avec les déplacements de personnes. Le transport se réalise dans des secteurs déjà fortement contraints par des infrastructures saturées, ce qui contribue à accroître la congestion routière. Cela génère également des nuisances environnementales importantes (émissions de polluants, bruit, etc.). En effet, même si en zone urbaine les véhicules de livraison ne représentent que 10 % à 15 % du transport exprimé en nombre de véhicules-km, ils sont la cause de plus de 40 % de la pollution et du bruit imputables au trafic local. De plus, l'utilisation de véhicules souvent inadaptés au milieu urbain augmente le risque d'accidents routiers et contribue à la congestion des villes.

Le transport urbain de marchandises est un élément indispensable au fonctionnement et à l'attractivité des villes car il permet de conserver le dynamisme commercial et économique d'un territoire, lequel participe à la qualité de la vie en centre-ville. Les derniers kilomètres parcourus par le produit pour rejoindre les centres urbains s'avèrent souvent les plus complexes à optimiser. **Au fur et à mesure que le produit se rapproche de son destinataire final, le coût unitaire de transport augmente et arrive donc à son apogée au cours du « dernier kilomètre ».**

Les attentes du PDUIF

Il vise une circulation des marchandises à la fois fluide, efficace et créatrice de richesse. Plusieurs leviers d'actions sont préconisés: **agir sur l'armature logistique régionale, favoriser l'utilisation de la voie d'eau et du fret ferroviaire pour la distribution urbaine et envisager une organisation plus rationnelle des livraisons en intervenant sur les réglementations de circulation et de stationnement.**

La charte d'objectifs sur le transport de marchandises en Seine-Saint-Denis

A l'échelle de la Seine-Saint-Denis, pour reprendre les objectifs du PDUIF et développer une coopération entre les différents acteurs pour l'organisation du transport des marchandises en ville, une charte a été élaborée et signée par de nombreux acteurs (collectivités, partenaires institutionnels, transporteurs, chargeurs...).

Les principaux engagements pour les communes ou leurs groupements :

- *s'engager activement dans une politique de **mise en cohérence des règlementations** entre communes et/ou structures intercommunales portant notamment sur la **définition de la surface maximale du véhicule utilisé** ;*
- *désigner un « **correspondant transport de marchandises** » qui assurera l'interface entre les différents partenaires et sera leur interlocuteur privilégié*
- *réaliser des **études diagnostic sur le fonctionnement logistique à l'échelle de la commune** et sur les embranchements ferroviaires ou fluviaux, pour faciliter le report modal ;*
- *évaluer, dans l'**étude d'impact de toute opération d'aménagement les flux de marchandises** qui seront générés ;*
- *soutenir des **projets de ports urbains et de plates-formes ferroviaires** ;*
- *réaliser (si besoin) de **nouvelles aires de livraisons** (adaptation de l'offre à la demande des professionnels), supprimer les aires existantes mal positionnées et réaménager les aires inutilisées par les transporteurs car insuffisamment dimensionnées pour accueillir des porteurs (besoin d'aires de 12 m minimum de longueur et 2,5 m de largeur) ;*
- *recenser des **emprises logistiques sur le territoire**, recenser les friches et les fonciers qui pourraient accueillir des espaces logistiques urbains ;*
- *aménager des **espaces logistiques urbains** qui permettraient d'optimiser les livraisons en ville, sur le plan fonctionnel et environnemental, par la mise en place de points de ruptures de charge ;*
- *étudier les **conditions de développement des opérations exemplaires** en termes de logistique urbaine et notamment la création d'hôtels logistiques multimodaux ;*
- *contrôler et verbaliser (police nationale ou municipale) en cas de non respect des arrêtés municipaux.*

Le PLM devra s'appuyer sur ces différents plans logistiques et pactes.

Dans la phase actions du PLM, il conviendra de lister les priorités en matière de logistique sur Est Ensemble notamment sur le maintien / développement des plateformes existantes, la fluidification des conditions d'accès,...

Pacte logistique de la Métropole du Grand Paris

Le Pacte, adopté le 28 juin 2018, comprend 12 mesures prioritaires dont l'objectif est de contribuer à une logistique durable des marchandises.

Ces actions s'articulent autour de quatre axes principaux :

AXE 1 - OPTIMISER LES FLUX ET LES LIVRAISONS

AXE 2 - FAVORISER LA TRANSITION DES FLOTTES VERS DES VEHICULES A FAIBLES EMISSIONS ET SILENCIEUX

AXE 3 - VALORISER L'INTEGRATION DES FONCTIONS LOGISTIQUES DANS L'URBANISME ET LES PROJETS D'AMENAGEMENT

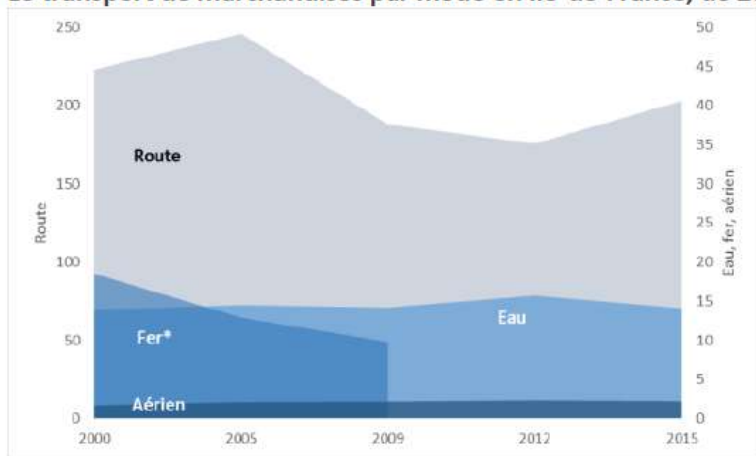
AXE 4 - LE CONSOMM'ACTEUR, UN MAILLON FACILITATEUR DE LA CHAINE LOGISTIQUE

Contribution de la CCI Paris Ile-de-France au Pacte logistique du Grand Paris

La CCI a mis en avant les attentes des entreprises franciliennes pour que soient mises en place des actions répondant en priorité à 3 enjeux :

- Fluidifier les conditions de circulation et de stationnement pour les professionnels ;
- Prendre en compte la logistique dans les politiques d'aménagement ;
- Réunir les conditions pour accompagner les entreprises vers les véhicules à faibles émissions.

Le transport de marchandises par mode en Ile-de-France, de 2000 à 2015



Sources : Sitram, ADP, unité : million de tonnes © IAU îdf

Fer* : absence de données après 2009. Le volume est estimé à 10 millions de tonnes.

Les chiffres clés à retenir
(Pacte logistique du Grand Paris 2018)

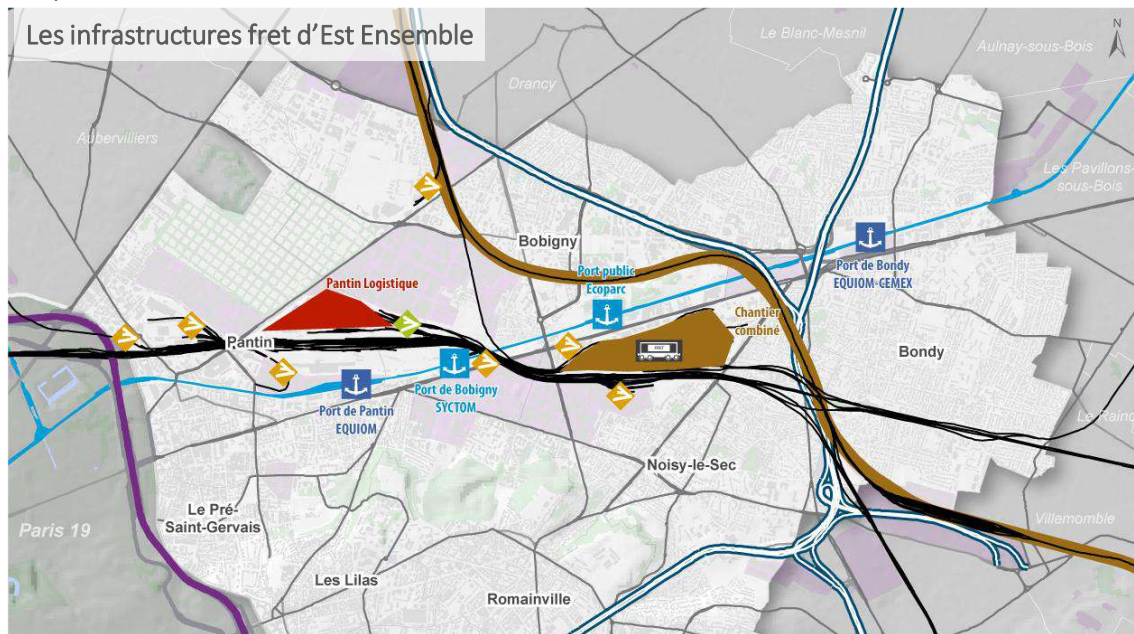
4,4 millions de **mouvements de marchandises** chaque semaine en IDF dont 62 % sur le Grand Paris

0,73 livraison/enlèvement par emploi et par semaine en IDF

54 % des **mouvements de marchandises** en IDF avec des **véhicules utilitaires légers** (moins de 3,5 t)

L'importance des infrastructures de fret

Le territoire dispose d'une situation privilégiée au croisement de deux infrastructures structurantes en Ile-de-France pour le transport de marchandises : des infrastructures ferroviaires à Pantin et Noisy-le-Sec et le canal de l'Ourcq.



Faisceau Paris Est à la gare de Noisy

La Grande Ceinture

La ligne de la Grande Ceinture de Paris est une ligne ferroviaire construite autour de Paris, à une quinzaine de kilomètres du périphérique. Construite vers la fin du XIXe siècle, elle permettait d'assurer l'interconnexion des lignes radiales Paris-province.

Afin de séparer le trafic de ceinture de celui de la radiale de Paris, la « Grande ceinture complémentaire » entre Noisy-le-Sec et Sucy – Bonneuil située un peu plus à l'est via Neuilly-sur-Marne est ouverte en 1928. Le tronçon entre Bobigny et le raccordement de Noisy (« évite Noisy ») est réalisé par la suite.

La Grande Ceinture n'accueille aujourd'hui plus que du trafic fret sur ses portions Nord et Est, comprise entre Sartrouville et Villeneuve-Saint-Georges.

Le fret ferroviaire

Est Ensemble est traversée par le faisceau ferroviaire de la gare de l'Est et la Grande Ceinture ferroviaire de Paris, axe majeur pour le fret ferroviaire régional et national dont l'essentiel des circulations sont en transit. Est Ensemble dispose d'un porte d'entrée majeure à cet axe grâce à l'interface intermodale du chantier combiné rail/route de Noisy-le-Sec. Ce chantier est aujourd'hui exploité par la société Novatrans Greenmodal qui propose 10 allers-retours par semaine vers l'Italie.

Une Installation Terminale Embranchée (ITE) est une voie ferrée desservant une entreprise, une usine, un dépôt, une zone d'activités à partir du réseau ferroviaire national afin de permettre le transport de marchandises sans rupture de charge. 1 seule ITE encore active sur Est Ensemble (au niveau de Pantin Logistique) et 5 ont été désactivées entre 2003 et 2019. Pour cette ITE active, il convient de le pondérer car aux dernières informations plus aucune voie ferroviaire ne pénètre dans le bâtiment Pantin Logistique qui disposaient de nombreuses installations terminales embranchées. La seule branche active longe le Chemin des Vignes et s'arrête juste avant la façade ouest du SERNAM. Il conviendra de préserver ces infrastructures afin de ne pas compromettre un futur redéveloppement du fret ferroviaire sur le territoire.

Le canal de l'Ourcq, une opportunité pour le fret fluvial urbain

Grâce à sa localisation au cœur de zones urbaines denses à proximité de zones d'activités et de logistique, le canal de l'Ourcq représente une formidable opportunité pour développer le trafic fluvial. Canal à Grand Gabarit de Paris aux Pavillons-sous-Bois, son trafic, plutôt modeste, est estimé à environ 500 000 tonnes par an (en 2010), constitués quasi-exclusivement de matériaux de construction et d'évacuation de gravats. Dans les années 1970 son trafic atteignait encore 4 millions de tonnes annuels.

2 ports sont en activité sur Est Ensemble, à Pantin et à Bondy, au niveau des centrales à béton EQIOM Bétons qui utilisent la voie d'eau pour l'approvisionnement en granulats. 2 ports sont également en projet :

- Le **port du SYCTOM** à Bobigny, pour l'évacuation des ordures ménagères résiduelles
- Le **port public Ecoparc** à Bobigny, dans le périmètre de la ZAC Ecocité ouvert à toutes les entreprises.

Une étude sur « les opportunités fluviales pour le transport de déchets et de matériaux de construction sur les canaux de l'Ourcq et de Saint-Denis » réalisé par Interface Transport et Jonction en 2014 pour le compte du CD93 a mis avant le potentiel de report sur la voie d'eau du transport de déchets et matériaux de construction des ZAC autour du canal. **4 sites ont été identifiés comme pertinents** pour le transport de plus de 300 000 tonnes de déchets pour la période 2023-2030 (port urbain de Bobigny, port public de l'Ecoparc à Bobigny, site Engelhard à Noisy-le-Sec et port urbain de Bondy). Mais attention, pour que l'évacuation par péniche soit possible, il faut que le site de démolition soit directement en bord à quai pour ne pas avoir de rupture de charge.

Espace en voie de mutation et de renouvellement urbain, le développement des activités autour du canal, qu'elles soient logistique ou de loisirs a fait l'objet d'une réflexion d'ensemble à travers le **Schéma Directeur des implantations portuaires et de loisirs du canal de l'Ourcq** porté par le Département de Seine-Saint-Denis. Ce schéma détermine les possibilités d'accueil des activités portuaires, de tourisme et de loisirs. 7 ports sur le périmètre d'Est Ensemble ayant une dimension de fret sont inscrits à Pantin, Bobigny, Noisy-le-Sec et Bondy.

La voie d'eau offre de nouvelles possibilités de pénétrer la zone urbaine dense, de plus en plus congestionnée. L'activité fret, limitée aujourd'hui aux matériaux de construction, devrait s'élargir à d'autres filières de logistiques urbaines, comme le transport de déchets et l'approvisionnement en denrées alimentaires.

Un hub logistique à Pantin

Pantin Logistique est espace logistique d'intérêt régional de 150 000 m² réhabilité en 2012. Il présente une double fonction de logistique urbaine : il s'agit à la fois d'un hub régional et d'un déport pour l'acheminement sur le dernier kilomètre.

A noter qu'un **hôtel logistique** est en projet à **Bobigny** en lien avec le futur port public à usages partagés de l'Ecoparc à Bobigny

Fret fluvial pour les matériaux liés aux chantiers de démolition ou de construction le long du canal

En 2018, 26 péniches chargées de 500 tonnes de matériaux de démolition du futur site de l'Ecoparc (ZAC Ecocité à Bobigny)

En 2018 et 2019, évacuation par péniches des déchets de démolition de l'ancienne Cité administrative 2 (CD93)

En 2019, convoyage du tablier central de la passerelle Romy Schneider (ZAC QDPO à Noisy-le-Sec)

En 2021, apport par péniches de terres végétales pour les espaces verts de l'immeuble de bureaux Irrigo (ZAC Ecocité à Bobigny)



EQIOM Bétons à Pantin

Les livraisons de marchandises ont un impact décisif sur la mobilité d'Est Ensemble

Au vu du nombre de mouvements générés, les livraisons de marchandises causent généralement des problèmes de circulation et de stationnement car elles entrent en conflit avec les autres véhicules et activités qui nécessitent l'utilisation de la voirie (bus, voitures particulières, véhicules postaux...). Les heures de livraisons sont liées aux exigences des clients (commerçants, restaurateurs...) qui souhaitent être livrés dès l'ouverture de leur magasin.

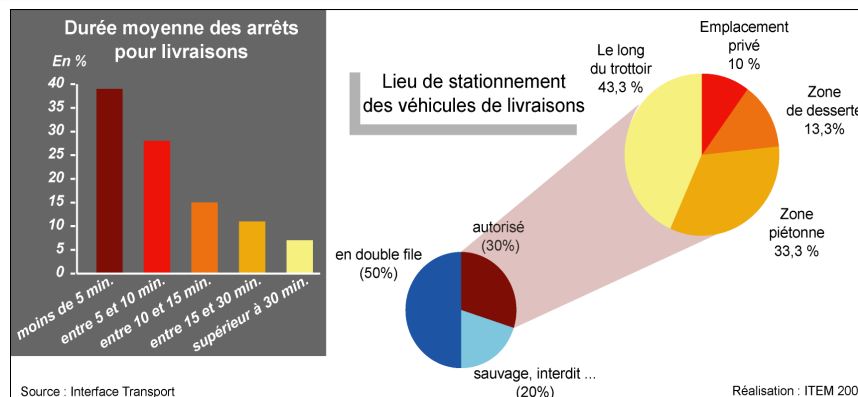
L'impact des livraisons de marchandises sur la mobilité

Même si la Seine-Saint-Denis a un volume plus faible d'heures de stationnement interdit et en double file que sur Paris et les Hauts-de-Seine, elles représentaient environ 36 % du total des stationnements de véhicules de marchandises et 75 % des véhicules de livraisons qui stationnent sur l'espace public !

Le stationnement des véhicules de livraisons

Au niveau national, le stationnement des véhicules de livraisons s'effectue sur de courtes périodes (67 % durent moins de 10 min) et sur des zones interdites (70 %), en particulier en double file.

L'utilisation des aires de livraisons ne concerne en moyenne que 4 % des livraisons car elles sont souvent localisées trop loin du lieu de destination. Pourtant, l'aire de livraison est au service de la livraison urbaine. Elle permet d'effectuer un arrêt de courte durée pour réaliser un enlèvement ou un dépôt de marchandises et est dimensionnée pour pouvoir accueillir des camions.

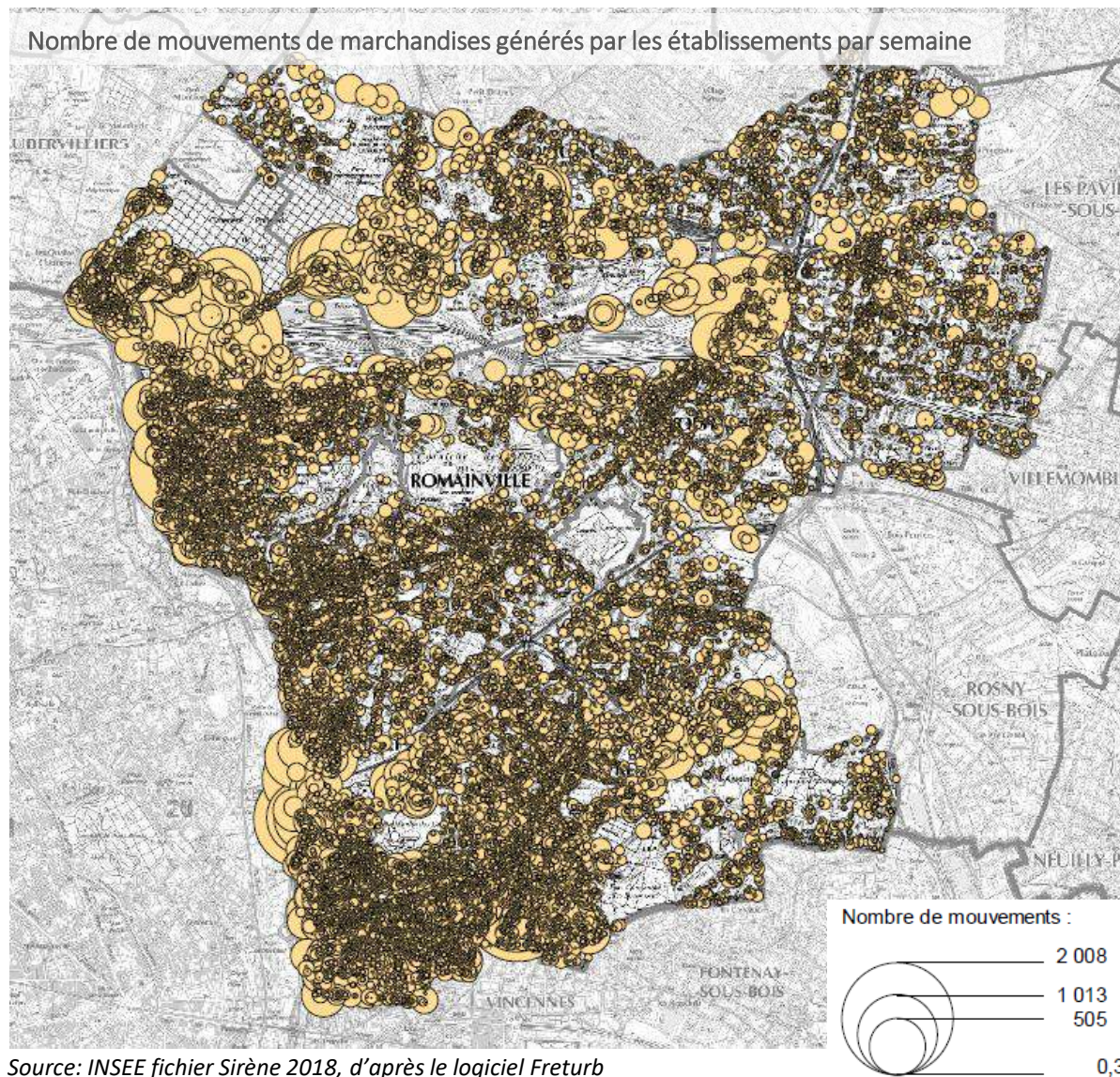


La réglementation relative aux aires de livraison

1/ Les aires de livraison ne sont pas réservées aux seuls véhicules de commerce mais à toutes les activités de livraison. Selon l'arrêt de la Cour de Cassation N91-82.457 du 27 novembre 1991, n'importe quel véhicule peut se garer sur les aires de livraisons, même une voiture particulière, pourvu que son propriétaire transporte des marchandises en vue de les livrer ;

2/ Les aires de livraison sont réservées à l'arrêt et non au stationnement des véhicules de transport de marchandises, conformément à l'article R1 du Code de la route. La distinction entre arrêt et stationnement repose sur deux critères fondamentaux : la durée d'immobilisation du véhicule et la présence d'une personne autorisée à déplacer celui-ci. L'arrêt désigne "l'immobilisation momentanée" du véhicule sur une voie : ce laps de temps doit permettre la montée ou la descente de passagers, le chargement ou le déchargement du véhicule. De plus, la notion d'arrêt implique que le conducteur soit aux commandes ou "à proximité" du véhicule de manière à pouvoir le déplacer le cas échéant.

Une forte intensité de livraisons générée par les établissements par semaine, organisée selon un gradient Ouest-Est



Source: INSEE fichier Sirène 2018, d'après le logiciel Freturb

La carte ci-contre représente les mouvements de livraisons et enlèvements de marchandises hebdomadaires sur le territoire d'Est Ensemble par adresse (une adresse pouvant rassembler plusieurs établissements).

La répartition géographique des mouvements laisse apparaître un gradient de concentration des communes portes de Paris vers l'Est où les mouvements sont plus diffus en raison du caractère résidentiel plus dominant.

La carte met en évidence les grands secteurs logistiques d'Est Ensemble (ZA de Pantin, Bobigny et de Noisy-le-Sec) avec des points de livraisons moins nombreux mais des volumes très élevés, ainsi qu'une forte concentration le long des principaux axes (ex-N3).

La réglementation en matière de livraisons de marchandises dans les communes

La réglementation des livraisons sur le territoire d'Est Ensemble n'est pas harmonisée et est propre à chaque commune :

- Certaines communes n'ont **aucune réglementation** en vigueur et ne régulent pas l'accès des véhicules de transport de marchandises,
- D'autres communes ont fait le choix **d'une restriction horaire**, soit à l'échelle de tout le territoire communal, soit réduit à certaines rues, mais avec des plages horaires très variables selon les communes,
- Certains communes ont également réglementé le gabarit des véhicules, en se basant sur le tonnage ou la surface au sol du véhicule.

Communes	Réglementation communale des livraisons
Bagnolet	Réglementation des aires de livraisons fixée par arrêté avec des places réservées de 8h à 19h. En dehors des horaires, stationnement normal autorisé.
Bobigny	Expérimentation en 2019 d'une réglementation harmonisée dans le cadre d'une réflexion à l'échelle du Grand Paris
Bondy	Le stationnement des véhicules de livraison est autorisé pendant le strict temps du chargement ou déchargement des marchandises de 6h00 à 13h00, sauf dimanche et jour férié.
Les Lilas	Expérimentation en 2019 d'une réglementation harmonisée dans le cadre d'une réflexion à l'échelle du Grand Paris
Montreuil	Pas de réglementation, sauf dans les 2 rues piétonnes. Les aires de livraisons sont ouvertes aux résidents la nuit.
Noisy-le-Sec	Pas de réglementation
Pantin	Pas de réglementation
Le Pré Saint-Gervais	Pas de réglementation
Romainville	Expérimentation en 2019 d'une réglementation harmonisée dans le cadre d'une réflexion à l'échelle du Grand Paris

La situation est donc très hétérogène d'une commune à l'autre. Les livreurs doivent donc jongler entre différentes réglementations. Cette situation ne facilite pas le travail du livreur et conduit au non-respect de la réglementation.

Expérimentation d'une harmonisation de la réglementation de la circulation et du stationnement des véhicules de transport de marchandises

En 2019, une **expérimentation d'harmonisation de la réglementation des livraisons** était initialement prévue sur 5 communes de Seine-Saint-Denis, dont 4 sur Est Ensemble : Les Lilas, Romainville, Bobigny et Le Pré Saint-Gervais. Elle n'a été réalisée que sur Les Lilas & Romainville.

Cette expérimentation se basait sur la circulation des véhicules de transport de marchandises de plus de 12 mètres qui était interdite du lundi au samedi de 7h à 20h et le stationnement limité à 30 minutes pour tous les véhicules de livraison sur les aires dédiées avec apposition d'un disque. 2 types d'aires de livraisons apparaissent :

- L'aire sanctuarisée, interdite 24/h24h au stationnement VL
- L'aire partagée, ouverte au stationnement VL de 20h à 7h

Suite à la crise sanitaire liée au COVID, aucune commune d'Est Ensemble n'a pérennisée cette expérimentation.

L'exemple de la réglementation parisienne

L'arrêt sur les aires de livraison est strictement limité à 30 minutes pour le transfert de marchandises. A Paris, un nouvel outil, le « disque livraison marchandises » (cf. illustration ci-contre), est désormais obligatoire afin d'indiquer son horaire d'arrivée sur l'aire de livraison. Outre le contrôle de la durée de stationnement, il permet également de préciser la motorisation de son véhicule, informant de sa qualité environnementale en lien avec les autorisations de circulation de la réglementation en vigueur.

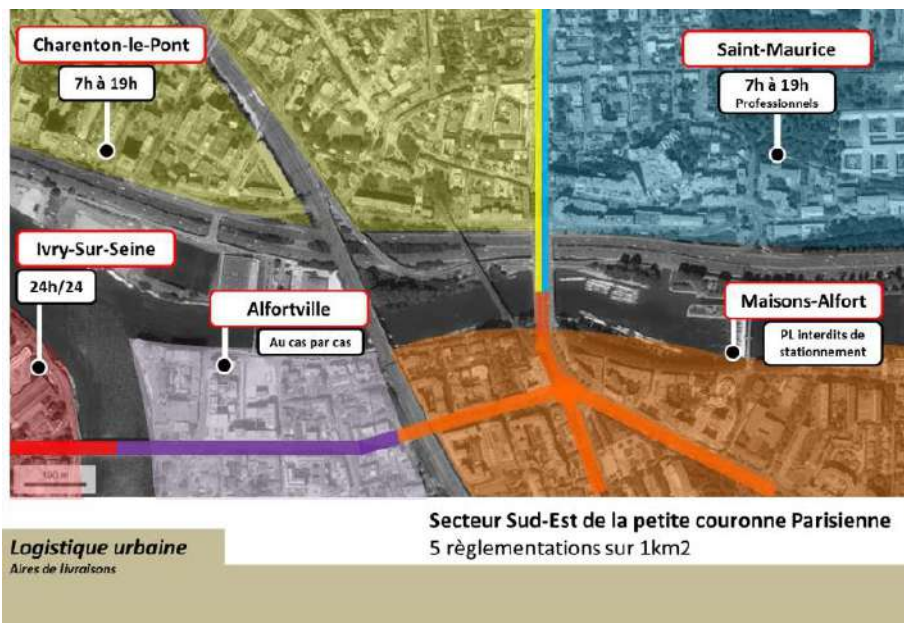
L'utilisation de ce disque concerne tous les utilisateurs potentiels des aires de livraisons :

- les transporteurs professionnels effectuant un déplacement et/ou un enlèvement de marchandises dans Paris ;
- les entreprises transportant, livrant ou enlevant des marchandises dans le cadre de leur activité en compte propre ;
- aux personnes (particuliers notamment) effectuant occasionnellement un transfert de marchandises en se stationnant sur les aires spécifiques.



L'absence de cohérence en matière de réglementation de livraisons de marchandises est fortement pénalisante

Une livraison est rarement unique, et les camions de livraisons effectuent une tournée pour déposer les marchandises dans différents lieux. Ainsi, quand une commune ne dispose pas de réglementation particulière elle devient la variable d'ajustement ce qui implique souvent des livraisons durant les heures de pointes.



Source : CCI Paris Île-de-France

7 000 aires de livraisons ouvertes aux résidents la nuit sur Paris

les zones « partagées » : qui s'ouvrent au stationnement de tous les véhicules ;
 les zones « sanctuarisées » : qui restent exclusivement réservées à la livraison car servent à l'approvisionnement de commerces ouverts tôt le matin (supérettes, boulangeries...).

Pour distinguer ces zones, une signalétique spécifique a été mise en place



Des enquêtes de livraisons afin de mieux cerner les problématiques liées aux transports de marchandises

Une enquête de livraisons pour de multiples raisons :

- Connaître les pratiques : stationnement, véhicule, manutention
- Identifier les horaires et les durées de livraisons
- Sonder les livreurs et les commerçants sur les conditions de livraisons

Les principaux résultats

Durée de livraisons :



8'12'' en moyenne

50 % < 5 minutes

Distance à la destination :



64 % < 10 mètres

30 % 10-30 mètres

Manutention



A la main

67 %



Diable

17 %



Transpalette

14 %








Roll

2 %



Types de véhicules de livraisons :

	Camionnette : 58 %
	19T : 17 %
	<19T : 15 %
	VUL : 11 %
	PL/vélo/moto : non observé

La réalisation d'une enquête de livraison est un véritable plus afin de comprendre les pratiques et le fonctionnement des livraisons.

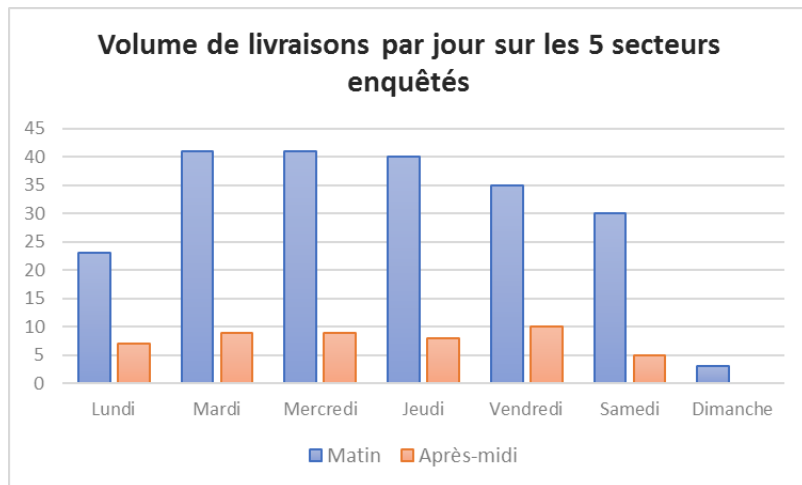
Ces analyses aident à cerner les attentes et les propositions qui pourraient amener à améliorer les livraisons sur voirie.

En partie 11 du diagnostic vous pouvez consulter les fiches détaillées de chaque secteur enquêté sur les livraisons.

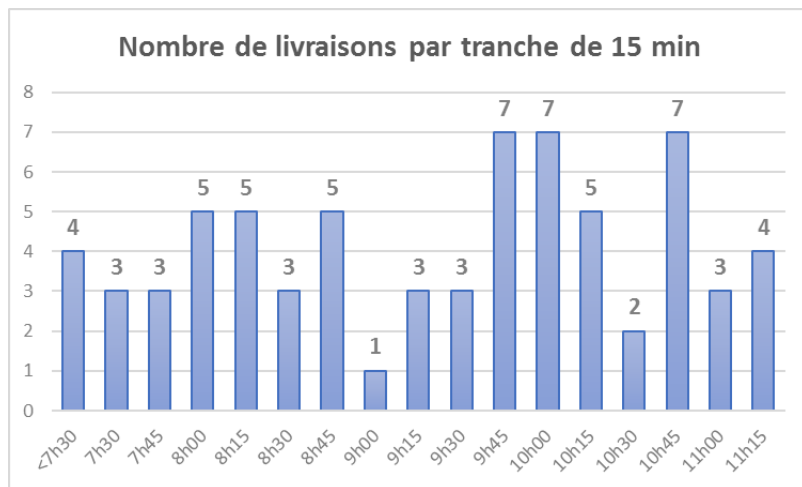
Des horaires de livraison concentrés sur la fin de matinée du lundi au samedi

Les résultats de l'enquête indiquent :

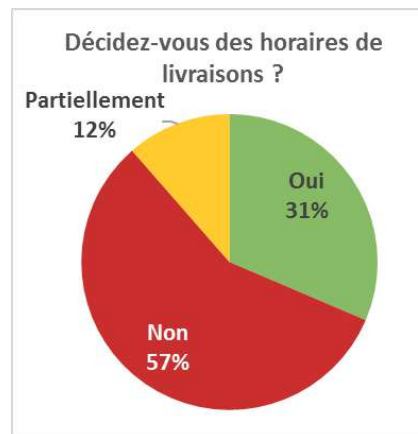
- Un nombre de livraisons plus élevé en milieu de semaine :



- Existence d'un « pic » en fin de matinée sur la place horaire 9h45 – 11h :



- Une absence notable de choix de l'horaire de livraisons :



Questionnaire aux commerçants

- Un nombre correct de livraisons sur le territoire

Un total de 70 livraisons ont été observées, soit une moyenne de 14 livraisons par point d'enquête entre 7h30 et 11h15.

Le transport & les livraisons de marchandises source de nuisances sonores & de problèmes de qualité de l'air

Pour lutter contre cela, la Ville de Paris a mis en œuvre des expérimentations visant à inciter à l'achat de véhicules électriques, hydrogène ou GNV insonorisés (2 000 € pour un véhicule léger et 6 000 € pour un véhicule lourd) ainsi qu'une aide pour encourager les professionnels parisiens à effectuer des travaux permettant des livraisons les plus silencieuses possibles (jusqu'à 4 000 €).

Expérimentation de livraisons silencieuses en horaires décalés

Dans le XIII^{ème} à Paris, des livraisons silencieuses ont été expérimentées en juillet 2021 en fin de soirée et tôt le matin avec le double objectif de limiter les flux en journée et d'expérimenter l'utilisation de véhicules labellisés « silencieux » par l'association Certibruit.

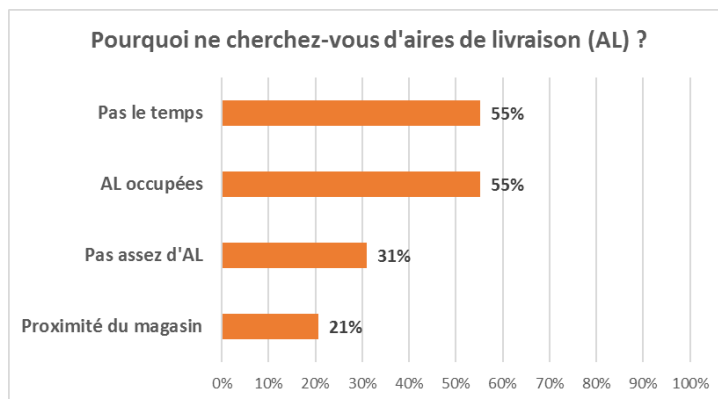
Le bilan a mis en avant une baisse de 8 % des émissions de GES et de 18 % de la congestion en Ville.

Concernant les nuisances sonores elles ont été maîtrisées avec un niveau de bruit inférieur de 2 à 3 dB par rapport aux livraisons non décalées.

Des horaires de livraisons concentrés sur la fin de matinée du lundi au samedi

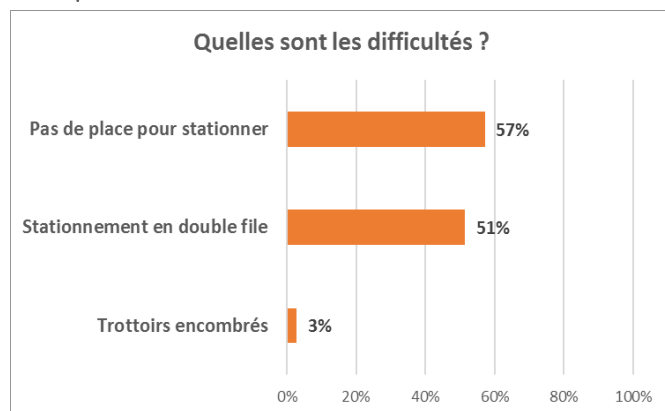
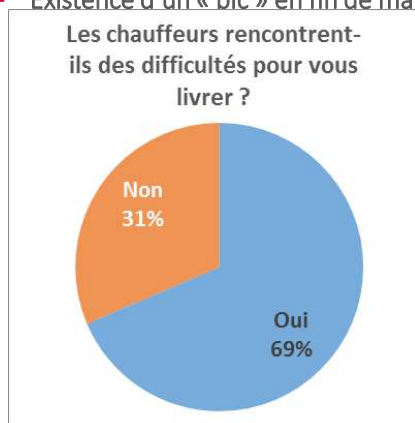
Les résultats de l'enquête indiquent :

- Un nombre de livraisons plus élevé en milieu de semaine :



Près de 3 livreurs sur 4 indiquent ne pas chercher toujours une aire de livraison. Parmi eux, plus de la moitié expliquent ne pas avoir le temps d'en chercher une ou que les aires à proximité sont déjà occupées par un autre véhicule.

- Existence d'un « pic » en fin de matinée sur la place horaire 9h45 – 11h :



Plus des deux tiers des commerçants affirment que les chauffeurs ont des difficultés pour se faire livrer. Les commerçants estiment que les raisons de ces difficultés sont le manque de places et le stationnement en double file.



Ces usagers ont choisi de stationner sur l'aire de livraison, forçant ainsi le livreur à se garer sur la voirie et à gêner la circulation.

Cet exemple montre l'importance de faire respecter le respect des aires réservées pour favoriser le bon fonctionnement des livraisons.



La camionnette stationne sur la voirie et gêne fortement la circulation de l'ambulance et de l'autobus.

Le respect du stationnement s'applique aux voitures mais aussi aux véhicules de livraison qui ne doivent pas stationner illicitement.

ATOUPS

- Des infrastructures lourdes de fret fluvial et ferroviaire qui assurent une excellente accessibilité régionale et nationale à Est Ensemble et offrent les possibilités de développer des alternatives à l'acheminement routier des marchandises,
- Le développement des aires de livraisons sur la voirie.

FAIBLESSES







- Un développement encore limité du canal de l'Ourcq avec une seule filière présente le long de la voie d'eau (matériaux de construction),
- La quasi absence du fret ferroviaire dans le système logistique d'Est Ensemble,
- De nombreuses communes n'ont pas encore de réglementation sur les livraisons ou ne contrôlent pas la réglementation en place,
- Des livraisons effectuées majoritairement sur la voirie en double file,
- Des aires de livraisons souvent occupées par du stationnement de résidents ou clients.

OPPORTUNITES

- Les opérations de fret fluvial pour évacuer les gravats de démolition ou apporter des terres sur un chantier ont démontré la faisabilité d'un report de la route vers le fluvial,
- Les projets de développement des activités fluviales le long du canal,
- Une volonté de nombreux acteurs de travailler sur le sujet de la logistique urbaine.

MENACES

- Des projets et une volonté d'appréhender le sujet des transports / livraisons de marchandises mais qui n'est pas forcément suivi par des mesures réglementaires et de contrôle notamment pour la gestion des livraisons,
- La diminution du nombre d'ITE en activité,
- La croissance forte du e-commerce depuis la crise sanitaire qui augmente les besoins de livraisons.

Actions	Etat d'avancement	Poursuite de l'action
<p>5.1. Mettre en place un schéma d'itinéraires poids lourds</p>	<p> <i>Non réalisé</i></p>	<p> <i>A réadapter</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pas d'avancée alors que la problématique de circulation des PL demeure. • La réflexion doit-elle être engagée à l'échelle d'Est Ensemble ou davantage à l'échelle départementale ou régionale ?
<p>5.2. Réglementer les aires de livraison sur le territoire</p>	<p> <i>En cours de réalisation</i></p>	<p> <i>A réadapter</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Des réglementations différentes s'appliquent selon les communes. • Un meilleur usage et un meilleur contrôle du respect de ces aires devront venir alimenter les réflexions sur la logistique urbaine dans le cadre du PLM
<p>5.3. Accompagner le développement de la logistique fluviale urbaine sur le canal de l'Ourcq par la création de Centre de Distribution Urbaine</p>	<p> <i>En cours de réalisation</i></p>	<p> <i>A poursuivre</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Des études ont été menées et des premières actions réalisées qu'il conviendra de développer pour exploiter toutes les potentialités du canal de l'Ourcq • Une étude AMO sur la stratégie Logistique Urbaine Durable va être lancée par Est Ensemble

8.

Bilan de la concertation des stands *in situ*

SYNTHESE GLOBALE DES STANDS RELATIFS AU PLAN LOCAL DE MOBILITE

9 stands, 2 objectifs centraux : recenser les besoins et penser ensemble les mobilités pour le territoire de demain

Après une enquête en ligne et la passation de cette dernière sur les 9 villes du territoire, afin de recueillir les habitudes de déplacements et premières réflexions sur les pistes d'actions en matière de mobilité, Est Ensemble a souhaité :

Informé, sensibiliser et mobiliser le grand public sur le Plan Local de Mobilités (PLM), en développant une dynamique de réflexion collective autour de la démarche et de l'élaboration du diagnostic :

Par le biais de **panneaux d'exposition d'éléments et de chiffres** issus du diagnostic, les habitantes et habitants ont pu s'informer sur le PLM et sur les premiers éléments d'état des lieux relatifs aux :

- Transports en commun
- Mobilités douces
- Déplacements motorisés
- Stationnements et livraisons

Valider ou infirmer et enrichir les pistes d'enjeux pré-repérées avant d'étudier de potentielles pistes d'actions :

Car le **PLM** est avant tout une **feuille de route** pensée pour 5 ans, Est Ensemble a souhaité enrichir les différents enjeux ressortant des premiers éléments de diagnostic et permettre à la population de proposer des pistes d'actions.

Objectifs :

- Faire réagir sur l'état des lieux en vue de le compléter
- Recueillir l'avis et la perception de chacun et chacune sur les conditions de déplacement actuelles.
- Prendre connaissance des enjeux thématiques pré identifiés, les valider, les infirmer, les compléter et recueillir des propositions.

9 villes, 9 dates, 9 stands : environ 270 personnes rencontrées, dont près de 25 enfants

Bondy, 14/09 :



35
personnes rencontrées environ, sur le marché de la gare

Pré-Saint-Gervais, 17/09 :



40
personnes rencontrées environ, pour la semaine du développement durable

Noisy-le-sec, 17/09 :



40
personnes rencontrées environ sur le forum des associations

Les lilas, 21/09 :



35
personnes rencontrées, sur le marché

Bobigny, 21/09 :



Une **10^{aine}** de personnes et une **15^{aine}** d'enfants rencontrés lors de la semaine des mobilités

Romainville, 27/09 :



Une **15^{aine}** de personnes rencontrées au sein de la mairie

Pantin, 04/10 :



Une **20^{aine}** de personnes rencontrées environ, canal de l'Ourcq

Montreuil, 06/10 :



35
personnes rencontrées à Croix de Chavaux et sur son marché

Bagnolet, 08/10 :



Une **15^{aine}** de personnes et une **10^{aine}** d'enfants rencontrés lors du forum du développement durable



Une modernisation de l'offre de transports collectifs attendue face à une offre actuelle jugée carencée, peu accessible, et vieillissante, tout particulièrement sur le réseau bus.

Thématiques	Constats synthétisés	Enjeux et pistes d'actions synthétiques formulées par les participantes et participants
MÉTROS, TRAMWAYS ET RER	<ul style="list-style-type: none"> Les métros et tramways : des offres de transports globalement satisfaisantes pour les participants. La saturation de ces lignes aux heures de pointe à néanmoins été critiquée et certains ont souligné des problématiques de vieillissement des différentes lignes et véhicules Une amplitude horaire du RER jugée trop faible (absence de RER tôt le matin et en soirée) 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Renouveler le matériel roulant (RER, métros) et les infrastructures ➔ Adapter les horaires et les amplifier le matin et le soir, notamment sur les RER et le métro ➔ Développer l'offre de transports et anticiper les besoins futurs, notamment face aux évolutions démographiques
RÉSEAU DE BUS	<ul style="list-style-type: none"> Le réseau de bus : point noir de l'offre de transports collectifs avec une baisse importante de la fréquence de nombreuses lignes Une dégradation importante du réseau de bus depuis plusieurs mois engendrant une forte saturation des bus Une amplitude horaire en baisse et une faible fiabilité des affichages Un réseau de transport jugé vieillissant et dégradé 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Augmenter la fréquence de passage des bus ➔ Renouveler le parc de bus (pour des bus plus propres et respectueux de l'environnement) ➔ Améliorer les infrastructures et créer des voies en site propre pour les bus pour plus de régularité ➔ Améliorer la desserte du territoire et développer les liaisons inter banlieues et Nord-Sud notamment
OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS ACTUELLE ET FUTURE	<ul style="list-style-type: none"> Une forte attente de la population vis-à-vis des nouvelles lignes dont les chantiers ont pris du retard Des villes jugées encore mal desservies dont l'accessibilité en transports collectifs doit être améliorée Le maillage d'Est Ensemble et les interconnexions entre les modes de transports et communes : des enjeux majeurs pour la population 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Face aux nombreux retards des projets, il est attendu une mobilisation des différents acteurs sur l'arrivée des projets et une meilleure information des habitants et usagers (dates d'ouverture, localisation des stations, itinéraires de substitution lors des travaux, meilleur affichage...) ➔ Une arrivée de projets structurants (prolongements de métros et tramways) qui ne doit pas entraîner la diminution de l'offre de bus, qui sont des moyens de transports très utilisés par certaines populations ➔ Un système de rabattement tous modes au niveau des pôles actuels et futurs à développer, et penser notamment lors de la période de transition et d'attente des différents nouveaux modes de transports ➔ Avoir une vision globale du maillage en transports et des interconnexions pour déployer un réseau intelligent et répondant aux besoins de toutes et tous
ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> Des transports jugés plus ou moins accessibles (un réseau tramway jugé plus accessible que le métro et bus) 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Un vieillissement de la population à prendre en compte ➔ Des stations à adapter pour le confort de toutes et tous (escalators, ascenseurs, différences de niveau, mobilier, etc.) ➔ Des connexions aux transports structurants à prévoir par le développement des systèmes de navettes afin de palier toutes contraintes de mobilités
PRIX DES TRANSPORTS COLLECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> Une tarification à clarifier et adapter 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Une tarification et des aides liées aux PMR à davantage clarifier et adapter ➔ Un coût des transports jugé élevé



Des mobilités douces dont la place est aujourd'hui questionnée face à l'envie de déplacements plus apaisés

Thématiques	Principaux constats	Enjeux et pistes d'actions synthétiques formulées par les participantes et participants
CONCILIATION DES DIFFÉRENTS USAGES ET APAISEMENT DES CHEMINEMENTS DÉDIÉS AUX MODES ACTIFS	<ul style="list-style-type: none"> Un partage de la chaussée et de la voie publique difficile face à de nombreux conflits d'usages signalés (imprudences, incivilités, vitesse excessive dans certaines zones fréquentées), en lien avec le développement de la pratique du vélos et des trottinettes 	<ul style="list-style-type: none"> → Faire preuve de pédagogie, en sensibilisant dès le plus jeune âge, sur les nouvelles mobilités (trottinettes, apprentissage du vélo et des bons gestes, etc.) notamment, avant de sanctionner les conflits d'usages. → Atténuer les conflits d'usages et permettre la cohabitation des différents modes actifs : limitation des vitesses de circulation des cycles, aménagement d'espaces favorisant les cohabitations. → Travailler à une meilleure lisibilité des espaces (par une meilleure signalétique : panneaux, marquage au sol, délimitation physique).
CHEMINEMENTS PIÉTONS	<ul style="list-style-type: none"> Des cheminements globalement jugés satisfaisants mais des problématiques d'accessibilité pour certains publics 	<ul style="list-style-type: none"> → Améliorer les revêtements et veiller à la sécurisation des cheminements (luminosité, marquage,) → Améliorer l'accessibilité des espaces publics aux PMR, personnes âgées et personnes avec poussettes notamment en travaillant à la remise à plat des trottoirs et à l'inclinaison des pentes, en aménageant des trottoirs larges et en agissant face aux obstacles récurrents et comportements inciviles (voitures stationnés sur les trottoirs, poubelles laissées devant les logements...).
	<ul style="list-style-type: none"> Des cheminements piétons ne permettant pas suffisamment d'accéder à des espaces de respiration et de balades 	<ul style="list-style-type: none"> → Prévoir des espaces de balade et favoriser des cheminements ombragés, sécurisés et adaptés aux différents usages (course, promenade...) → Développer des espaces publics adaptés aux différentes pratiques sportives et modes de déplacements
	<ul style="list-style-type: none"> Des franchissements parfois difficiles (absence de passage piétons suffisants / sécurisés ou de franchissements piétons aux abords ou vers les grands axes). 	<ul style="list-style-type: none"> → Travailler à la sécurisation des mobilités, déplacements, franchissements et intersections par le biais d'espaces piétons sécurisés et sécurisant (ex. ponts ou souterrains larges, éclairés, avec la présence de miroirs sur les murs afin d'éviter ou de limiter le sentiment d'insécurité).
AMÉNAGEMENTS CYCLABLES	<ul style="list-style-type: none"> Une carence d'équipements et de voies sécurisées pour les déplacements vélos Un territoire inégalement maillé en pistes cyclables D'importantes discontinuités sur le réseau cyclable et des manques de liaisons, notamment entre les communes 	<ul style="list-style-type: none"> → Résorber les discontinuités du réseau cyclable et réaliser des aménagements afin de faciliter les circulations entre les communes d'Est Ensemble et pour entre/sortir de Paris → Favoriser les aménagements cyclables en site propre, veiller à la lisibilité des cheminements et garantir la sécurité des cyclistes → Veiller au bon développement du stationnement vélo, en favorisant des systèmes sécurisés, sur l'espace public et privé → Favoriser l'accès au vélo par le biais de bourses aux vélos, d'aides financières plus lisibles et plus développées

Des déplacements motorisés et des stationnements à encadrer et mieux penser



Thématiques	Constats synthétisés	Enjeux et pistes d'actions synthétiques formulées par les participantes et participants
PLACE DE LA VOITURE	<p>Une place de la voiture en Ville source de débats :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour certains, les politiques récentes en matière de mobilités ont eu des impacts négatifs sur les déplacements motorisés. Or, de nombreux habitants estiment ne pas avoir d'alternatives aux déplacements motorisés. Les problématiques de congestion des axes routiers ont été soulignées, accentuées par le développement des aménagements cyclables. • Pour d'autres, les voitures sont encore trop présentes en ville et génèrent d'importantes nuisances (pollution atmosphérique et sonore, insécurité pour les piétons et cyclistes...) 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Veiller à la cohérence du réseau routier et faire preuve de prudence dans les changements des plans de circulation pouvant générer d'importants effets négatifs ➔ Développer l'offre de transports en commun pour multiplier les alternatives aux déplacements motorisés et garantir son accessibilité à l'ensemble des publics ➔ Proposer des systèmes d'autopartage avec des véhicules de différentes catégories ➔ Faire preuve d'anticipation pour réfléchir aux circulations et besoins de demain
	<ul style="list-style-type: none"> • Une ZFE dont les objectifs climatiques ne sont pas contestés mais dont la mise en œuvre et les coûts financiers induits, notamment pour les ménages précaires, soulèvent d'importantes inquiétudes 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Prendre en compte les problématiques que rencontreront de nombreux foyers avec des revenus financiers limités pour être en conformité avec les nouvelles réglementations de la ZFE (ex. achat d'un nouveau véhicule) ➔ Mettre en place des parkings relais aux abords des ZFE en guise d'alternatives
STATIONNEMENTS ET LIVRAISONS	<ul style="list-style-type: none"> • Une prise en compte du stationnement sur l'espace public jugée insatisfaisante • Différentes problématiques en matière de stationnements : présence de voitures ventouses, stationnements sauvages sur les trottoirs, manques de places dans certains quartiers et aux abords de commerces et établissements recevant du public 	<p>Des propositions contradictoires selon les publics rencontrés :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Développer l'offre de stationnements, gratuits ou à tarifs préférentiels, à destination des résidents ne disposant pas d'un parking privé ➔ Développer l'offre de stationnement à proximité des commerces et établissements recevant du public ➔ Développer les zones bleues et les contrôles du respect des règles de stationnement ➔ Prioriser le développement des transports en commun et modes doux au détriment des places de stationnement <p>➔ Développer un véritable maillage de parkings relais devant être sécurisés et surveillés</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Un nombre de places de livraison insuffisante • Une présence très importantes de livreurs sur l'espace public de certains secteurs 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Mieux prendre en compte la question des livraisons par le biais de plus de places de livraison voire d'aires d'attentes pour les livreurs



**Est
Ensemble
Grand Paris**

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

Plan Local de Mobilité

Est Ensemble – Grand Paris

Plan d'actions

Juin 2023



Sommaire	p. 211
La stratégie de mobilité du PLM d'Est Ensemble	p. 213
<i>Articulation du PLM avec les autres documents</i>	<i>p.214</i>
<i>Le PLM d'Est Ensemble, une réponse aux enjeux de mobilité</i>	<i>p.215</i>
<i>Le PLM outil stratégique de la mobilité sur Est Ensemble</i>	<i>p.216</i>
Orientation n° 1 - Transformer l'espace public pour réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville	p. 217
<i>Action 1.1 - Hiérarchiser le réseau viaire à l'échelle d'Est Ensemble</i>	<i>p.220</i>
<i>Action 1.2 - Faire évoluer les autoroutes sur Est Ensemble</i>	<i>p.225</i>
<i>Action 1.3 - Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds</i>	<i>p.227</i>
<i>Action 1.4 - Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30</i>	<i>p.229</i>
<i>Action 1.5 - Rue aux écoles : sécuriser l'ensemble des entrées/sorties des établissements scolaires</i>	<i>p.234</i>
<i>Action 1.6 - Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus</i>	<i>p.238</i>
<i>Action 1.7 - Poursuivre le développement du maillage cyclable</i>	<i>p.242</i>
<i>Action 1.8 - Faire d'Est Ensemble un territoire marchable et faire du projet du Grand Chemin un exemple de stratégie territoriale piétonne</i>	<i>p.247</i>
<i>Action 1.9 - Œuvrer pour la mise en accessibilité</i>	<i>p.250</i>
<i>Action 1.10 - Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages</i>	<i>p.253</i>
Orientation n° 2 - Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'autosolisme	p.254
<i>Action 2.1 - Développer l'offre bus (en fonction des besoins et des opportunités identifiées par l'étude bus menée par Est Ensemble)</i>	<i>p.257</i>
<i>Action 2.2 - Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux</i>	<i>p.262</i>
<i>Action 2.3 - Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux</i>	<i>p.266</i>
<i>Action 2.4 - Développer l'offre de services pour les vélos et la micromobilité</i>	<i>p.272</i>
<i>Action 2.5 - Développer les services pour la mise en place de livraisons propres et favoriser les expérimentations</i>	<i>p.274</i>
<i>Action 2.6 - Dimensionner et déterminer le type d'offre de bornes de recharge électrique et stations (bio)GNV</i>	<i>p.277</i>
<i>Action 2.7 - Développer l'offre d'autopartage</i>	<i>p.282</i>

En annexe n°10 : Estimation du plan de financement des actions

En annexe n°11 : Les aides possibles auprès des différents partenaires

Orientation n° 3 - Construire un cadre référentiel et règlementaire pour agir sur les mobilités p.285

<i>Action 3.1 - Esquisser un schéma de voirie et un référentiel d'aménagements cyclables</i>	<i>p.288</i>
<i>Action 3.2 - Appliquer le futur schéma directeur d'Est Ensemble de la logistique</i>	<i>p.300</i>
<i>Action 3.3 - Faire évoluer les politiques de stationnement et assurer leur contrôle</i>	<i>p.301</i>
<i>Action 3.4 - Réaliser un diagnostic de l'offre de stationnement en ouvrage</i>	<i>p.305</i>
<i>Action 3.5 - Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle</i>	<i>p.306</i>
<i>Action 3.6 - Conduire une étude spécifique sur l'opportunité d'une fourrière intercommunale</i>	<i>p.309</i>
<i>Action 3.7 - Déterminer les normes de stationnement dans les nouvelles constructions</i>	<i>p.310</i>
<i>Action 3.8 - Préserver / développer les sites à vocation logistique</i>	<i>p.315</i>
<i>Action 3.9 - Définir un cadre règlementaire pour favoriser les perméabilités piétonnes</i>	<i>p.316</i>

Orientation n° 4 - Accompagner le changement des pratiques p.319

<i>Action 4.1 - Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle</i>	<i>p.322</i>
<i>Action 4.2 - Inciter les entreprises à s'inscrire dans une démarche de PDME</i>	<i>p.324</i>
<i>Action 4.3 - Développer le Conseil en Mobilité</i>	<i>p.326</i>
<i>Action 4.4 - Renforcer le maillage des ateliers d'apprentissage et d'accompagnement à la pratique du vélo</i>	<i>p.327</i>
<i>Action 4.5 - Être pro-actif avec la population et les entreprises locales pour les accompagner avec la mise en œuvre progressive de la ZFE et favoriser la démotorisation</i>	<i>p.328</i>
<i>Action 4.6 - Suivre la mise en place des actions du PLM</i>	<i>p.330</i>
<i>Action 4.7 - Suivre et évaluer les incidences environnementales des actions du PLM</i>	<i>p.331</i>
<i>Action 4.8 - Coordonner la mise en œuvre des actions et le rôle des différents acteurs de la mobilité sur le territoire</i>	<i>p.332</i>

En annexe n°10 : Estimation du plan de financement des actions

En annexe n°11 : Les aides possibles auprès des différents partenaires

La stratégie de mobilité du PLM d'Est Ensemble

Le Plan Local de Mobilité est un document de planification qui est la déclinaison locale du Plan de Mobilité d'IDF lui-même en compatibilité avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France.

Le PLM doit être en cohérence avec les autres documents de planification élaborés par Est Ensemble comme le PCAET (en cours d'élaboration) et le SCOT.

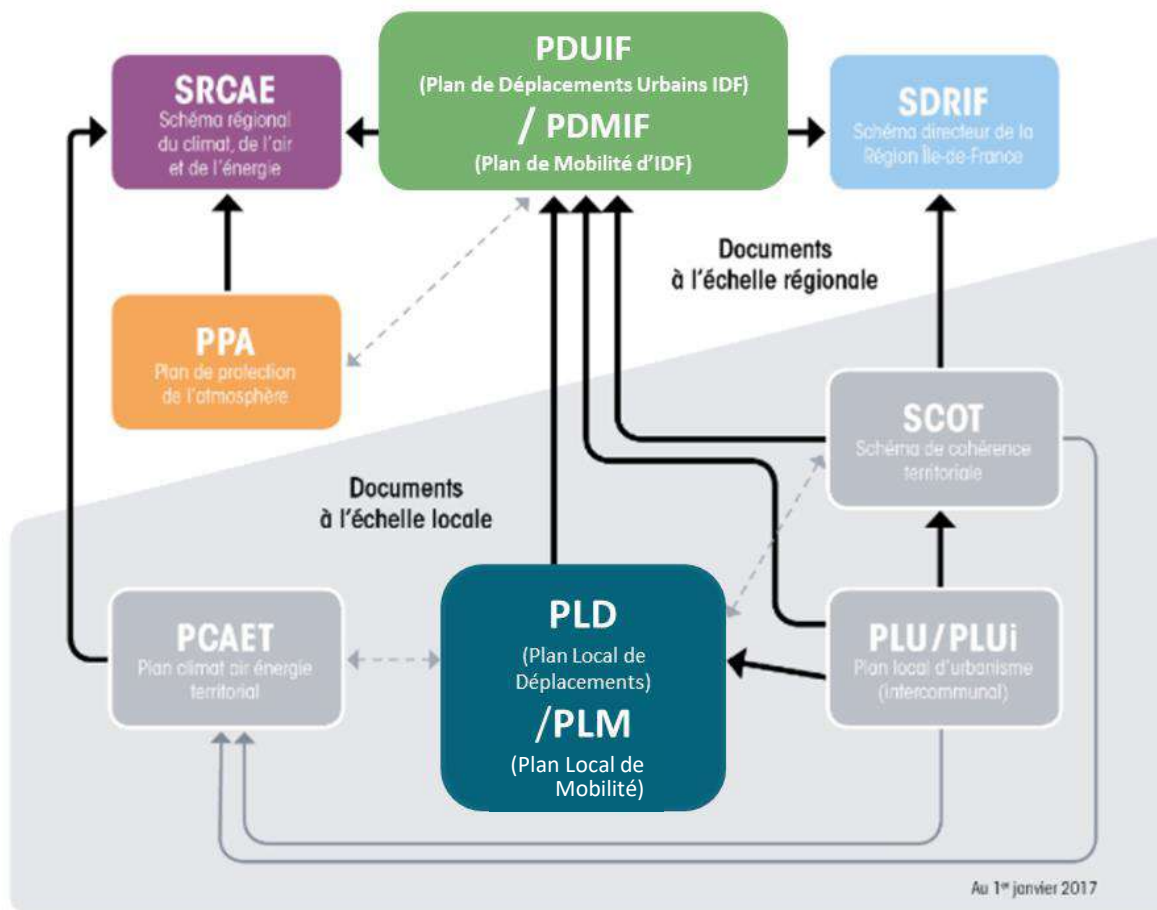
Le PLUi doit, de son côté, être en compatibilité avec le PLM pour assurer sa bonne mise en œuvre opérationnelle.

Les orientations du PLM s'articulent avec les autres documents stratégiques avec, pour Est Ensemble, les objectifs inscrits dans la Convention citoyenne pour le climat qui a listé différentes actions sur les mobilités.

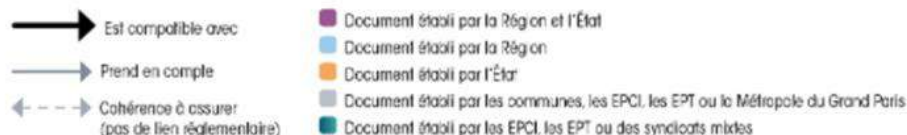
LE PLM c'est :

- ▶ Une feuille de route des actions à mener durant les 5 prochaines années (2024 / 2029)
- ▶ Un plan qui cherche l'opérationnalité avec la mise en place de la nécessaire coordination des acteurs de la Mobilité (IDFM, Région, Département, Villes et Est Ensemble, Transporteurs, Associations,...).
- ▶ Un document qui s'appuie sur les attentes du PDUIF et qui alimente les autres documents de planification du territoire (PCAET, PLUi, SCOT).

Schéma de compatibilité des documents de planification



Au 1^{er} janvier 2017



Le PLM doit répondre aux besoins de mobilité en s'adaptant aux caractéristiques locales. Ce document de planification est constitué dans la droite ligne des ambitions portées par Est Ensemble concernant la justice sociale et climatique.

► UN TERRITOIRE EN FORTE MUTATION DEMOGRAPHIQUE & ECONOMIQUE

Avec 40 000 hab. et 20 000 emplois en plus sur Est Ensemble d'ici à 2030, le territoire poursuit sa densification et le PLM se doit d'accompagner cette dynamique urbaine pour offrir des solutions alternatives à l'automobile.

► UN TERRITOIRE OU LA PRECARITE RESTE ELEVEE AVEC DES PROJETS LOURDS DE TC QUI SE FONT ATTENDRE

Est Ensemble est un des territoires les plus pauvres du Grand Paris. Pour beaucoup la mobilité est subie, constituant un frein à l'emploi et aggravant la précarité. Le PLM se doit, à l'heure où la ZFE va limiter l'usage des véhicules thermiques les plus polluants avant de les interdire en semaine de 8h à 20h, d'engager une transition vers des mobilités plus écologiques et accessibles.

UN TERRITOIRE SERVANT ENTRE LA GRANDE COURONNE ET PARIS

Est Ensemble accueille les autoroutes A86 et A3 et en subit les nuisances. Le territoire, aux portes de Paris est également le support d'importants trafics de transit en rabattement sur le périphérique parisien. Le PLM se doit d'organiser les circulations sur Est Ensemble afin de répondre aux nécessaires enjeux de rationalisation de l'usage de l'automobile en lien avec le développement des alternatives à l'échelle régionale.

► UN TERRITOIRE EN TRANSITION ECOLOGIQUE

Les mobilités représentent 28% des émissions de polluants du territoire. Tourné vers la transition écologique, le territoire doit donc se saisir du Plan Local de Mobilités pour apporter une réponse intercommunale aux enjeux écologiques.

Les problématiques saillantes à prendre en compte dans les orientations du PLM

► Les autoroutes en petite couronne et leurs évolutions souhaitées

Les réflexions en cours sur des autoroutes apaisées sont accentuées avec les JO de Paris 2024, où le devenir d'une voie par sens sur le périphérique est en question ce qui peut baisser alors significativement la capacité de trafic et engendrer des saturations en hausse sur les autoroutes débouchant sur le périphérique. Cela rend nécessaire l'apaisement des autoroutes en lien avec une stratégie régionale articulée avec le déploiement du Grand Paris Express.

► La mise en place de la ZFE

L'impossibilité de circulation des véhicules thermiques à horizon 2030 en semaine de 8 à 20h au sein du périmètre de la ZFE risque de révolutionner l'usage même de l'automobile avec une baisse possible de la motorisation des ménages et un recours plus important aux modes alternatifs et à l'automobile partagée.

La concertation avec la population

- **Septembre / Octobre 2022** : 9 stands in situ pour présenter le PLM & le diagnostic et échanger / proposer les enjeux et pistes d'actions pour le PLM
- **Novembre 2022** atelier PCAET avec la population sur la thématique de la mobilité

Le travail technique

- **Octobre 2022** : 6 groupes de travail thématiques sur les pistes d'actions
- **Mars / Avril 2023** : 7 groupes de travail sur le contour opérationnel des actions

Elaboration conjointe avec les élus






- **Novembre 2022** : suggestion d'orientations & pistes d'actions
- **Décembre 2022** : atelier de travail avec les partenaires techniques et les représentants des associations
- **Janvier / février 2023** : collecte des avis des neuf communes pour stabiliser la phase 3 du PLM.
- **Mai 2023** : rencontre bilatérale avec les Villes et les partenaires pour stabiliser le PLM

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

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

Le PLM doit répondre aux objectifs de justice climatique et sociale qui forment le cœur du projet stratégique d'Est Ensemble et ce en déployant des solutions alternatives à la voiture individuelle.

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

- ▶ Une forte croissance de l'usage du vélo de **+ 100 %** 
- ▶ Une augmentation significative des déplacements à pied **+ 10 %** 
- ▶ Continuer le développement de la pratique en transports collectifs avec **+ 5 %** 
- ▶ Une stagnation de l'usage des deux-roues motorisés **0 %** 
- ▶ Une forte diminution des déplacements en automobile avec une baisse de **- 23 %** 

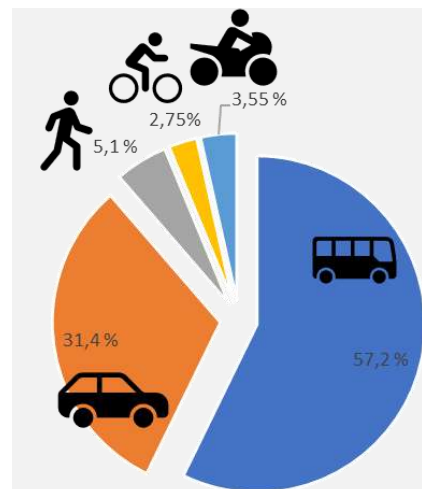
►►► Une stratégie de mobilité déclinée en 4 orientations et 35 actions

Orientation n° 1 - Transformer l'espace public pour réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville (10 actions)

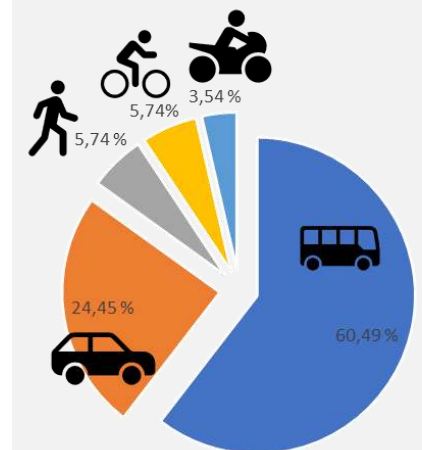
Orientation n° 2 - Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'autosolisme (7 actions)

Orientation n° 3 - Construire un cadre référentiel et règlementaire pour agir sur les mobilités (10 actions)

Orientation n° 4 - Accompagner le changement des pratiques (10 actions)



Parts modales en 2018 pour les déplacements domicile / travail



Parts modales attendues à horizon du PLM pour les déplacements domicile / travail

Orientation n° 1

**Transformer l'espace public pour réduire
l'usage de la voiture et apaiser la ville**

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

Le PLM est l'occasion de repenser l'organisation de l'espace public et ses fonctions. La rue doit être le reflet d'un changement des moyens de déplacements et d'une réduction des trajets en voiture. La place réservée à chaque mode est en pleine redéfinition, et le PLM est l'occasion d'en fixer les priorités. Chaque niveau de routes doit être réévalué, de l'autoroute aux ruelles, pour adapter les circulations et engager une transition nécessaire des mobilités.

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

► 2 actions pour : Définir l'organisation et l'évolution de la voirie pour un meilleur rééquilibrage des modes

L'automobile a horreur du vide : plus elle dispose d'espace, plus elle l'occupe. Sur Est Ensemble, le réseau routier est un héritage du « tout automobile » des années 70 avec comme emblème le périphérique parisien où les axes les plus importants du territoire (A3 / A86 / RD 933 / RD 932) se connectent. Afin d'offrir une place plus prépondérante aux modes alternatifs à l'automobile il convient d'établir une hiérarchisation du réseau viaire pour définir pour chaque axe la place que l'on souhaite laisser ou non à la voiture individuelle, avec un rééquilibrage en ligne de mire.

A l'heure où le développement des TC est important en Ile-de-France et notamment en première couronne, il convient d'accompagner leur arrivée et notamment le Métro 15 sur Est Ensemble par une politique d'apaisement et de transformation des autoroutes du territoire.

► 3 actions pour : Agir sur la pacification de la voirie

En corrélation avec la hiérarchisation du réseau viaire et dans l'objectif d'apaiser la ville, il est nécessaire de protéger certains quartiers du trafic de transit. Depuis quelques années, les villes d'Est Ensemble ont entamé une pacification massive des vitesses règlementaires avec le 30 Km/h qui est devenu la norme dans la majorité des communes. Il convient, par la mise en place d'aménagements adaptés, de garantir le bon respect du 30 Km/h ce qui sera une première étape nécessaire notamment aux abords des établissements scolaires, où le développement de rue des écoles peut être attendu dès que possible.

► 5 actions pour : Offrir plus de place aux modes alternatifs à la voiture

La hiérarchisation du réseau viaire sur Est Ensemble s'appuie sur le principe d'offrir plus de places aux transports collectifs et modes actifs. Pour cela le PLM propose de déployer un maillage cyclable territorial cohérent pour permettre un rabattement vers les principaux pôles générateurs en s'appuyant sur le réseau régional (RER-V Plan Vélo Métropolitain), d'améliorer la circulation des bus sur le territoire, de s'appuyer sur le Grand Chemin pour faire un exemple en matière de traitement des aménagements piétonniers.

Valoriser les modes alternatifs à la voiture imposera de leur accorder plus de place sur l'espace public. Pour en garantir la réussite, une part des espaces actuellement dévolus au stationnement automobile devront être réaffectés aux modes actifs, à la végétalisation ou à des usages plus vertueux de la voiture.

Orientation n° 1

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

	Thématiques								
	Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilités ZFE	
<u>Définir l'organisation et l'évolution de la voirie pour un meilleur rééquilibrage des modes</u>									
1.1 – Hiérarchiser le réseau viaire à l'échelle d'Est Ensemble	x							x	
1.2 – Faire évoluer les autoroutes sur Est Ensemble	x	x						x	
<u>Agir sur la pacification de la voirie</u>									
1.3 – Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers	x					x			
1.4 – Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30	x		x	x					
1.5 – Aller vers un développement de la Rue aux écoles			x	x					
<u>Offrir plus de place aux modes alternatifs à la voiture</u>									
1.6 – Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus	x	x							
1.7 – Poursuivre le développement du maillage cyclable	x		x						
1.8 – Faire d'Est Ensemble un territoire marchable et faire du projet du Grand Chemin un exemple de stratégie territoriale piétonne			x	x					
1.9 – Œuvrer pour la mise en accessibilité des itinéraires				x					
1.10 – Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages			x	x					

► Constats du diagnostic

Sur Est Ensemble, l'organisation des voies actuelles n'offre pas suffisamment d'espaces pour la pratique piétonne et cyclable avec une place importante dévolue à l'automobile. Afin de pouvoir changer ce constat, il convient de trouver un équilibre entre vie locale et circulation des personnes et des biens.

► Objectifs

La hiérarchisation est la pièce maîtresse permettant de définir les axes sur lesquels la politique des déplacements du territoire doit s'appuyer. Cette mesure a pour but d'adapter l'aménagement de la voirie à l'usage qui en est fait par tous les types d'usagers (*vélo, piétons, voiture particulière,...*). Elle permet d'établir un socle commun aux acteurs du territoire agissant sur le réseau viaire d'Est Ensemble.

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

► Mesures à mettre en place

1/ Définir les axes selon les types de circulation à accueillir

L'objectif n'est pas de bannir les trajets en automobile & poids lourds mais bien de fixer sur les axes en capacité de les accueillir les véhicules en fonction de leur type de *trajet (transit, intercommunal, communal)*.

2/ Identifier les axes support du trafic poids lourds de transit

Le trafic poids lourds est essentiel pour l'activité sur le territoire, mais la circulation de PL en transit sur Est Ensemble emprunte souvent des axes de cœur de ville, des secteurs résidentiels où le transit n'a pas lieu d'être. Ainsi, en lien avec la hiérarchisation du réseau viaire, le PLM identifiera les axes supports du transit sur le territoire. Pour les autres axes, outre l'interdiction de transit, les aménagements mis en place permettront de diminuer significativement la part de PL en transit et contribueront à améliorer la pacification recherchée des différents secteurs.

Rôle des acteurs	
Est Ensemble	Coordonne les acteurs pour arrêter la hiérarchisation du réseau viaire sur le Territoire
Communes CD 93	Partenaire technique pour la définition de la hiérarchisation, Aménagements de voirie sur les axes où ils sont maître d'ouvrage
IDFM	Partenaire technique et partenaire financier pour les aménagements de voirie favorisant la performance des bus

Rappel des attentes du PDUIF pour cette mesure :

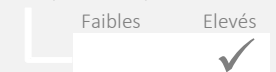
Mettre en œuvre un nouveau partage de la voirie, plus équilibré entre les différents modes de déplacements et sur l'ensemble des réseaux viaires, essentiel pour concilier les différents usages tout en assurant la sécurité de tous où la hiérarchisation du réseau viaire représente le socle pour agir afin de :

- Redonner la priorité aux modes actifs,
- Rendre les transports collectifs plus attractifs,
- Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés,
- Rationaliser l'organisation des flux de marchandises.

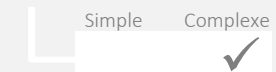
Action 7.4 : Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison.

Recommandations du PDU IF : Orienter les poids lourds vers le réseau de voirie adapté et améliorer la desserte routière des sites multimodaux.

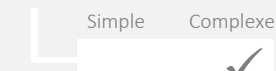
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Coût interne à Est Ensemble, CD 93, IDFM et aux communes de réunions techniques et de validation pour arrêter la hiérarchisation du réseau viaire.
- Coût de la mise en place des aménagements pour répondre à la hiérarchisation à définir selon les projets.
- Coût pour la mise en place de signalétique concernant les interdictions de transit PL

Suivi des mesures

- Evolution des trafics par comptages routiers selon les différents types d'axes hiérarchisés.
- Evolution de la part de PL sur les différents axes en lien avec l'interdiction de transit

2024	2025	2026	2027	2028	2029 et +
Portage des différents acteurs de la hiérarchisation du réseau viaire sur Est Ensemble	Mise en place des aménagements nécessaires pour atteindre les objectifs recherchés par la hiérarchisation et mettre en place les différentes mesures précisées dans le PLM (pacification réelle des secteurs en zone 30 / contraindre la circulation de transit / développement de la Rue des Ecoles / maillage cyclable / performance des bus).				

► Détail de l'action à mettre en place

1/ Définir les axes selon les types de circulation à accueillir

Le PDUIF a défini le réseau magistral et structurant. Ce dernier est complété en distinguant les axes à dimension régionale, ceux à l'échelle d'Est Ensemble et ceux accueillant des lignes fortes de TC.

Sur ces axes, les mesures prises devront veiller à répondre au mieux aux objectifs assignés selon leur hiérarchisation (cf. tableau ci-contre).

Le reste de la voirie, qui constitue le linéaire le plus important sur Est Ensemble sera celui où les aménagements mis en place permettront un rééquilibrage modal dans un souci de pacification de la voirie avec notamment :

- Le déploiement de la Rue des Ecoles,
- Des contraintes sur la circulation de transit,
- Une pacification réelle des secteurs en zone 30,

Niveau hiérarchique	Fonction	Objectifs	Vitesses	Axes
Réseau magistral <i>(autoroutes et voies rapides)</i>	Trafic national, international, transit	Place plus importante aux TC et covoiturage Accueil de lignes de TC Express	110 / 90 / 70 / 50 Km/h avec vitesses régulées selon l'intensité du trafic	
Réseau structurant régional	Rabattre sur le réseau magistral Accueil du transit supra-territorial	PL en transit Garantir la performance des lignes fortes de TC Liaisons cyclables en site propre	50 km/h ou 30 km/h dans les secteurs à enjeux	
Réseau structurant pour le maillage d'Est Ensemble	Connecter les communes d'Est Ensemble sur des voies adaptées Rabattre sur les axes structurants de transit	Fluidité des TC Circulation PL limitée à la desserte locale Liaisons cyclables majoritairement en site propre	30 km/h	
Réseau structurant lignes fortes de TC	Accueillir une offre structurante de TC	Fluidité pour les TC Circulation de poids lourds interdite sauf livraisons Liaisons pour piétons et vélos de qualité	30 km/h	
Reste de la voirie	Ne plus être uniquement des voies automobiles mais des rues pour tous	Circulation PL interdite sauf livraisons Vitesse et ambiance faites pour la circulation des modes actifs Transit PL dissuadé	Maximum 30 km/h	




En annexe n°7 : cartes de hiérarchisation du réseau viaire

► Détail de l'action à mettre en place



Enjeux multimodaux sur les axes structurants d'Est Ensemble

La cartographie ci-contre présente les types d'enjeux multimodaux sur Est Ensemble. En lien avec les actions 1.6 et 1.7 notamment il est possible d'afficher sur le réseau structurant les secteurs où la prise en compte des TC et les besoins d'aménagements pour les cycles sont nécessaires. Concernant les cycles la quasi-totalité des axes sont concernés. Lorsque des points durs où secteurs saturés sont présents pour les TC, il conviendra de les traiter en priorité afin de garantir la bonne performance des lignes, condition impérative pour les évolutions de bus portées dans le cadre du PLM (cf. action 2.1).


Hiérarchisation du réseau viaire

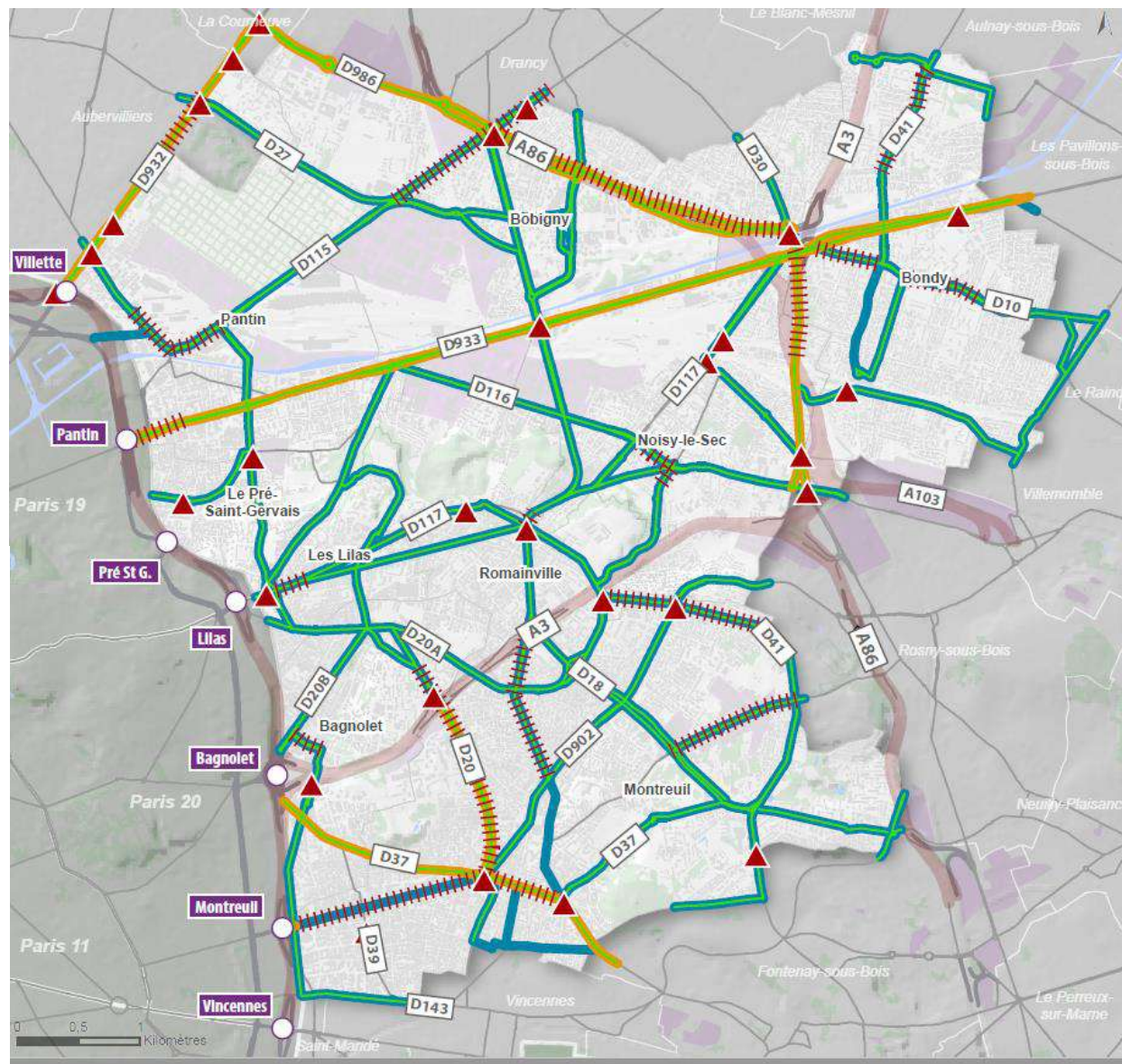
-  Réseau magistral
-  Réseau structurant régional
-  Réseau structurant pour le maillage d'Est Ensemble

Points durs TC sur le réseau viaire structurant

-  Axe saturé
-  Point dur

Maillage cyclable sur le réseau viaire structurante

-  Maillage cyclable projeté



► Détail de l'action à mettre en place

2/ Identifier les axes support du trafic poids lourds de transit

La hiérarchisation du réseau viaire a permis d'établir la fonction des voies accueillant les itinéraires Poids Lourds (PL) : Celles-ci sont les voiries inscrites en réseau magistral et structurant régional. Elles sont définies comme voiries accueillant le trafic PL sur Est Ensemble. Les axes structurants d'Est Ensemble sont interdits au plus de 3,5t sauf en desserte locale et l'ensemble des autres voies (structurant pour les lignes fortes de TC et le reste de la voirie) est de facto interdit au plus de 3,5t sauf livraisons / enlèvement nécessaires à l'activité économique.

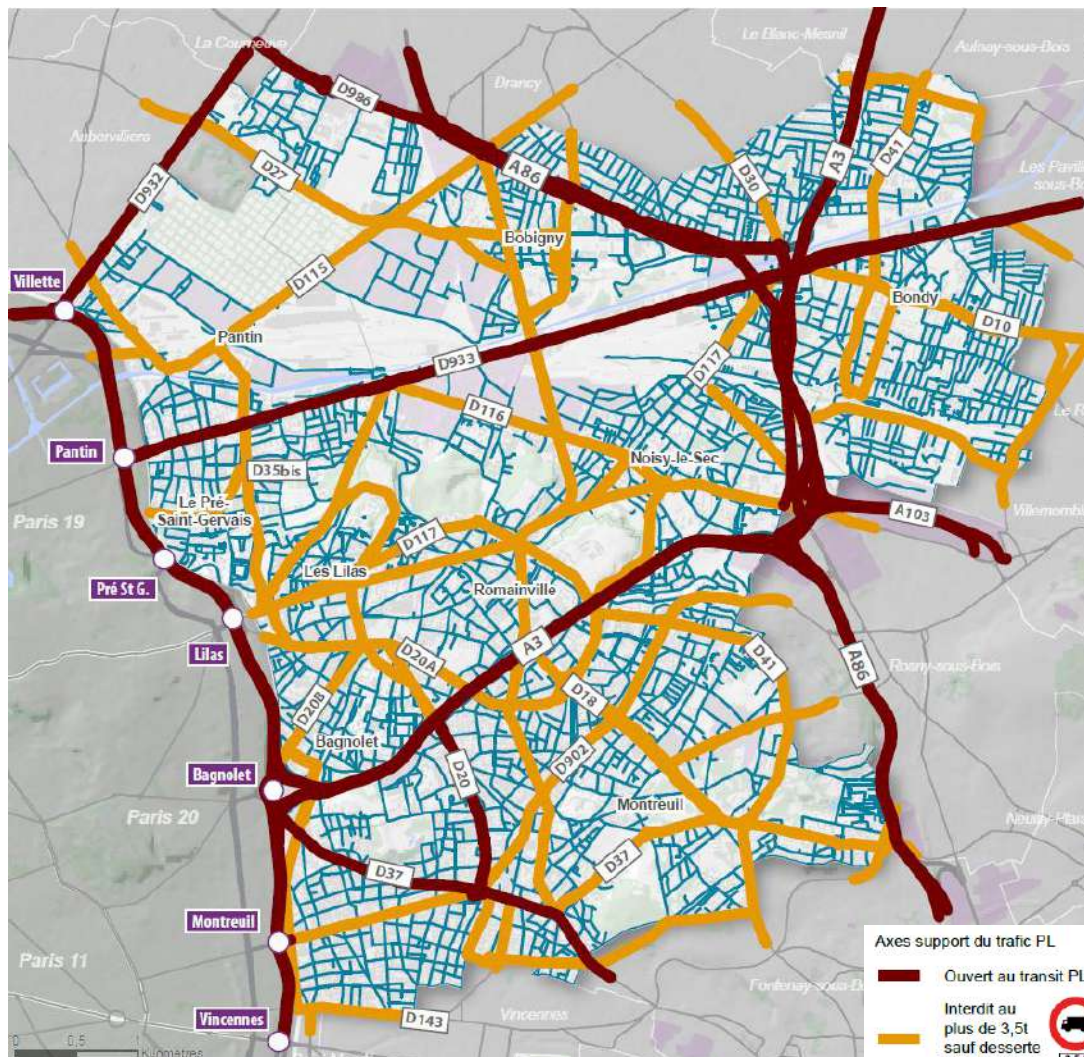
L'objectif de la définition d'un schéma d'itinéraires PL est ainsi d'éviter l'utilisation pour les PL en transit de voies inadaptées.

Les mesures à prendre pour favoriser l'établissement de schéma d'itinéraires PL tient dans la mise en place de jalonnement au niveau des différentes sorties des axes magistraux et structurants pour indiquer l'interdiction de transit.

La principale difficulté réside dans le contrôle des PL en transit qui est délicat à mettre en œuvre.



La desserte locale permet de fixer les axes où le trafic de PL desservant le territoire et ses alentours se réalisera et l'interdiction sauf évite tout trafic PL hormis celui de destination.



ATTENTION PARTICULIERE SUR LA RD 115 :

Cet axe est identifié pour les convois exceptionnels (une dizaine de convois par an). Il conviendra d'acter l'interdiction au plus de 3,5t sauf desserte locale qui exclura ainsi tout convoi exceptionnel sur cet axe auprès de la DRiF.

Axes support du trafic PL	
	Ouvert au transit PL
	Interdit au plus de 3,5t sauf desserte locale
	Interdit au plus de 3,5t sauf livraison

► Constats du diagnostic

Est Ensemble, dans sa contribution au livre blanc de la Mairie de Paris sur le devenir du Boulevard Périphérique parisien, a mis en avant le besoin d'anticiper les impacts de la pacification du boulevard périphérique et de l'A1 sur l'A3 et l'A86 en traitant ce sujet à l'échelle du schéma de circulation métropolitain et régional. Est Ensemble y a vu une façon de répondre aux enjeux de santé publique, de mobilité, d'emploi et d'économie mais aussi de peuplement du cœur d'agglomération parisienne.

► Objectifs

A échéance du PLM, il convient de limiter les nuisances occasionnées par le trafic supporté par les autoroutes sur le territoire (pollution / bruit) mais également d'anticiper les évolutions d'offre de TC et notamment le futur M 15 pour étudier les possibilités de pacification des autoroutes et en particulier celle de l'A3 au-delà de l'A86 en direction de Bagnole. Est Ensemble conduit la démarche Autoroutes Apaisées étudiant toutes les hypothèses de pacification des autoroutes A3 et A 86. De plus Est Ensemble défend un scénario ambitieux de transformation de la Porte de Bagnole et du Pont de Bondy.

► Mesures à mettre en place

1/ Agir à échéance du PLM sur les nuisances liées aux autoroutes

Trois niveaux d'actions sont envisageables :

- Agir sur les vitesses de circulation autorisées pour baisser les nuisances sonores & atmosphériques notamment,
- Agir sur la capacité d'accueil du trafic en créant des voies réservées,
- Agir sur les accès à l'autoroute pour limiter la congestion routière.

2/ Agir au-delà du PLM pour aller vers des Autoroutes Apaisées

La démarche locale portée par Est Ensemble permettra de rédiger un plaidoyer pour interpellier et engager le dialogue avec les partenaires à une échelle plus large que le territoire d'Est Ensemble. Un rôle central devra être joué par la Métropole du Grand Paris pour garantir la cohérence du portage technique et politique des Territoires sur une pacification souhaitée des autoroutes, en corrélation avec les ambitions de la Région Ile-de-France.

Rôle des acteurs	
Est Ensemble / Communes	Réflexions sur le devenir des autoroutes sur le Territoire
Etat / DiRIF	Maître d'ouvrage sur le réseau autoroutier pour mettre en œuvre les mesures visant à limiter les nuisances.
Métropole du Grand Paris	Portage institutionnel des souhaits des Territoires auprès des acteurs compétents pour l'évolution des autoroutes



La coupure autoroutière Porte de Bagnole - Source: Google Earth

Objectifs de la démarche d'Est Ensemble des autoroutes apaisées

Travailler sur un scénario ambitieux de transformation de la porte de Bagnole et du Pont de Bondy tout en étudiant toutes les hypothèses visant la pacification des autoroutes A3, A86 et Périphérique

Impacts report modal

Faibles Elevés



Faisabilité technique

Simple Complexe



Faisabilité financière

Simple Complexe



Estimation financière

- Coût interne à Est Ensemble pour la démarche Autoroutes Apaisées
- Coût de mesures visant à limiter les nuisances à définir en fonction des projets portés.

Suivi des mesures

- Evolution du trafic sur l'A3 et l'A86 sur Est Ensemble.
- Evolution du bruit le long des autoroutes.
- Evolution des émissions de polluants liés aux trafics routiers le long des autoroutes.

2024

2025

2026

2027

2028

2029 et +

Définition des mesures à réaliser à horizon PLM pour limiter les nuisances sur les axes autoroutiers.

Arrêter le plaidoyer sur les Autoroutes Apaisées

Travailler, sous l'égide de la Métropole du Grand Paris avec les acteurs compétents (notamment DiRIF / Etat) sur le devenir des autoroutes sur la base d'une pacification attendue.

► Détail de l'action à mettre en place

1/ Agir à échéance du PLM sur les nuisances liées aux autoroutes

Agir sur les vitesses de circulation autorisées

Deux actions sont possibles sur ce domaine : soit diminuer les vitesses réglementaires sur les autoroutes de manière permanente, soit mettre en place des vitesses réglementaires réglées en fonction du trafic.

A l'heure où l'hypothèse d'un périphérique parisien à 50 Km/h avec une baisse capacitaire du fait de l'affectation d'une voie aux covoitureurs est proposée, agir sur la vitesse réglementaire en amont de l'intersection avec le périphérique sera obligatoire. Le contraire risquerait de provoquer sous peine de risquer des saturations importantes du fait du rôle entonnoir de l'A3 au niveau de la Porte de Bagnolet.

La régulation permet une meilleure réponse aux nuisances sonores et atmosphériques mais nécessite une approche plus large que sur les seuls tronçons routiers présents sur Est Ensemble. La DIRIF devra établir la faisabilité de cette régulation dans une perspective plus large de régulation des autoroutes à l'échelle francilienne.

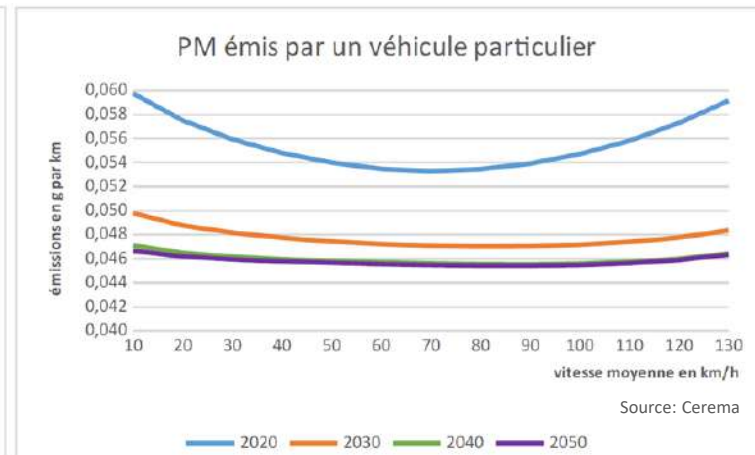
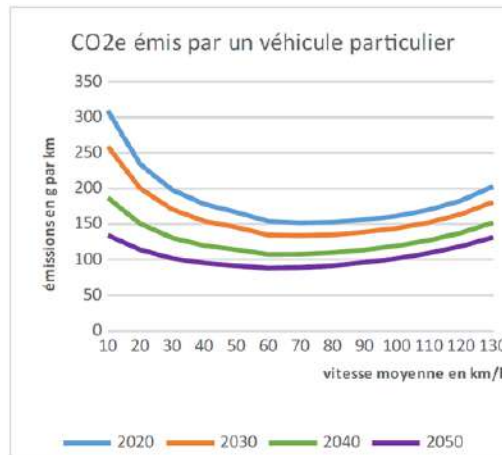
Agir sur la capacité d'accueil du trafic en créant des voies réservées

Cette mesure peut passer par la réservation d'une voie pour d'autres usages, ou par l'utilisation de la bande d'arrêt d'usage (une expérimentation sera menée en ce sens sur l'A3 au deuxième semestre 2023 en amont de la Porte de Bagnolet).

L'accueil d'une voie réservée pour les covoitureurs pourrait être envisagé, dans un premier temps lors des saturations du trafic. C'est le sens de la proposition actuelle de la ville de Paris par une gestion dynamique de la voie dédiée du Boulevard Périphérique, pérennisée après les JO.

Agir sur les accès à l'autoroute pour limiter la congestion routière

Lorsque les autoroutes ont un trafic proche de la saturation, toute arrivée de véhicules supplémentaires conduit à des ralentissements pour leurs insertions. Afin d'améliorer cette situation, les bretelles d'accès aux échangeurs autoroutiers pourront être équipées de carrefours à feux pour empêcher l'arrivée de nouveaux véhicules et ainsi maintenir un écoulement plus régulier du trafic sur l'autoroute. Ce type de dispositif est déjà en place sur certains échangeurs en Ile-de-France, sur l'A6 notamment, et pourront se généraliser sur Est Ensemble. Ce type d'aménagements permet enfin de rapprocher symboliquement l'autoroute du reste du réseau routier.



Réduction de vitesse (en km/h)	Réduction de bruit en dB(A) pour les véhicules légers	Réduction de bruit en dB(A) pour les poids lourds
de 130 à 120	1.0	/
de 120 à 110	1.1	/
de 110 à 100	1.2	/
de 100 à 90	1.3	1
de 90 à 80	1.5	1.1
de 80 à 70	1.7	1.2
de 70 à 60	1.9	1.4
de 60 à 50	2.3	1.7
de 50 à 40	2.8	2.1
de 40 à 30	3.6	2.7

Réduire la vitesse permet également d'améliorer la sécurité routière, la consommation, la qualité de l'air (tant que la circulation reste fluide) et apporte une plus-value en matière de valeur urbaine pour les zones riveraines.

Source: Bruitparif

Action 1.3 Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds

► Constats du diagnostic

Territoire aux portes de Paris, traversé par l'A3 et l'A86, Est Ensemble accueille une circulation de transit importante. Or, compte tenu des saturations observées en période diurne et durant les heures de pointes en particulier, nombre de véhicules légers ou poids lourds empruntent des itinéraires de shunt pour éviter certains carrefours ou axes régulièrement bloqués. Cela conduit à une augmentation parasite de la circulation dans des secteurs où le trafic de transit n'est pas souhaité.

► Objectifs

Dès que nécessaire, il convient de mettre en place des contraintes de circulation au sein de « quartiers » afin d'éviter les possibilités d'itinéraires traversants. Ainsi, le trafic diminuera significativement, offrant 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 (action 1.1).

► Mesures à mettre en place

1/ Arrêter les secteurs souhaités et propices pour la mise en place de contraintes à la circulation de transit

L'objectif n'est pas de bannir les trajets en automobile & poids lourds mais bien de fixer sur les axes en capacité de les accueillir en fonction de leur type de trajet (*transit, intercommunal, communal*) sur les axes en capacité de les accueillir. Les communes établiront dans les secteurs concernés les mesures adéquates.

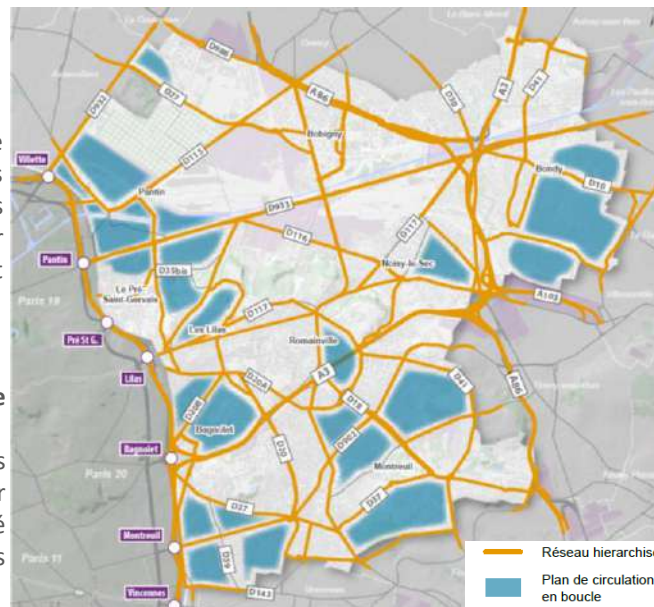
2/ Mettre en place les mesures pour contraindre la circulation de transit dans les secteurs identifiés

L'objectif est ainsi de rendre plus longue et donc moins avantageuse la circulation au sein des secteurs identifiés. Néanmoins, il conviendra de veiller à ce que les accès au cœur de ces zones restent possibles pour les personnes et les biens en véhicules motorisés, ainsi, aucune piétonnisation étendue ou allongement de parcours au-delà du raisonnable ne sont souhaités. Ces mesures peuvent prendre différentes formes, comme la création de poches étanches (sens uniques) ou la réalisation d'un aménagement permettant l'arrêt de la continuité d'un itinéraire (avec du mobilier urbain). Elles faciliteront l'objectif de fixer la circulation de transit sur certains axes (action 1.1). Ces mesures devront être définies en concertation avec les communes limitrophes et le Département. IDFM doit également être associé afin de vérifier que les mesures prises n'impactent pas la bonne circulation et performance des bus.

Rôle des acteurs

Communes Détermine les secteurs où la circulation de transit doit être limitée et réalise les aménagements et/ou arrêts de circulation pour leur mise en œuvre.

CD 93 Partenaire technique des Villes compte tenu de l'impact potentiel des mesures de contraintes sur les circulations sur le réseau de voirie départemental.



Impacts report modal

Faibles Elevés
✓

Faisabilité technique

Simple Complexe
✓

Faisabilité financière

Simple Complexe
✓

Estimation financière

- Les coûts restent négligeables avec soit la mise en place de panneau pour la mise en sens unique des rues, soit la mise en place de mobilier urbain pour empêcher physiquement la continuité de la circulation de l'ordre de 500 à 5 000 €. Mais une approche de traitement plus globale peut également être mise en œuvre dans le cadre d'une requalification des espaces publics.

Suivi des mesures

- Evolution des trafics par comptages routiers sur les axes concernés par les contraintes de circulation.
- Evolution de la part de PL sur les axes concernés par les contraintes.

2024

2025

2026

2027

2028

2029 et +

Détermination par les villes dans les secteurs identifiés des mesures à déployer pour contraindre la circulation de transit.

Mise en place des aménagements nécessaires pour dissuader la circulation de transit dans les secteurs identifiés.

Action 1.3 Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds

Détail de l'action à mettre en place

2/ Mettre en place les mesures pour contraindre la circulation de transit dans les secteurs identifiés

Sur Est Ensemble, la majeure partie des communes a travaillé ou est en cours de définition de nouveau plan de circulation visant à empêcher la circulation de transit.

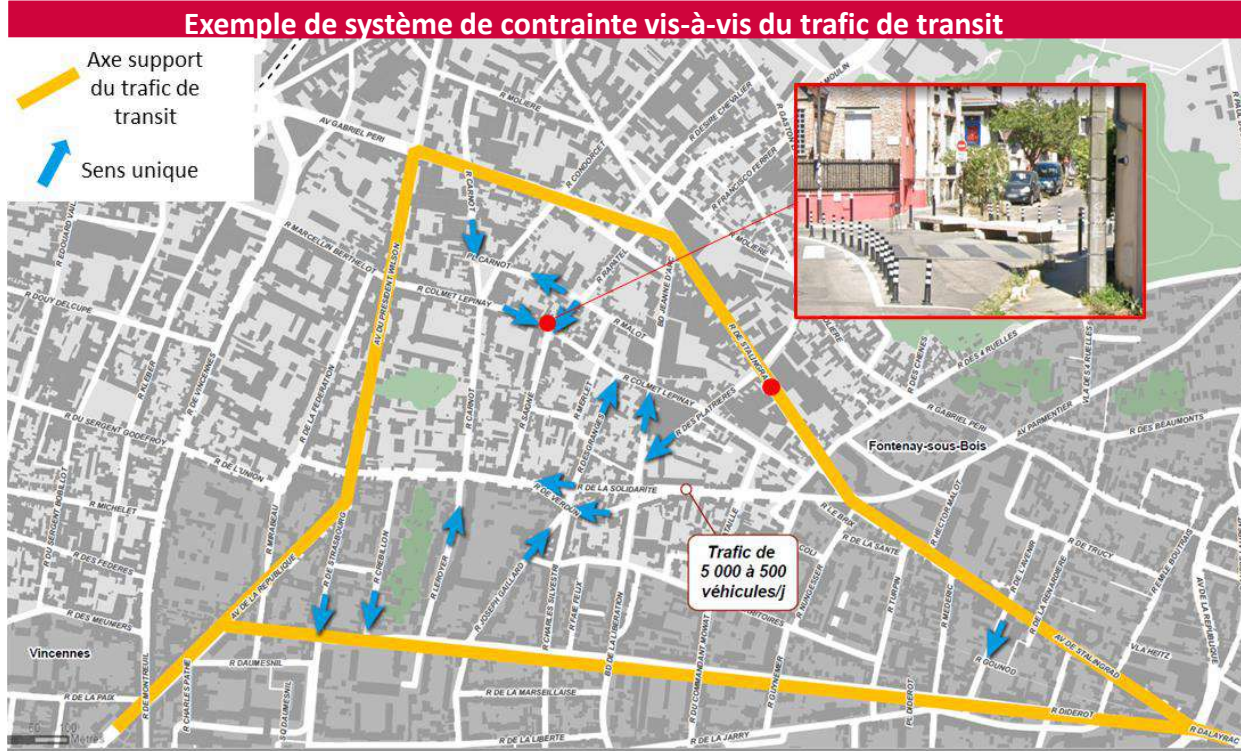
Cela permettra notamment de faciliter la mise en œuvre des mesures suivantes du PLM :

- Déploiement de la Rue des Ecoles,
- Des contraintes sur la circulation de transit,
- Une pacification réelle des secteurs en zone 30,
- Développement du maillage cyclable,
-

Points de vigilance

La mise en place de contrainte de la circulation de transit ne doit pas impacter la circulation des lignes de bus tout comme les PL en livraison et les bennes de ramassage des déchets.

Un travail partenarial avec les Villes d'Est Ensemble et les communes voisines pourraient être mené pour dessiner une stratégie plus large et éviter des effets négatifs en concertation avec le CD 93.



L'exemple de Montreuil

La Ville de Montreuil a mis en place un nouveau plan de circulation (G. Péri au Nord, Psdt Wilson à l'ouest, Stalingrad à l'est et Diderot sur Vincennes au Sud) à l'échelle d'un quartier qui a eu des résultats significatifs en termes d'abaissement des trafics automobiles (ex sur la rue de la Solidarité avec un trafic qui passe de 5 000 véh./j à 500 soit 10 fois moins de véhicule) du fait de la mise en place de sens unique et de rupture de la continuité de circulation automobile (place Carnot et rue Colmet Lépiny).

Ainsi, avec ces mesures de contraintes, la réalisation d'un trafic de transit est empêchée physiquement et les véhicules en transit doivent forcément s'appuyer sur les axes en capacité de les accueillir.

Des réflexions déjà en cours sur Est Ensemble

La Ville de Pantin réfléchit à ce type de démarche sur le secteur des rues Formagne & Victor Hugo.

Action 1.4

Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30

► Constats du diagnostic

Est Ensemble compte près de 500 km de voies limitées à 30 km/h, soit 81 % du linéaire de voirie du territoire. La majorité des villes a généralisé le 30 km/h, mais la plupart des rues ne disposent pas d'aménagements garantissant le respect de la vitesse réglementaire.

► Objectifs

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

► Mesures à mettre en place

1/ Mieux matérialiser les entrées et sorties de zones 30 par des « effets portes »

Il s'agit de marquer visuellement l'entrée dans une zone 30 où le partage modal de la voirie est la règle. Ces portes permettront de distinguer les rues de desserte locale des axes structurants (même ceux limités à 30 km/h) selon la hiérarchisation retenue à l'action 1.1. Elles seront à matérialiser au début des rues de desserte locale accessibles depuis un axe de niveau supérieur.

2/ Réaliser des aménagements de pacification contraignant physiquement les vitesses

Il existe un large panel de dispositifs d'apaisement des vitesses à réaliser selon les configurations locales, les contraintes techniques et financières et les opportunités de travaux. Ces dispositifs se distinguent en 3 types :

- Les réductions de largeur de voie : la réduction physique ou visuelle de la largeur des voies a un effet immédiat sur l'abaissement des vitesses ;
- Les surélévations de chaussée ;
- Les déflexions de trajectoire afin de casser les lignes droites favorables aux vitesses.

3/ Agir sur les régimes de priorité

4/ Retravailler les plans de circulation dans les quartiers afin d'empêcher le trafic de transit sur les voies résidentielles (cf. action 1.3)

Rôle des acteurs

<i>Est Ensemble</i>	<i>Coordinateur technique</i>
<i>Communes, CD93</i>	<i>Gestionnaires de voirie</i>

Rappel des attentes du PDUIF :

Action 3/4.1 : Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs



Impacts report modal

Faibles Elevés



Faisabilité technique

Simple Complexe



Faisabilité financière

Simple Complexe



Estimation financière

Coût à définir selon les programmes d'aménagements des Villes, exemple de coût :

- 10 à 15K€ pour un plateau piéton
- 3 K€ par entrée / sortie de zone 30. Estimation de 800 K€ à l'échelle des 9 communes.

Suivi des mesures

- Linéaire de voies à 30 km/h
- Evolution de l'accidentologie impliquant des modes actifs (nombre et gravité des accidents corporels)

2024

2025

2026

2027

2028

2029 et +

Mise en place au fur et à mesure des aménagements de voirie des dispositifs permettant de garantir le bon respect du 30 Km/h

► Détail de l'action à mettre en place

1/ Les effets portes

L'objectif des effets portes est de marquer une rupture entre les axes structurants à la fonction circulatoire et les voies de desserte où la cohabitation modale et la vie locale sont prépondérantes. Les portes donnent une information claire à l'automobile et marquent un changement d'ambiance identifiant le changement de statut de la voie.

Selon l'importance de la voie et des flux et le niveau d'intervention envisageable, les portes peuvent se composer : (classé selon un niveau d'intervention croissant) :

- Un marquage au sol « ZONE 30 » ;
- Un totem zone 30 ;
- Une résine gravillonnée colorée au sol ;
- Un rétrécissement sur les principales entrées, si l'espace le permet ;
- Un plateau piéton, voire un trottoir traversant.



Coûts HT hors main d'œuvre

Totem zone 30	2 000 € HT
Résine colorée gravillonnée (30 m ²) + marquage zone 30	1 500 € HT
Rétrécissement	600 – 2 000 € HT
Panneau zone 30 simple (entrée ou sortie) avec mat	200 € HT

► **Détail de l'action à mettre en place**
2/ Les aménagements de pacification (1/3)

	Dispositif	Description	Illustration
Les réductions de largeur de voie	Les réductions « physiques » de largeur	<p>Adapté quel que soit le trafic</p> <p>L'espace ainsi récupéré pourra être valorisé en faveur des piétons ou des cycles. Il faut toutefois laisser la largeur nécessaire pour les véhicules à gros gabarit (bus, collecte des déchets...).</p>	<p>avant</p>  <p>après</p> 
	Les réductions « visuelles » de largeur (ou effet paroi)	<p>Adapté pour un trafic jusqu'à 3 000 véhic./j</p> <p>Le rehaussement d'une bordure, la plantation d'arbustes en bordures de chaussée ou la pose d'un mobilier urbain créent un sentiment d'étroitesse.</p>	<p>Effet paroi grâce à des barrières</p> 
	Les écluses	<p>Adapté pour un trafic jusqu'à 3 000 véhic./j</p> <p>Dans les voies à doubles sens, la largeur de la chaussée est réduite ponctuellement empêchant le croisement des véhicules. Les écluses doivent prévoir des bypass pour les vélos.</p>	 <p>Ecluse avec bypass vélo</p>
	La réduction des rayons de courbure dans les intersections	<p>Adapté quel que soit le trafic – à éviter sur les axes avec ligne de bus</p> <p>Elle permet de « fermer » les virages et intersections et d'orthogonaliser les flux. Cet aménagement a l'avantage de diminuer les vitesses aux intersections, de libérer de l'espace pour les piétons, de réaliser des passages piétons plus courts et perpendiculaires au trottoir et de dissuader le transit de véhicules à grand gabarit.</p>	

2/ Les aménagements de pacification (2/3)

	Dispositif	Description	Illustration
Les surélévations de chaussée	Les ralentisseurs	<p>A limiter à des voies à faible trafic à partir de 21h</p> <p>Leur usage est réglementé par le décret n°94-447 du 27 mai 1994. Ils doivent être implantés sur des voies à trafic inférieur à 3000 véh./j n'accueillant pas de ligne TC.</p>	
	Les coussins berlinois	<p>A limiter à des voies à faible trafic à partir de 21h</p> <p>Ce type d'aménagements est intéressant sur les voies empruntées par une ligne régulière de transport en commun mais n'est pas aussi efficace qu'un plateau et peut être contourné par les deux-roues motorisés. Son usage n'est pas réglementé ni normé.</p>	 
	Les plateaux piétons	<p>Adapté quel que soit le trafic</p> <p>D'une longueur supérieure à 10 m, le plateau occupe toute la largeur de la chaussée et recouvre l'ensemble d'une intersection. Ils s'intègrent très bien dans le paysage urbain et facilitent la traversée des piétons. Son usage n'est pas réglementé ni normé.</p>	<p>Plateau piéton</p> 
	Les trottoirs traversants	<p>Adapté quel que soit le trafic</p> <p>Ceux-ci vont plus loin que le plateau et opèrent un renversement des rôles : c'est l'automobiliste qui franchit l'espace du piéton, et non le piéton qui emprunte la chaussée. Ces aménagements sont à réaliser en priorité sur les itinéraires piétons prioritaires et les secteurs à enjeux aux abords de pôles générateurs de déplacements.</p>	<p>Trottoir traversant</p> 

► Détail de l'action à mettre en place 2/ Les aménagements de pacification (3/3)

	Dispositif	Description	Illustration
Les déflexions de trajectoire	Les chicanes	<p>Adapté quel que soit le trafic</p> <p>Elle modifie le tracé de la voie en créant une sinuosité. Elle peut s'appuyer sur l'architecture. Contrairement à l'écluse, les deux sens de circulation sont maintenus.</p>	<p>avant</p>  <p>après</p> 
	Les « chicanes-écluses » avec du stationnement longitudinal alterné	<p>Adapté pour un trafic jusqu'à 3 000 véhic./j avec une attention particulière sur le double sens cyclable</p> <p>La matérialisation du stationnement longitudinal de manière alternée (par exemple en changeant de côté tous les 30 mètres) permet de casser la ligne droite et créer un rétrécissement.</p>	

3/ Agir sur les régimes de priorité

La généralisation des priorités à droite à l'échelle d'un quartier est un outil efficace et peu onéreux de pacification. Le ralentissement est imposé pour tous à chaque intersection. Toutefois il n'est efficace que si elle est généralisée. En effet une priorité à droite ponctuelle est particulièrement incohérente et dangereuse en surprenant l'utilisateur.

Il s'agira toutefois à veiller à assurer une bonne visibilité des intersections et à bien marquer les doubles sens cyclables s'ils existent (car la priorité à droite s'applique aussi aux cyclistes).

Points de vigilance

La mise en place d'aménagements de pacification ne doit pas impacter la circulation des lignes de bus.
La réalisation des aménagements de pacification doit être réalisée en cohérence avec le développement de la marche, de l'accessibilité et du vélo sur Est Ensemble.

► Constats du diagnostic

Sur les 196 entrées d'établissement scolaires d'Est Ensemble, 77 % présentent un niveau de sécurité satisfaisant avec une limitation à 30 km/h, des barrières de protection et des traversées sécurisées.

► Objectifs

Sécuriser les abords des établissements scolaires et favoriser l'usage des modes actifs pour se rendre à l'école.

► Mesures à mettre en place

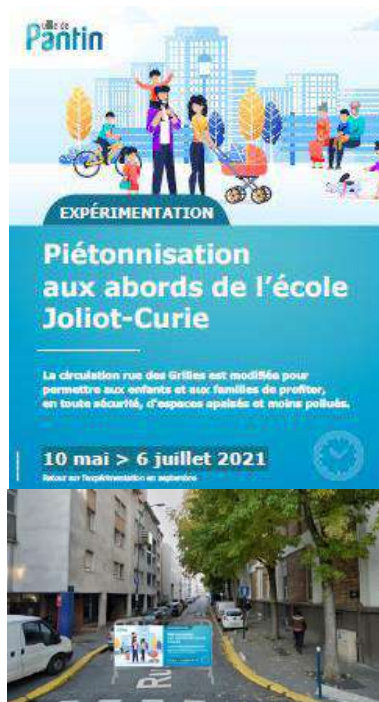
1/ Généraliser la pacification aux abords des établissements scolaires

Sur les voies identifiées comme structurantes (action 1.1) et en cohérence avec les engagements du PDUIF, la limitation à 30 km/h s'accompagnera de dispositifs de pacification des abords des entrées.

Sur les voies locales, la pacification sera automatiquement réalisée.

2/ Développer dès que possible le concept de rue aux écoles

Pour les établissements dont l'entrée est située sur une voie de desserte locale (action 1.1), il s'agira de développer le concept de la rue aux écoles (ou rue scolaire) qui va vers une réappropriation de la rue par le piéton en proposant plusieurs niveaux d'intervention selon la configuration et les contraintes propres à chaque école. Ce développement peut aller jusqu'à la piétonnisation de rues desservant une école.



Rue scolaire à Pantin

Rôle des acteurs

Est Ensemble Coordinateur technique

Communes Gestionnaires de voirie

Etablissements scolaires Partenaires techniques et pédagogiques

Rappel des attentes du PDUIF :

Action 3/4.1 : Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs

Le PDUIF prévoit de limiter la vitesse sur la voirie structurante à 30 km/h aux abords des équipements scolaires.

Action 3.1 : Aménager la rue pour le piéton

Le PDUIF prévoit notamment d'assurer la continuité et la qualité des aménagements piétons en s'assurant que les trottoirs soient adaptés aux flux piétons qu'ils accueillent.

Action 5.1 : Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière

Le PDUIF souhaite agir sur la voirie pour limiter la gravité des accidents en particulier en intégrant la sécurité de tous les usagers dans la conception des projets de voirie.

Impacts report modal

Faibles Elevés



Faisabilité technique

Simple Complexe



Faisabilité financière

Simple Complexe



Estimation financière

- La pacification par école est de l'ordre de 15 à 20K€ (création d'un plateau piéton / barrières / panneau).
- La mise en place d'une rue aux écoles peut être modique (500 à 1 000 € pour du mobilier urbain ou plot béton) et être plus coûteuse dans le cadre d'une requalification plus importante de l'espace public (+ 100 K€).

Suivi des mesures

- Nombre d'établissements ayant fait l'objet de réalisation en faveur de la rue aux écoles
- Nombre de rues scolaires effectives

2024

2025

2026

2027

2028

2029 et +

Traitement des 22 écoles encore « non sécurisées » sur Est Ensemble
Développement des rues des écoles dès que possible

Développement des rues des écoles dès que possible

► Détail de l'action à mettre en place

1/ Généraliser la pacification aux abords des établissements scolaires

Les voies définies comme structurantes (action 1.1) accueillant un établissement scolaire supposent de concilier 2 fonctions : une fonction circulatoire et une fonction forte de vie locale à fort enjeu de sécurité routière.

Pour ces établissements, l'objectif est de créer **un environnement scolaire** facilement perceptible par tous les usagers de la rue. Plusieurs interventions ont déjà été réalisées et peuvent être poursuivies :

- **Limiter la vitesse à 30 km/h.**
- **Agrandir les parvis** en réaffectant l'espace occupé par du stationnement, voire une voie de circulation : l'objectif est d'une part de créer un espace suffisamment large au regard du flux, confortable et sécurisé, d'autre de mieux matérialiser les abords de l'établissements depuis la rue.
- **Retravailler les traversées piétonnes** : pour protéger les enfants de la circulation et qu'ils ne se retrouvent directement sur la chaussée dès la sortie d'école, il convient de déplacer les passages piétons d'une dizaine de mètres de part et d'autre de l'entrée de l'école. Par ailleurs, il convient d'assurer une bonne visibilité des traversées piétonnes en dégagant de tout obstacle le champ de vision de l'enfant.
- **Réaliser des plateaux piétons** : ils garantissent le ralentissement des véhicules et créent une continuité avec le parvis. Le plateau peut être réalisé dans un enrobé de couleur afin de mieux matérialiser l'établissement.
- **Réduire la largeur des voies de circulation** aux abords des écoles : cette réduction peut être physique ou visuelle à l'aide de l'implantation d'une végétation ou de mobiliers urbains.

Récupération du stationnement et décalage du passage piéton à Montreuil



Google Street View

Plateau piéton en enrobé rouge près d'une école à Lyon



Google Street View

2/ Développer dès que possible le concept de rue des écoles

Le concept de rue aux écoles, ou rue scolaire, consiste à offrir une large place aux piétons aux abords des écoles en engageant une fermeture temporaire de la rue à la circulation. L'objectif est de créer des **micro-centralités apaisées et qualitatives** aux abords des établissements scolaires. Au-delà de l'aspect sécuritaire, c'est une démarche en faveur de **l'usage des mobilités douces** et de **reconquête et d'apaisement de l'espace public**.

Le concept de rue aux écoles se décline en plusieurs niveaux d'intervention selon les caractéristiques et les contraintes techniques de la rue et le degré de conservation de la circulation motorisée.

Intervention	Circulation maintenue	Piétonisation temporaire aux heures d'entrée et de sortie d'école	Piétonisation permanente
Objectifs	Apaiser et sécuriser	Apaiser et concilier les usages	Rendre la rue aux enfants et créer un espace calme
Réglementation	Zone de rencontre	Zone de rencontre permanente Aire piétonne temporaire aux horaires d'entrée et sortie d'école (sortie riveraine conservée mais gestion des entrées plus délicates)	Aire piétonne (accès riverains conservés) Stationnement interdit
Situation type	<ul style="list-style-type: none"> Rue avec lignes de bus Rue sans itinéraire de délestage 	<ul style="list-style-type: none"> Rue faiblement circulée avec itinéraire de délestage possible Pas de circulation de bus 	
Principes d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement de dispositifs de pacification (chicanes, plateaux, coussins...) Extension des parvis sur les espaces de stationnement Déport des passages piétons de l'axe de l'entrée d'école Végétalisation 	<ul style="list-style-type: none"> Pose de barrières amovibles Végétalisation 	<ul style="list-style-type: none"> Pose d'une barrière fixe ou d'une borne de contrôle d'accès pour les riverains Végétalisation A terme, requalification de l'espace public et transformation de la rue de l'école en un nouvel espace de vie pour les enfants



Action 1.5

Rue aux écoles : sécuriser l'ensemble des entrées/sorties des établissements scolaires

Selon la hiérarchisation du réseau viaire, les entrées / sorties des établissements scolaires ne nécessitent pas le même type de traitement :

Pour les établissements situés sur des axes structurants :

Le traitement préconisé est d'y agir dès que possible en termes de pacification. Sur Est Ensemble la majorité des établissements scolaires sont considérés comme déjà sécurisés. 18 établissements ont cependant une sécurisation qui reste perfectible et 4 ont une sécurisation à réaliser.

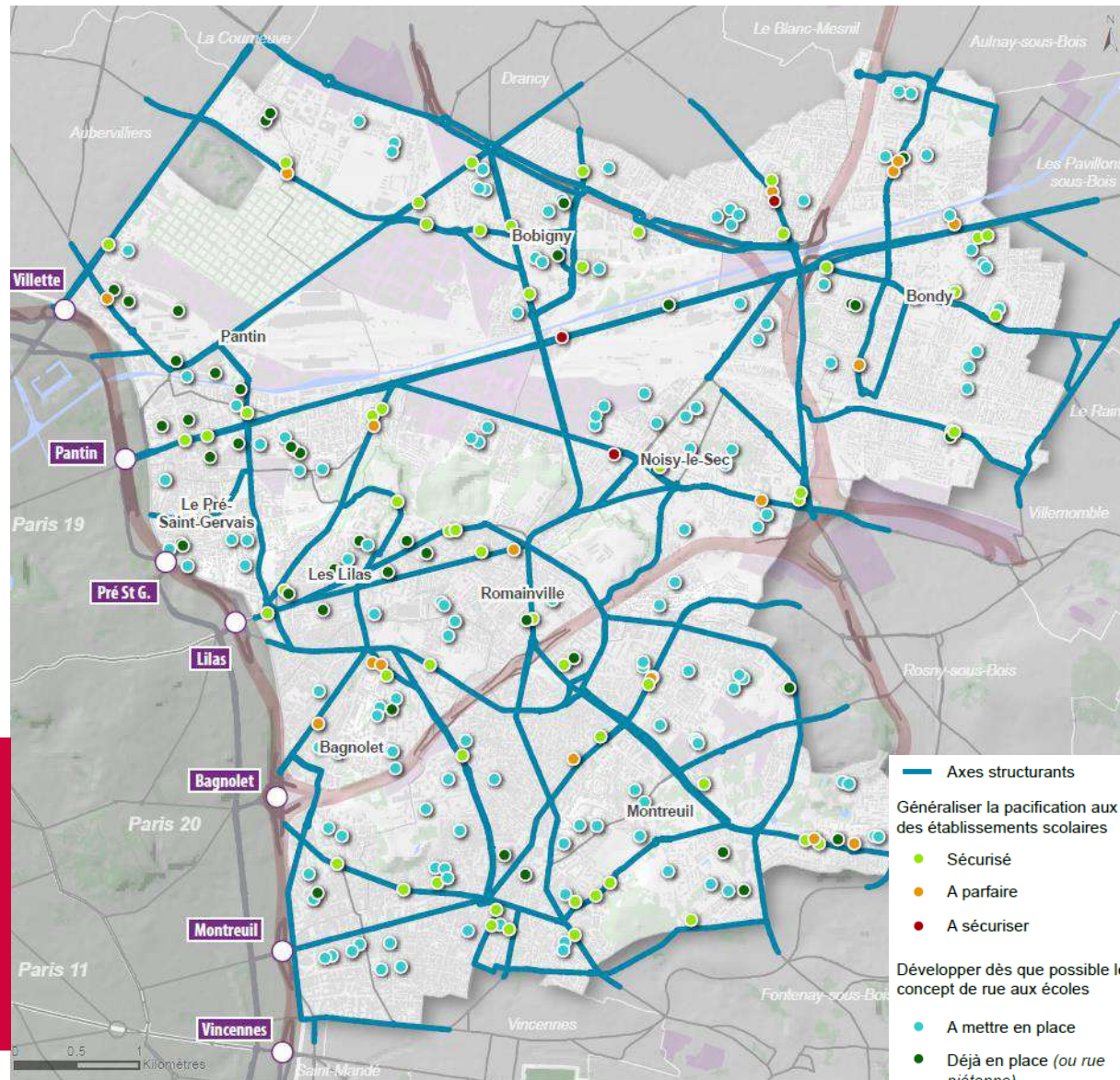
Pour les établissements situés en dehors des axes structurants :

Ici c'est la mise en place du concept de rue aux écoles qui est à analyser au cas par cas en lien notamment avec l'action 1.3 pour contraindre la circulation de transit.

Pour les établissements qui ne pourraient bénéficier de rue des écoles, il conviendra alors d'opter pour une pacification si cela n'est pas déjà fait.

Niveau de sécurisation des établissements scolaires

Pour chaque entrée d'établissement scolaire il a été observé la présence d'aménagements permettant de sécuriser les parcours à pied des enfants. Si l'entrée bénéficie de barrières guidant vers les passages piétons, d'une limitation à 30 Km/h couplée à des aménagements visant à garantir le respect des limites de vitesse réglementaire l'entrée est considérée comme sécurisée. Si un aspect est manquant alors la sécurisation reste à parfaire et si aucun dispositif n'est en place, l'école est à sécuriser.



► Constats du diagnostic

Sur Est Ensemble, les bus constituent un complément essentiel de l'offre lourde de TC. Leur attractivité est sensiblement menacée par des temps de parcours augmentés. L'intensité de la circulation automobile en est responsable, et contribue à l'augmentation des coûts d'exploitation pour la collectivité.

► Objectifs

Améliorer la vitesse des bus les rend plus attractifs mais également moins coûteux. Ainsi, le PLM propose de mettre en place dès que possible des aménagements de voirie visant à garantir une vitesse commerciale constante quel que soit les périodes de la journée. Ces aménagements doivent se placer sur les axes les plus fréquentés par les lignes du territoire. Des bus plus rapides raccourcissent les des temps de parcours et attirent les usagers.

Enfin, via cette action, Est Ensemble entend garantir le préalable au développement / renforcement de l'offre de bus sur Est Ensemble.

► Mesures à mettre en place

1/ Identification des tronçons les plus fréquentés par les bus

En lien avec IDFM, les tronçons de voirie où l'offre de bus circulant sur Est Ensemble ont été identifiés. Ces axes seront concernés en priorité par la mise en place d'aménagement pour garantir la performance des lignes de bus.

2/ Déterminer les axes et carrefours devant bénéficier d'aménagements favorisant la performance des bus

En fonction de la hiérarchisation du réseau viaire (action 1.1), différents aménagements favorisant la performance pourront être envisagés :

- Un couloir réservé bus continu comme pour le Tzen 3 sur la RD 933,
- des aménagements de couloirs bus en approche des carrefours,
- la priorisation des bus aux carrefours à feux.

La mise en place de ces aménagements devra se réaliser en fonction de différents arbitrages sur l'espace viaire alloué à chaque mode (action 3.1), en prenant en compte le maillage cyclable à développer sur Est Ensemble (action 1.7) Ils seront permis par la nécessaire réappropriation et la rationalisation de la politique de stationnement (action 3.3) qui permettront une meilleure utilisation des places automobiles

Rôle des acteurs	
Est Ensemble	Coordination des différents acteurs
Communes CD 93	Partenaire technique pour la définition des aménagements de voirie pour les bus sur les axes où ils sont maître d'ouvrage
IDFM	Partenaire technique et partenaire financier pour les aménagements de voirie favorisant la performance des bus

Rappel des attentes du PDUIF pour cette mesure :

Action 2.4 : Un réseau de bus plus attractif –

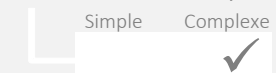
Prescriptions du PDU IF : Mise en place de priorité bus aux carrefours assurée par les gestionnaires de voirie pour les lignes fortes.

Recommandations du PDU IF : Améliorer l'exploitation des lignes avec des aménagements de voirie. Mettre en place des priorités aux carrefours.

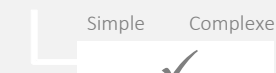
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Coût restant à définir en fonction des choix portés par les différentes maîtrises d'ouvrage concernant les aménagements pour la performance des bus

Suivi des mesures

- Evolution des vitesses commerciales sur les lignes disposant de nouveaux aménagements pour les bus
- Evolution du trafic voyageur sur les lignes ayant bénéficié d'amélioration de performance

2024	2025	2026	2027	2028	2029 et +
Arrêt des lignes et axes où des améliorations de la performance peuvent être réalisées.	Mise en place des aménagements nécessaires pour atteindre les objectifs d'amélioration de la performance des bus.				

► **Détail de l'action à mettre en place**

1/ Identification des tronçons les plus fréquentés par les bus

Le Plan des Mobilités en Ile-de-France (Plan Mobîdf) en cours de révision définira les tronçons à l'échelle régionale les plus structurant pour l'offre de bus.

Le travail d'analyse d'IDFM est en cours sur ce sujet et les arbitrages n'ont pas encore été fait à l'heure où le PLM d'Est Ensemble est arrêté, notamment considérant le nombre de services à prendre en compte pour déterminer le caractère structurant ou non pour les bus sur la voirie.

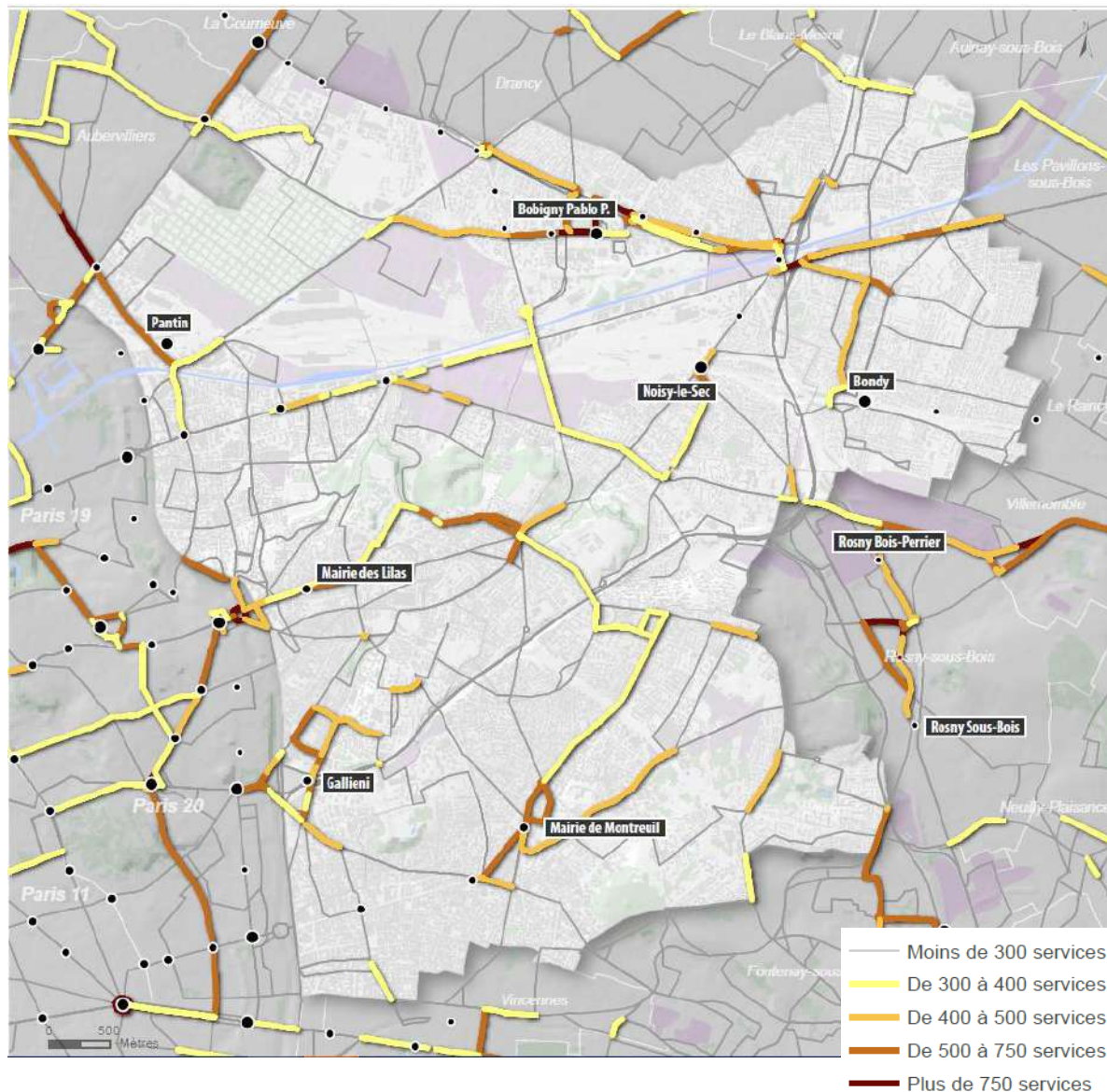
Ainsi, sont représentés sur la carte ci-contre les tronçons de voirie qui accueillent actuellement plus de 300 services par jour de semaine.

NB : Une cartographie amenée à évoluer avec les projets portés sur l'offre de bus dans le cadre du PLM :

En premier lieu, la restructuration du réseau de bus en lien avec l'arrivée des prolongements du M11 et T1 va changer les itinéraires de certaines lignes de bus et renforcer l'offre de service sur d'autres (48 & 147)

En second lieu, des changements peuvent avoir lieu suite aux demandes d'itinéraires de lignes et renfort d'offre portées par Est Ensemble (cf. action 2.1).

Enfin, le projet de création d'une ligne de bus Nord-Sud demandée par Est Ensemble pourrait également modifier la fréquentation des différents axes présentés ici (cf. action 2.1).



► Détail de l'action à mettre en place

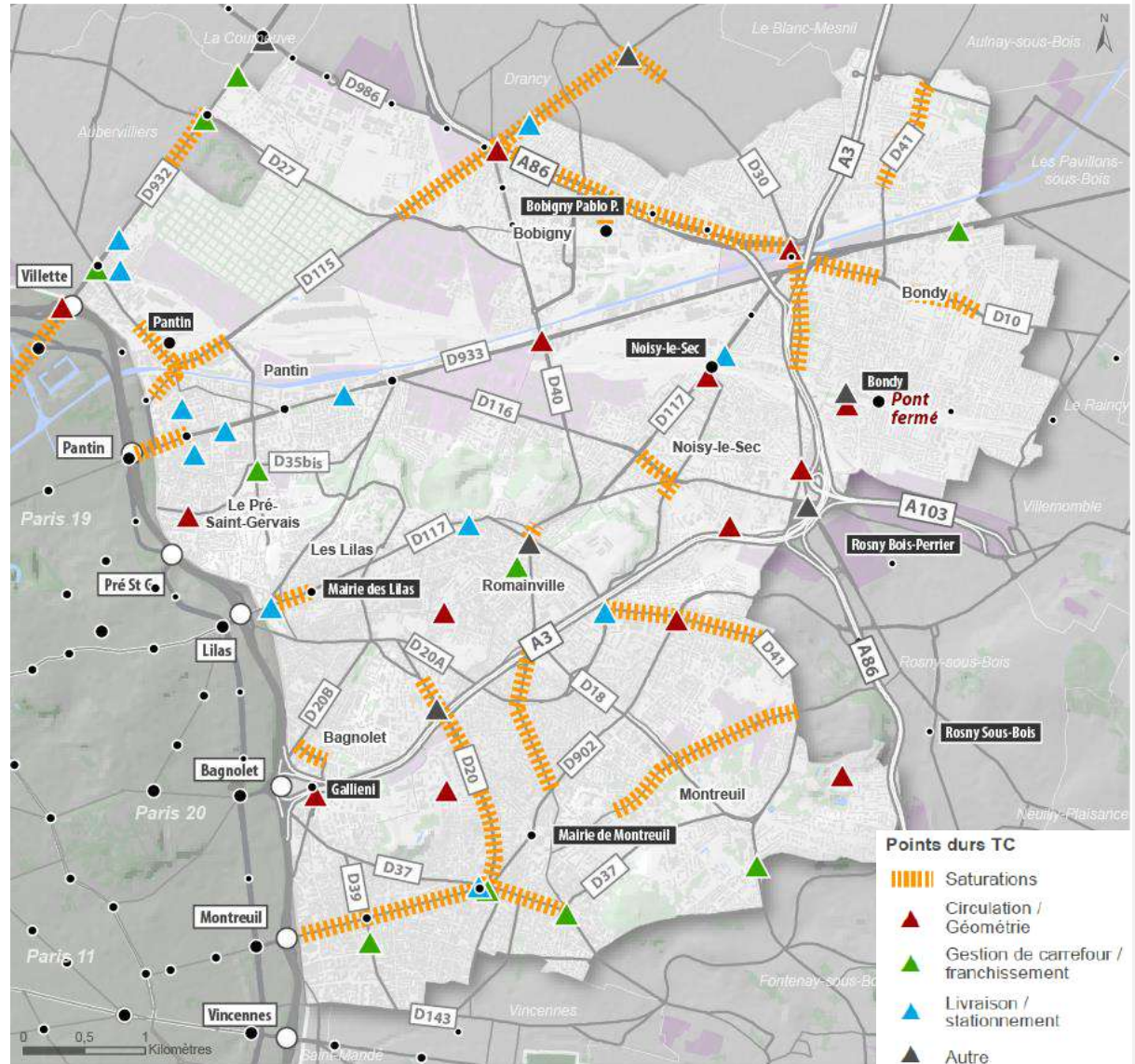
2/ Déterminer les axes et carrefours devant bénéficier d'aménagements favorisant la performance des bus

Concernant les conditions de circulation des bus sur Est Ensemble, un recensement des différentes difficultés a été réalisé à partir des informations fournies par le CD 93 et les transporteurs. Selon les types de difficultés les réponses à apporter sont différentes :

- Pour les saturations, il convient de favoriser la réalisation de couloirs bus à minima en amont des carrefours avec priorisation aux feux,
- Pour les points durs de circulation / géométrie, des travaux peuvent être envisagés pour reconfigurer l'axe viaire ou le carrefour concerné,
- Pour les difficultés de gestion de carrefour, une priorisation aux feux des TC doit être recherchée,
- Pour les problèmes liés aux stationnements / livraisons, il convient de mettre en place un contrôle efficace pour lutter contre ces incivismes (actions 3.3 et 3.5).

Sur cette base de travail, Est Ensemble coordonnera le rôle de chaque maître d'ouvrage (action 4.7) pour que les travaux entrepris soient en cohérence avec l'ensemble des actions menées dans le cadre du PLM (Rue des écoles / réelle pacification des zones 30 / développement du maillage cyclable).

Les travaux qui seront menés en matière d'aménagement visant à améliorer la performance des bus devront être planifiés en 2024 pour une réalisation au cours du PLM et au-delà et ce, en fonction des travaux menés à la fois pour l'arrivée des futurs modes lourds mais également des différents projets urbains d'Est Ensemble.



Action 1.6

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

► Détail de l'action à mettre en place

A horizon du PLM une première priorité de traitement des points durs peut être avancée :

1/ L'ensemble des points durs liés aux problèmes de stationnement illicite (automobile & livraisons) doit être traité dans le cadre du contrôle mis en place par chaque commune.

2/ A court terme il conviendra de consolider en termes de performance la ligne 170 par son nouvel itinéraire du fait de la piétonnisation de la rue Hoche à Pantin.

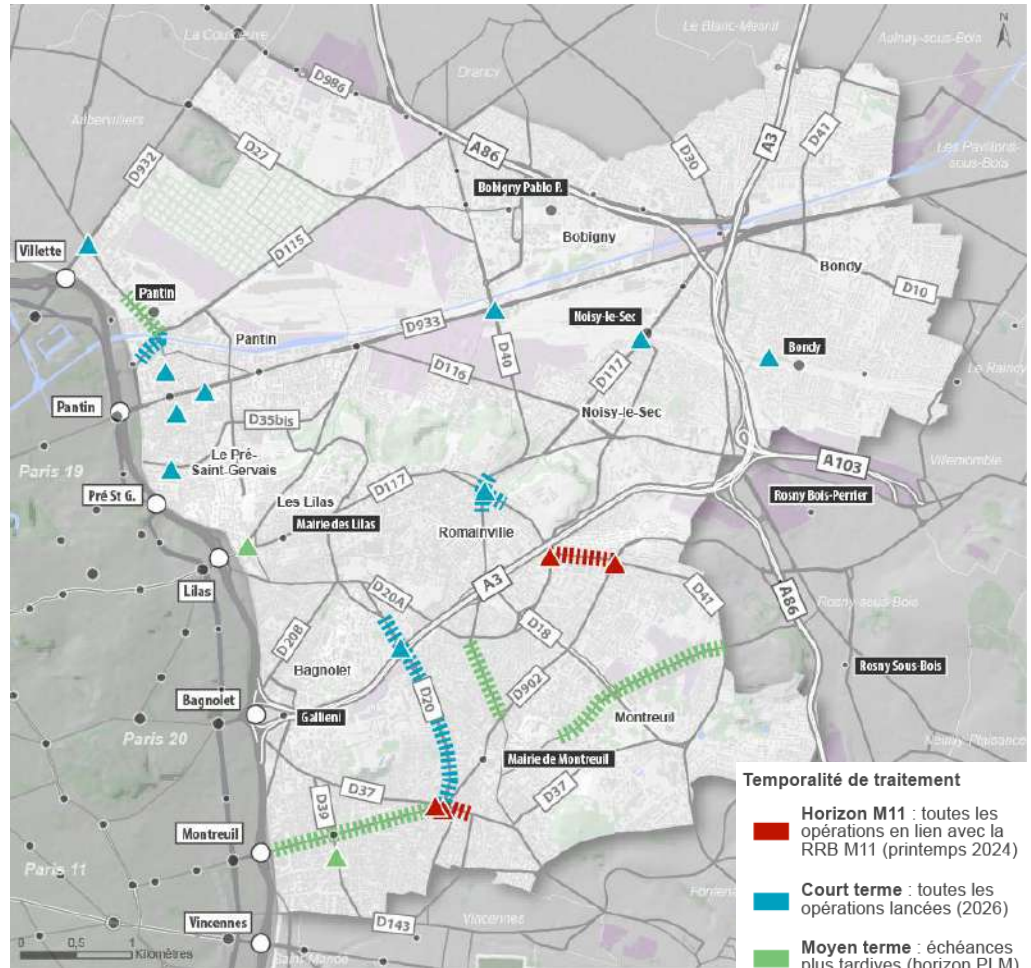
Des aménagements en amont des carrefours doivent être recherchés sur Montreuil pour les lignes 102 et 121.

Il conviendra de rétablir la circulation au niveau du pont Jules Ferry à Bondy pour les bus.

3/ A horizon M11 il conviendra de consolider un maillage bus structurant pour les futures itinéraires des lignes 76, 105 et 322 et notamment traiter les difficultés au niveau du pont de la Folie. Des aménagements de voirie sont à prévoir pour les lignes 105 et 245 sur Noisy-le-Sec et pour la 105 sur le Bd de la Liberté aux Lilas. A Montreuil, le Bd de la Boissière est un axe à privilégier pour la circulation des bus pour les lignes 76, 129 et 301. Pour la ligne 129, la circulation sur Montreuil doit être améliorée, notamment sur l'avenue de Paris, avant la prolongation envisagée jusqu'à Porte de Montreuil.

4/ A horizon du PLM A Bobigny, dans le quartier de l'Etoile, un axe devra être aménagé pour permettre une desserte du futur M15. En lien avec le projet d'une ligne Nord / Sud à l'ouest du Territoire, un maillage bus structurant doit être préservé pour relier le nord et le sud du territoire du Faubourg afin d'assurer la circulation des bus à horizon T1.

Concernant les autres points durs de bus recensés dans le cadre du PLM leur traitement doit être réalisé en concomitance avec le développement du maillage cyclable sur Est Ensemble en lien avec l'action 4.8 du PLM.



Autres traitements attendus sur le réseau bus à horizon du PLM

- Une attention particulière pour la bonne circulation des bus durant les périodes de travaux (T1 / T11 / Tzen3).
- Aménager une nouvelle gare routière à Pantin (lignes 61 / 248 & 330)
- Aménager le terminus de la ligne 102 à Bondy, en cours de discussion avec IDFM et la commune

► Constats du diagnostic

Est Ensemble compte environ 115 km d'aménagements cyclables. 65 % d'entre eux sont en site propre. 53 % des aménagements sur le territoire d'Est Ensemble sont jugés de bonne qualité (60 km), et 35 % de qualité moyenne (40 km).

► Objectifs

Obtenir un maillage cyclable continu et hiérarchisé sur Est Ensemble.

► Mesures à mettre en place

1/ Hiérarchiser le réseau cyclable en 3 niveaux :

- **Le structurant régional** : liaisons magistrales vélos pour relier les différents secteurs d'IDF (RER-V et Plan Vélo Métropolitain) ;
- **Le structurant intercommunal / territorial** : axes de liaisons entre les communes et vers les équipements stratégiques d'envergure territoriale
- **Le maillage fin** : le reste du maillage, en desserte fine des communes et des quartiers. Il n'est pas attendu de réflexion sur ce niveau au sein du PLM. La réponse est généralement liée à la réelle pacification des différents axes communaux (zone 30 / zone de rencontre action 1.4) sur lesquelles les villes peuvent compléter par des aménagements cyclables.

2/ Travailler une identité visuelle pour le maillage structurant régional en appliquant la stratégie du RER-V

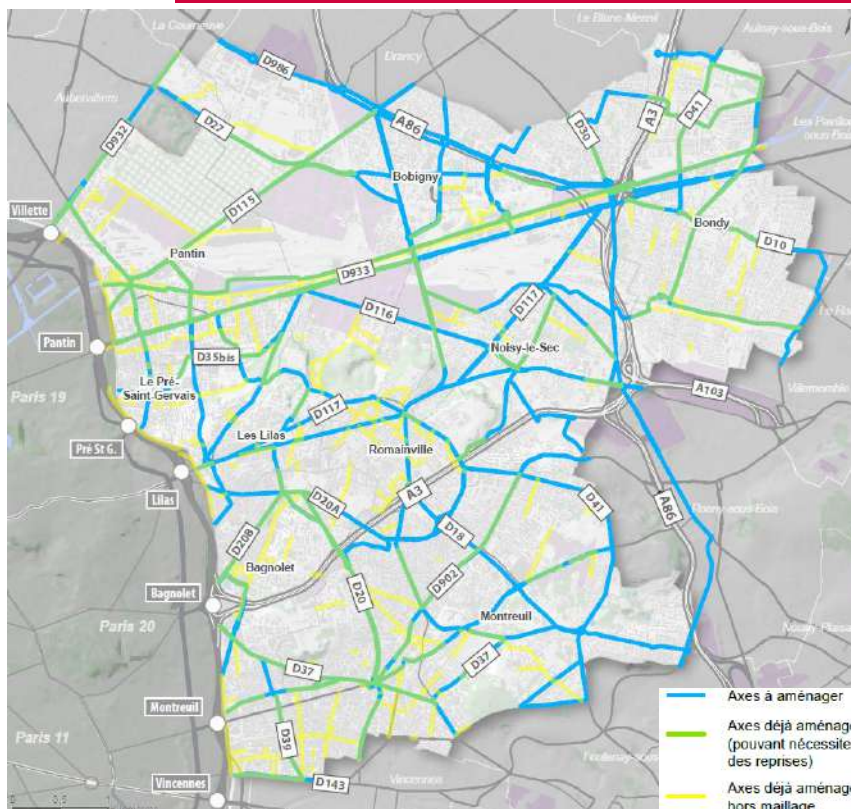
3/ Accompagner le développement et la structuration du réseau par du jalonnement vélo

NB : en termes d'éco conditionnalité, lors de l'aménagement du maillage cyclable, et afin de jalonner et de sécuriser les déplacements actifs, une signalétique adaptée permettant de différencier les différents modes de déplacements sur la voirie sera employée.

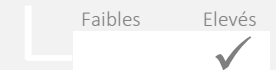
Rôle des acteurs

Est Ensemble	Coordinateur technique
Communes, CD93	Gestionnaires de voirie
Région, Etat	Financeurs possibles

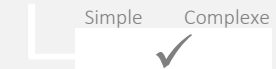
Rappel des attentes du PDUIF : Action 4.1 : Rendre la voirie cyclable



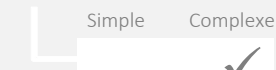
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- A raison de 250 €/ml pour un aménagement cyclable en moyenne, le coût de réalisation des 92 km non aménagés du maillage représente 28 M€
- Reprise des aménagements existants pour amélioration qualitative et sécuritaire à raison de 75 €/ml soit 4 M€
- Jalonnement : env. 300 k€
- Suivi des mesures
- Linéaire d'aménagements cyclables
- Ratio linéaire d'aménagements par le nombre d'habitants
- Evolution de la part modale des cycles

2024

2025

2026

2027

2028

2029 et +

Réalisation des aménagements cyclables programmés à horizon du PLM (selon les axes identifiés dans la présente fiche action).

Finalisation des aménagements cyclables programmés dans le PLM.

► Détail de l'action à mettre en place

1/ Hiérarchiser le réseau cyclable en 3 niveaux

Le maillage cyclable proposé au PLM reprend les projets supra-territoriaux : le RER-V, le plan vélo métropolitain et le plan départemental de 100 % des départementales cyclables.

Des axes complémentaires ont été définis afin de créer un ensemble cohérent répondant aux besoins quotidiens des cyclistes dans leurs trajets intercommunaux sur Est Ensemble.

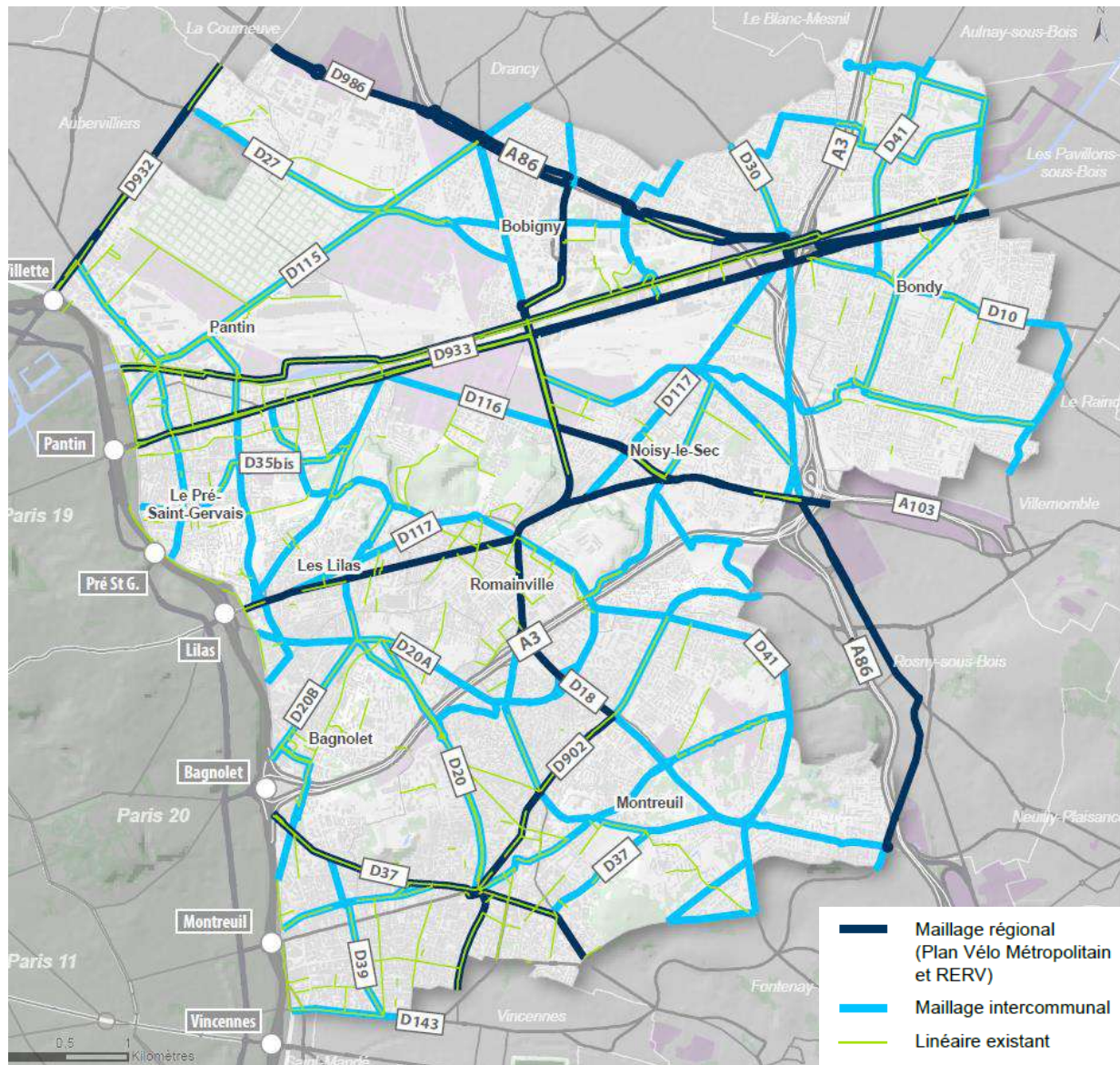
Ce maillage représente approximativement **154 km de voies aménagées pour les cycles**. 62 km disposent déjà d'un aménagement cyclable, dont environ la moitié est de bonne qualité.



Montreuil



Pantin



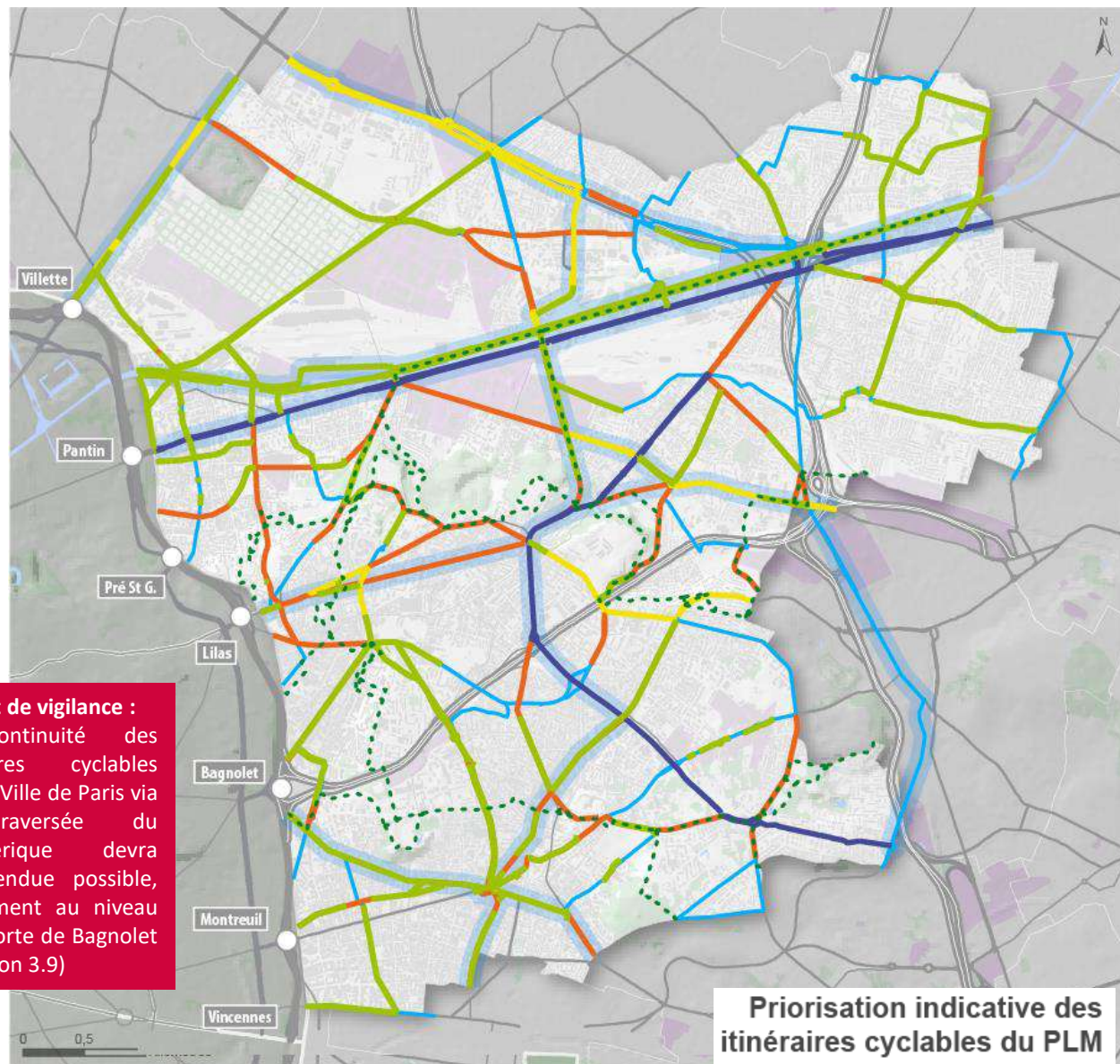
La mise en place des aménagements cyclables doit se réaliser en lien avec les différents maîtres d'ouvrage et en particulier le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis.

Différents horizons temporels sont définis :

- **A court terme** : cela correspond aux axes définis dans le triennal 2022 / 2024 du CD 93
- **A terme du PLM** : d'ici à début 2029, pour assurer des connexions en rabattement en cycle en direction du M5 notamment.
- **Dans le cadre du prolongement du T1 et de la réalisation du Tzen 3**: des aménagements cyclables sont prévus le long du parcours du T1 et du Tzen 3 qui seront réalisés au fur et à mesure des travaux.
- **Au-delà du PLM** : la réalisation de près de 100 Km de maillage cyclable ne peut raisonnablement s'envisager sur une période de 5 ans.

- Aménagement existant
- Maillage au plan Triennal du CD 93 en cours 2022-2024
- Proposition pour un maillage à l'horizon PLM (2029)
- Maillage réalisé dans le cadre de la réalisation du T1 et Tzen 3
- Proposition de maillage au-delà du PLM
- Projet du Grand Chemin
- Maillage régional (Plan Vélo Métropolitain et RER-V)

Point de vigilance :
La continuité des itinéraires cyclables avec la Ville de Paris via la traversée du périphérique devra être rendue possible, notamment au niveau de la Porte de Bagnolet (cf. action 3.9)



Priorisation indicative des itinéraires cyclables du PLM

► **Détail de l'action à mettre en place**

2/ Travailler une identité visuelle pour le maillage structurant régional

Une identité visuelle forte et continue pourra être réalisée sur le maillage structurant régional.

La Région s'est dotée d'un cahier des charges pour fournir un cadre technique cohérent au RER-V. Un référentiel de jalonnement a été bâti, basé sur la couleur bleue. Il prévoit notamment la réalisation d'un marquage au sol spécifique et continu. Ainsi sur Est Ensemble, le maillage structurant régional correspondant au RER-V reprendra la charte graphique RER-V de la Région.

Pour les restes du maillage structurant régional correspondant aux axes du **Plan Vélo Métropolitain**, et en l'absence d'un cahier des charges spécifique de la MGP, il s'agira de proposer également une identité visuelle. L'enjeu est d'identifier ces axes comme étant du même niveau que le RER-V. La charte graphique pourra reprendre les grands principes émis pour le RER-V en l'adaptant aux couleurs locales.



Chronovélo à Grenoble

Signalisation horizontale/marquage au sol

Marquage de rive

Marquage sur carrefour

- Un marquage au sol renforcé a été étudié, pour confirmer les continuités sur les itinéraires : marquage en rive et chevrons aux intersections.
- La mise en œuvre de ce marquage spécifique est possible sur les sections en site propre.



Comité de pilotage régional du RER-V

JALONNEMENT - Signalisations VERTICALES spécifiques

Panneaux de jalonnement

Panneaux de rabattement

Panneaux de fin d'itinéraire ou d'itinéraire provisoire

- La mise en œuvre d'une signalisation verticale de type DV, adaptée pour la rendre spécifique aux lignes de RER-V permet d'assurer une cohérence entre les lignes de RER-V et les réseaux extérieurs.
- Les équipements de signalisation sont homogènes, faisant apparaître les informations clés pour être bien identifiables : symbole de ligne ; origine/destination ; Pôles hiérarchisés.
- Des panneaux de rabattement spécifiques sont prévus pour identifier une ligne à proximité.
- Une signalisation de fin temporaire d'itinéraire et de continuité temporaire en période de travaux sera mise en œuvre.



► Détail de l'action à mettre en place

3/ Accompagner le développement et la structuration du réseau par du jalonnement vélo

Les objectifs du jalonnement et de la signalisation cyclables sont les suivants :

- Identifier les itinéraires adaptés et sécurisés ;
- Guider le cycliste tout au long de son parcours ;
- Mettre en valeur les infrastructures réalisées et matérialiser le réseau cyclable en lui donnant une image ;
- Communiquer sur la possibilité d'utiliser le vélo pour rejoindre certaines destinations.

Afin de rendre ce jalonnement cohérent et pertinent, il s'agira de le rendre efficace grâce à :

- L'uniformité et l'homogénéité des panneaux sur le territoire ;
- La simplicité et la lisibilité des informations transmises ;
- La visibilité des panneaux sur le réseau ;
- La continuité de la signalétique

Les informations à signaler permettront de cibler les besoins quotidiens des habitants :

- Les communes alentours (par exemple à Bobigny, indiquer les directions d'Aubervilliers, Drancy, Bondy et Noisy-le-Sec) ;
- Les principaux pôles générateurs (pour Bagnolet : Gallieni, centre-ville, lycée, ...) ;
- Les distances et les temps de parcours.

En termes d'implantation :

- Privilégier les panneaux de position pour utiliser au maximum les supports existants ;
- Les panneaux de pré-signalisation ne sont utiles que pour les carrefours complexes et/ou saturés en nombre de panneaux ;
- Les panneaux de confirmation seront réservés aux mouvements complexes.

L'installation d'un jalonnement vélo sur les 153 km du maillage cyclable structurant représente un investissement d'environ 300 k€ (ratio de 2 K€ par Km de voie cyclable).



Panneau de pré-signalisation et de position



Indiquer les pôles générateurs et raisonner en distance / temps

Signalétique spécifique pour le projet de Grand Chemin par Est Ensemble

Une mission signalétique spécifique sera réalisée avec une identité et une charte spécifique au projet

Point de vigilance

Il conviendra de veiller à ne pas charger l'espace public de signalisation verticale et l'adapter au contexte urbain.

► Constats du diagnostic

Alors que 44 % des déplacements des habitants d'Est Ensemble se réalise à pied pour une portée moyenne de 400 m. à vol d'oiseau. Mais, les conditions pour conforter et développer la marche sur le Territoire ne sont pas totalement réunies notamment au niveau du confort pour le piéton, des coupures urbaines et détours occasionnés par le maillage piéton.

► Objectifs

Mettre en place une stratégie d'aménagement des trottoirs visant à améliorer le confort des piétons et répondre aux enjeux du changement climatique rendant les déplacements à pied inconfortables du fait des températures élevées générant des îlots de chaleur. Mettre en application cette stratégie en l'appliquant sur le projet de Grand Chemin et en le déclinant à l'échelle de chaque commune au fur et à mesure des travaux à réaliser sur les trottoirs.

► Mesures à mettre en place

1/ Arrêter un plan marche sur Est Ensemble, à l'image de ce qui a été réalisé à Plaine Commune et par le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis ;

2/ Mettre en place les aménagements de principe du plan marche sur le projet de Grand Chemin. L'objectif de la promenade des hauteurs est de constituer une boucle verte (et 2 transversales) de 42 km reliant les différents parcs en rebord de plateau et support de mobilités actives. Le tracé du Grand Chemin sera en adéquation avec le Document d'objectif des zones Natura 2000 lorsqu'il traverse les deux zones Natura 2000 du territoire.

Rôle des acteurs	
Est Ensemble	Mise en place d'un plan marche avec réalisation des aménagements du Grand Chemin
Communes	Mise en place des aménagements piétons au fur et à mesure sur leur territoire en accord avec le plan marche d'Est Ensemble

Rappel des attentes du PDUIF :

Action 3.1 : Aménager la rue pour le piéton

Recommandations du PDUIF :

- Continuité et qualité des aménagements des itinéraires piétons
- Mettre en place de l'information et du jalonnement pour les piétons



Auteur : [Czechowiczanie dla przyrody](#)

Impact du type de revêtement sur le phénomène d'îlot de chaleur

	JOUR	NUIT
Asphalte noir (trottoir)	très chaud	chaud
Béton bitumineux	très chaud	chaud
Dalle granit	modérément chaud	chaud
Stabilisé	modérément chaud	frais
Espace végétalisé	frais	frais

Source : APUR

Impacts report modal

Faibles Elevés



Faisabilité technique

Simple Complexe



Faisabilité financière

Simple Complexe



Estimation financière

- Emploi d'1 ETP : 40 K€/an pour réaliser et suivre le plan marche
- Coût des aménagements du Grand Chemin pris en charge par Est Ensemble et ses partenaires.

Suivi des mesures

- Evolution de la part modale de la marche

2024

2025

2026

2027

2028

2029 et +

Elaboration du Plan Marche / aménagement du Grand Chemin
Travaux sur la voirie par les communes sur la base du plan marche

Travaux sur la voirie par les communes sur la base du plan marche et achèvement du Grand Chemin

► Détail de l'action à mettre en place

1/ Arrêter un plan marche sur Est Ensemble

Un plan marche ne doit pas être perçu que sur le seul aspect mobilité. Il permet notamment d'améliorer la qualité de l'air et ainsi de lutter contre le changement climatique. En effet, plus la part des déplacements à pied progressera pour les trajets de courtes distances moins le recours aux énergies fossiles et leurs conséquences pour la santé et le climat seront importantes.

Le plan marche doit également permettre de répondre aux enjeux socio-économiques et urbains du territoire. Tout déplacement, qu'il soit en TC, en vélo, en automobile commence et se termine à pied. Agir positivement pour améliorer la marche offrira une amélioration de la qualité des déplacements pour tous. Un plan marche permet ainsi de mieux structurer le territoire en favorisant le développement des centralités, en donnant de la cohérence aux secteurs en mutation sur Est Ensemble et en organisant des espaces de vie quotidienne appropriables à pied et en vélo.

Ce plan marche doit ainsi viser des améliorations concernant :

- **Les informations et sensibilisations sur les déplacements à pied** (signalétique piétonne avec temps de parcours, plan piéton dépliant, plan de quartiers,...).
- **Les aménagements de voirie adaptés à la marche** (voies pacifiées, aménagement d'espace de repos, entretien des trottoirs, ...),
- **Le développement de la place du piéton**, que ce soit sur son espace dédié (*stationnement illicite avec l'action 3.3*) ou pour un espace à reconquérir (*renforcement de la perméabilité piétonne et franchissement adapté pour résorber les coupures*).

Le Plan Marche du CD 93 :

6 sites départementaux identifiés dans une première phase de travail (2^{ème} phase en cours) dont 2 sur Est Ensemble (Pont de Bondy/Place Saint-Just et Porte du Pré-Saint-Gervais)

Analyse des facteurs dissuasifs ou attractifs de la marche

Les limites de la pratique de la marche	<ul style="list-style-type: none"> - Trafic routier (<i>bruit / pollution / risque accidentogène</i>) - Manque d'éclairage (<i>sentiment d'insécurité</i>) - Allongement des parcours (<i>du fait des coupures urbaines naturelles ou artificielles</i>) - Une place trop exiguë pour la marche (<i>trottoirs étroits, nombreux obstacles sur le parcours</i>) - Le phénomène d'îlot de chaleur
Ce qui favorise la pratique de la marche	<ul style="list-style-type: none"> - Un espace généreux dédié aux piétons, - La présence de mobilier urbain de confort, - Un parcours ponctué de différents points d'intérêts (<i>culturels, services, commerces, animations</i>) - Un éclairage fait pour le piéton, - La présence de végétation / eau pour limiter l'effet de chaleur, - Une densité forte de la trame viaire ouverte aux piétons (<i>base carrée de 50 m. à maximum 100 m. de côté</i>)

Les enjeux du plan marche d'Est Ensemble

Sur la mobilité	Optimisation des déplacements avec une meilleure attractivité des transports collectifs du fait de l'amélioration de la qualité des rabattements et une augmentation de l'usage de la marche comme mode unique et diminuant le recours à l'usage de l'automobile.
Sur la qualité de l'air	Du fait de la baisse du recours à l'automobile pour les trajets très courts
Sur la qualité de vie	Penser différemment la marche en ville impose une réflexion pluridimensionnelle. Les espaces publics doivent être plus partagés(cf. action 1.4). Les distances doivent être raccourcies, grâce à une ville organisée autour des centralités locales et des continuités des modes actifs. Enfin, ce nouveau modèle urbain impose une logique d'équité et de cohésion sociale sous le prisme d'une accessibilité universelle (cf. action 1.8) et vertueuse pour la santé publique.

► **Détail de l'action à mettre en place**

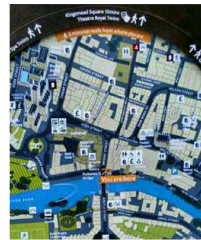
2/ Mettre en place les aménagements de principe du plan marche sur le projet de Grand Chemin

Le projet du Grand Chemin s'étend sur le plateau de Romainville : un territoire d'une centaine de mètres d'altitude, caractérisé par des rues en pente, une ceinture de forts défensifs construits au XIXe siècle, et de grands parcs aménagés. En premier lieu, il conviendra de **mailler le projet de Grand Chemin avec les principales stations de Métro à proximité** (M5 à Bobigny / Pantin R. Queneau et Bobigny P. Picasso, le M9 à Mairie de Montreuil, M11 jusqu'à son nouveau terminus à Rosny Bois-Perrier)

Le long des parcours du Grand Chemin il conviendra de déployer une signalétique adaptée. L'objectif est d'utiliser différemment l'espace public avec un jalonnement au sol, de mobilier urbain anti-stationnement pour de l'information et des panneaux de signalisation avec les temps de parcours. Lors de l'aménagement des signalétiques, il sera veillé à leur intégration paysagère.

Prendre en compte des éléments de confort pour les piétons. Le Grand Chemin est un projet de reconquête de l'espace public pour la végétalisation ou des micros-espaces publics végétalisés, l'installation de bancs, d'amélioration de l'éclairage nocturne, de travailler sur les temps de vert aux carrefours à feux,...

NB : Il s'agit d'avoir une démarche systématique d'intégration de l'économie circulaire dans tous les éléments conçus. L'économie circulaire est entendue ici comme la limitation d'utilisation de ressources (sobriété), l'approvisionnement local en matériaux (au maximum issu du territoire), et le réemploi des matériaux situés sur le périmètre d'intervention. Il s'agit d'intégrer systématiquement cette approche et les contraintes associées dans tous les éléments conçus et dans le phasage du projet.



Plan sur totem avec les points d'intérêt proches



Rosace sur borne



Signalétique Temps de parcours



Signalétique incrustée

Planter des arbres



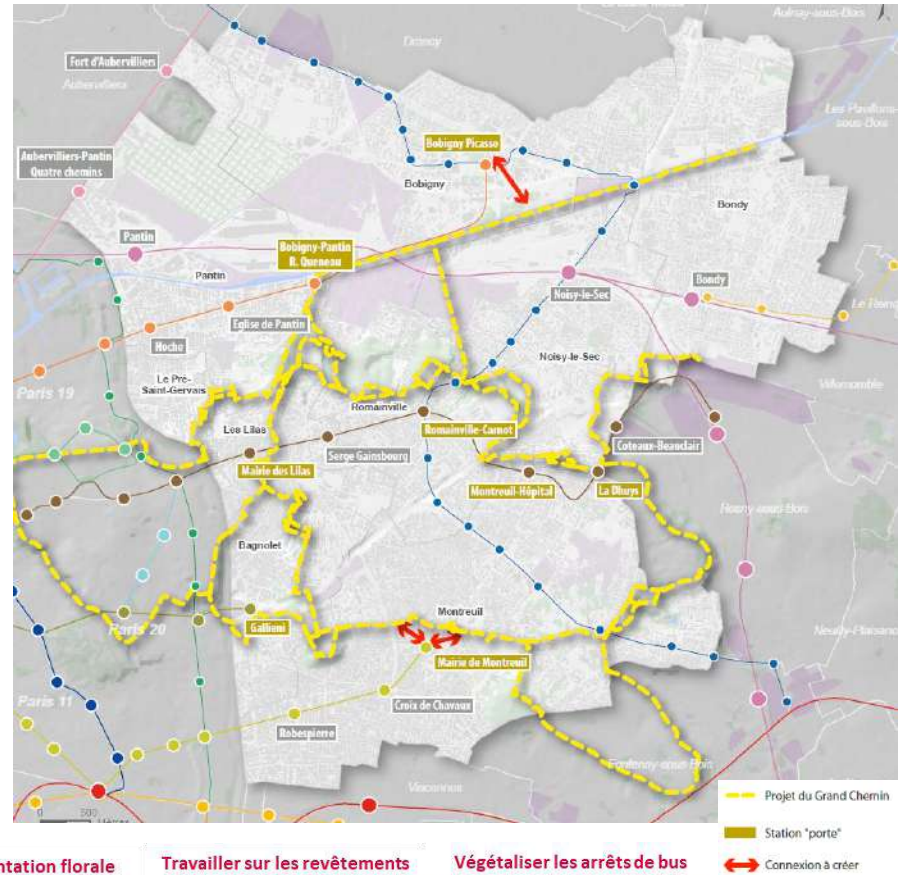
La micro implantation florale



Travailler sur les revêtements



Végétaliser les arrêts de bus



► Constats du diagnostic

Un audit d'accessibilité a été conduit sur Est Ensemble sur 50 Km de trottoirs répartis sur les communes. Il en ressort un indice d'accessibilité très faible de 8,8 % de voirie accessible et d'un obstacle tous les 28 mètres en moyenne. Pour les transports collectifs, 96 arrêts soit 18 % de ceux présents sur Est Ensemble ne sont pas déclarés comme accessibles.

► Objectifs

Offrir un déplacement à pied accessible à tous est une nécessité sur Est Ensemble. L'accessibilité universelle est primordiale pour les PMR et plus confortable pour les personnes valides. Ainsi, il convient d'aller, conformément à la loi, vers une mise en accessibilité des arrêts de bus sur Est Ensemble et d'œuvrer pour une accessibilité sur les itinéraires piétons prioritaires.

► Mesures à mettre en place

Dans la temporalité du PLM, il convient de prioriser les actions en s'attachant à traiter en priorité les itinéraires structurants et secteurs prioritaires : les centralités urbaines, les commerces, les équipements scolaires, des points d'arrêts de TC dans un rayon de 200 m...

- 1/ Mettre aux normes d'accessibilité l'ensemble des **cheminements piétons prioritaires** ;
- 2/ Réaliser un **audit de l'accessibilité** dans un rayon de 200 m **autour des arrêts prioritaires de transports collectifs** ;
- 3/ D'appliquer la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées et notamment s'appuyer sur l'agenda d'accessibilité des arrêts dans le cadre du SDA AD'AP d'IDFM approuvé en 2015 et de la programmation de la mise aux normes des arrêts par les communes

Rôle des acteurs	
Est Ensemble & Communes	Audit de l'accessibilité de la voirie depuis les points d'arrêts prioritaires de TC dans un rayon de 200 m.
Communes	Audit et mise en place des cheminements prioritaires
IDFM	Maître d'ouvrage pour la mise en place de matériel roulant accessible

Rappel des attentes du PDUIF :
Action 6.1 : Rendre la voirie accessible
Recommandations du PDUIF : Lever 80 % des situations bloquantes pour les PMR sur l'ensemble de la voirie urbaine

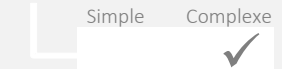
	Obstacles selon le type de handicap				
	Communes	moteur	visuel	auditif	cognitif
Bagnolet	177	199	-	-	
Bobigny	227	227	3	3	
Bondy	240	241	3	3	
Les Lilas	115	130	3	-	
Montreuil	373	355	1	-	
Noisy-le-Sec	196	193	-	-	
Le Pré Saint-Gervais	64	76	-	-	
Romainville	90	107	1		
Est Ensemble	1 482	1 510	11	6	

Source : Audit Accessibilité PLM 2022

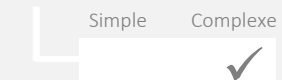
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Coût moyen pour la mise en accessibilité d'un Km de voirie : 115 K€ soit 5 462 K€ pour 52 Km estimé
- Coût moyen pour la mise en accessibilité d'un arrêt de TC : 12 K€ soit 1 152 K€
- Coût de l'audit d'accessibilité dans un rayon de 200 m. des arrêts prioritaires de TC : 140 K€

Suivi des mesures

- Evolution du nombre d'arrêts de TC accessible
- Evolution des lignes de TC déclarées comme accessibles
- Km de voirie mise en accessibilité.

2024	2025	2026	2027	2028	2029 et +
audit de l'accessibilité dans un rayon de 200 m autour des arrêts prioritaires de transports collectifs Audit et mise en place des cheminements prioritaires & des arrêts de TC.		mise en place des cheminements prioritaires			

► Détail de l'action à mettre en place

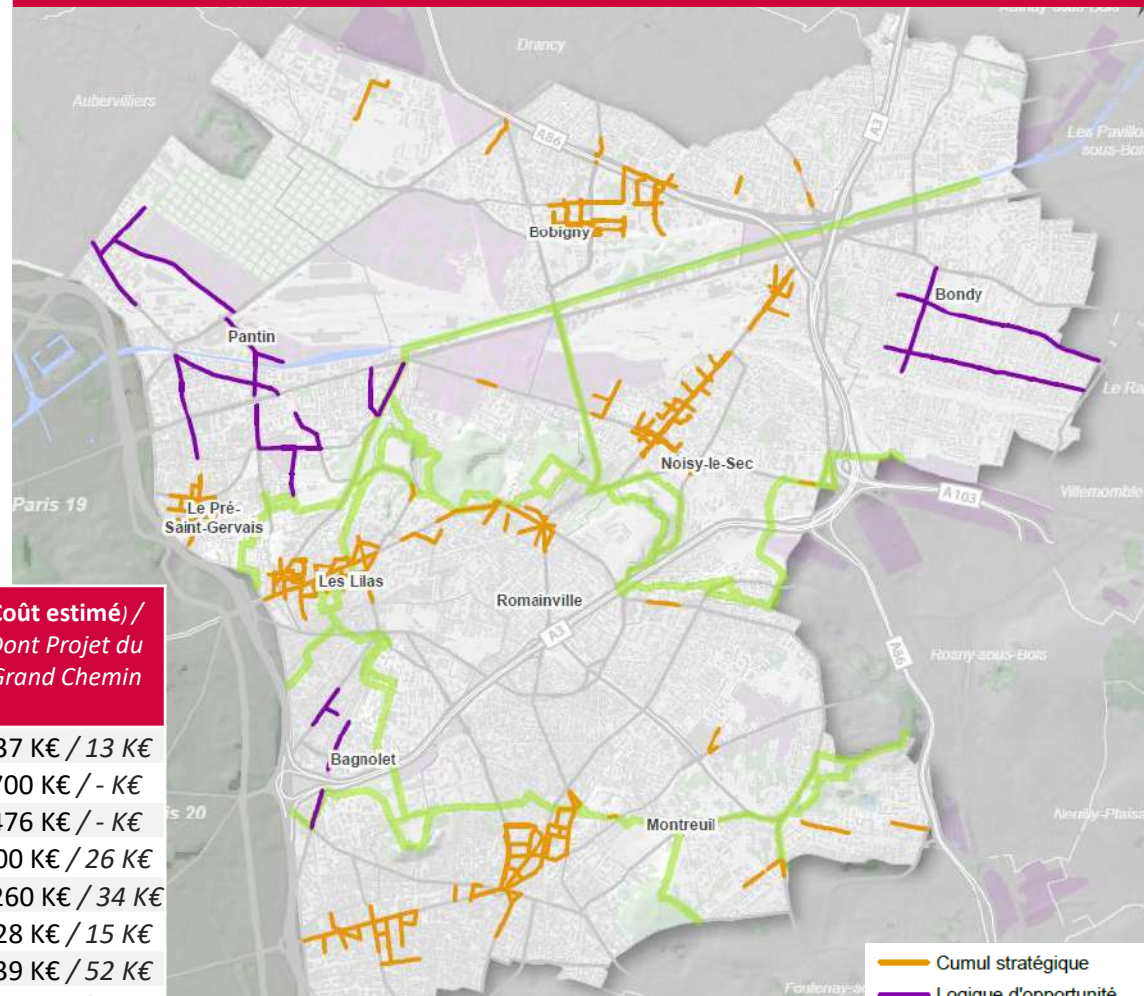
1/ Mettre aux normes d'accessibilité l'ensemble des cheminements piétons prioritaires

A l'échelle d'Est Ensemble, 47,5 Km de cheminements piétons sont définis comme prioritaires pour la mise en accessibilité à horizon du PLM.

La définition des cheminements prioritaires a été réalisée en fonction :

- De la programmation prévisionnelle des communes
- Ou, pour les autres villes, en fonction d'une stratégie répondant au moins à 2 des 3 besoins suivants (rabattement vers les principaux arrêts de bus, desserte des centralités ou rabattement vers un établissement scolaire).

Le projet de Grand Chemin (de juin 2023) prévoit à horizon 2026 la mise en place d'aménagements pour les modes actifs et la mise en accessibilité de l'itinéraire



Point de vigilance : Certaines communes n'ayant pu arrêter une stratégie propre à échéance du PLM s'appuieront sur les recommandations du PLM sur l'accessibilité.

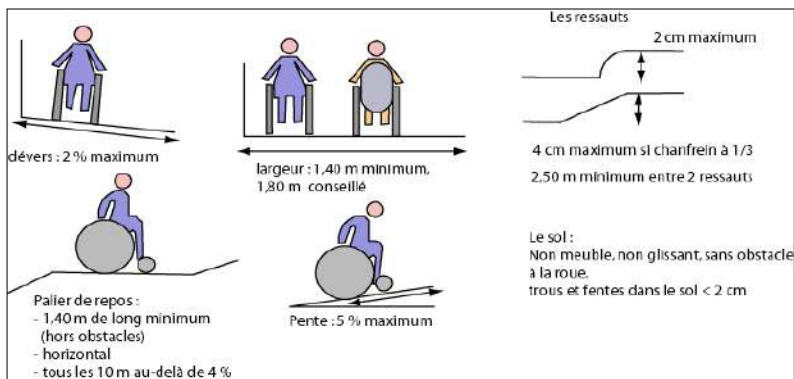
- Cumul stratégique
- Logique d'opportunité définie par la commune
- Projet du Grand Chemin

Commune	Cheminements prioritaires pour mise en accessibilité / Dont Projet du Grand Chemin	Coût estimé / Dont Projet du Grand Chemin
Bagnolet	1,2 km / 0,1 km	137 K€ / 13 K€
Bobigny	6,1 km / - km	700 K€ / - K€
Bondy	4,1 km / - km	476 K€ / - K€
Les Lilas	5,2 km / 0,2 km	600 K€ / 26 K€
Montreuil	11 km / 0,3 km	1 260 K€ / 34 K€
Noisy-le-Sec	7,2 km / 0,1 km	828 K€ / 15 K€
Pantin	7,3 km / 0,5 km	839 K€ / 52 K€
Le Pré-St-Gervais	2,5 km / - km	290 K€ / - K€
Romainville	2,9 km / 0,4 km	331 K€ / 43 K€
Total EE	47,5 Km / 1,6 km	5 462 K€ / 181 K€

► **Détail de l'action à mettre en place**

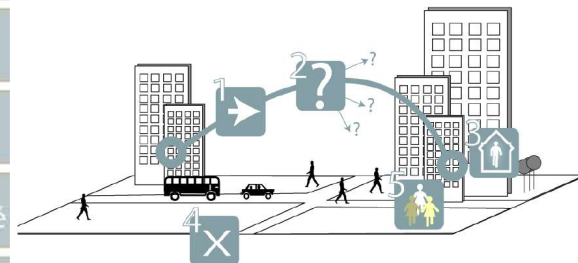
2/ Réaliser un audit de l'accessibilité dans un rayon de 200 m autour des arrêts prioritaires de transports collectifs

Conformément à la loi, un audit d'accessibilité sera mené dans un rayon de 200 m. autour des arrêts prioritaires de TC. Ce travail permettra de définir les travaux à mener pour réaliser les aménagements de voirie de manière à garantir une accessibilité universelle. Cet audit pourra notamment être repris pour les itinéraires prioritaires à aménager.



LES BESOINS FONDAMENTAUX DES USAGERS

- 1 Aller d'un lieu à un autre
- 2 Se repérer et s'orienter
- 3 Accéder aux services de la cité
- 4 Etre et se sentir en sécurité
- 5 Communiquer, échanger avec les autres



Communes	Nombre d'arrêts déclarés comme non accessibles aux UFR à mettre en accessibilité
Bagnolet	3
Bobigny	24
Bondy	16
Les Lilas	4
Montreuil	7
Noisy-le-Sec	11
Pantin	17
Pré-St-Gervais	4
Romainville	10
Est Ensemble	96

Source : Opendata IDFM 2022

3/ D'appliquer la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées

Un travail de mise en accessibilité des arrêts de bus sera réalisé afin de disposer de l'ensemble des arrêts de TC accessibles sauf impossibilité technique avérée.

Une fois les travaux achevés, IDFM mettra en place le matériel roulant accessible lorsque les lignes seront déclarées avec à minima 70 % des arrêts accessibles.

% d'arrêts accessibles par ligne de bus	Lignes concernées
De 60 à 69,9 %	57, 105, 139, 147, 151, 152, 248, 250, 303
De 57,1 à 59,9 %	146 & 150
Non renseignée	1, 8, 93, 515, 546, 620, Le P'tit Bus du Pré

Action 1.10

Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages

► Constats du diagnostic

La volonté partagée par tous les acteurs d'offrir de meilleures conditions de déplacement pour les modes actifs et les transports collectifs se heurte à un problème majeur de disponibilité du foncier sur l'espace public.

► Objectifs

Pour garantir la bonne application de la mise en œuvre du maillage cyclable, l'amélioration de la performance des lignes fortes du réseau de bus ou encore le développement de stationnement vélo, le PLM propose la mise en place des mesures visant à limiter le stationnement sur voirie avec des actions sur la réglementation et le contrôle du stationnement et le diagnostic de l'offre de stationnement en ouvrage. Ainsi, les places de stationnement sur le territoire seront utilisées avec une rotation améliorée, par moins d'automobilistes du fait du report modal attendu ce qui permettra de rationaliser l'offre de stationnement en voirie pour d'autres usages.

► Mesures à mettre en place

La potentielle réserve de capacité de 20 % des places de stationnement sur Est Ensemble permettra l'utilisation des espaces de stationnement automobiles pour d'autres usages, notamment :

- 1/ Les places **en amont des traversées piétonnes pourront être utilisées pour le stationnement vélo** ou pour de la végétalisation pour éviter l'effet îlot de chaleur (cf. action 1.8 & 2.3), dans ce cas, la désimperméabilisation des sols sera privilégiée. Ces places représentent 1 % de la capacité de stationnement d'Est Ensemble ;
- 2/ Les places de stationnement sur les axes de circulation bus pourront **permettre la réalisation de couloirs réservés bus ou de couloirs d'approches bus en amont des carrefours à feux** (cf. action 1.6) pour une vingtaine de secteurs identifiés. Cela représente 1 à 2 % de l'offre de stationnement d'Est Ensemble ;
- 3/ La **mise en place des aménagements cyclables** (cf. action 1.7, 3.1) rendra nécessaire dans de nombreux cas de restreindre l'offre de stationnement sur un seul côté soit une diminution de la capacité de stationnement estimée à 15 % de la capacité de stationnement d'Est Ensemble.
- 4/ Les espaces nécessaires pour offrir **une place prépondérante aux stationnements des cycles dans les pôles d'échanges** (cf. action 2.2) diminuera l'offre de stationnement autour de 1 % de sa capacité.

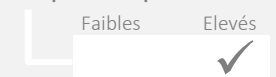
Rôle des acteurs	
Est Ensemble	<i>Suivi des mesures du PLM / Diagnostic de l'offre de stationnement en ouvrage</i>
Communes / CD 93	<i>Mise en place des différentes actions du PLM en termes d'aménagements de voirie pour les cycles et les bus</i>

Communes
Mise en place des mesures réglementaires et de contrôle sur le stationnement

Une baisse de la capacité de stationnement de 20 % à terme rendu possible par :

- 1/ La disparition des véhicules « ventouses » qui stationnent sur les espaces gratuits d'Est Ensemble
- 2/ Le retour des résidents au sein des espaces de stationnement privatif
- 3/ Le recours plus important aux TC et modes actifs du fait de l'extension des zones de stationnement payant
- 4/ Une même place de stationnement offrira plus de capacité de stationnement sur une journée du fait de la réglementation et du contrôle du stationnement.

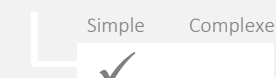
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Coût estimé dans les différentes actions concernées (1.7 / 1.8 / 2.2 / 2.3 / 3.1 / 3.3 / 3.4)

Suivi des mesures

- Evolution du nombre de places de stationnement par commune sur l'espace public
- Evolution des parts modales dans les trajets domicile travail

2024

2025

2026

2027

2028

2029 et +

Mise en place progressive des différents aménagements et réglementations au cours du PLM ayant pour conséquence une rationalisation de l'offre de stationnement automobile en voirie.

Orientation n° 2

**Développer l'offre et les services pour des
mobilités décarbonées et lutter contre
l'autosolisme**

Orientation n° 2

Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'autosolisme

Toutes les alternatives à l'usage individuelle de la voiture doivent être renforcées, tant en offre qu'en service. Elles seules provoqueront et accompagneront la diminution de l'usage de la voiture sur le territoire. Outre la nécessaire arrivée des transports structurants sur le territoire, alternative la plus attractive à l'usage de la voiture individuelle, il convient également de développer le mode bus, les modes actifs et les mobilités partagées sur les 9 villes d'Est Ensemble.

► 4 actions pour : Développer l'offre alternative à la voiture individuelle

La réponse à l'orientation est d'agir sur l'offre de bus qui devra évoluer pour à la fois accompagner l'arrivée attendue des projets de modes lourds (cf. cartographie ci-dessous) mais également pallier les dysfonctionnements actuellement constatés. Le travail attendu sur les pôles d'échanges permettra de favoriser l'usage des TC avec un rabattement qualitatif notamment pour les modes actifs. Afin de développer la pratique cyclable, il convient de déployer un plan de stationnement important sur Est Ensemble et de mettre en place une offre de services vélos adaptés.

► 3 actions pour : Développer les services et équipements favorables à l'écomobilité

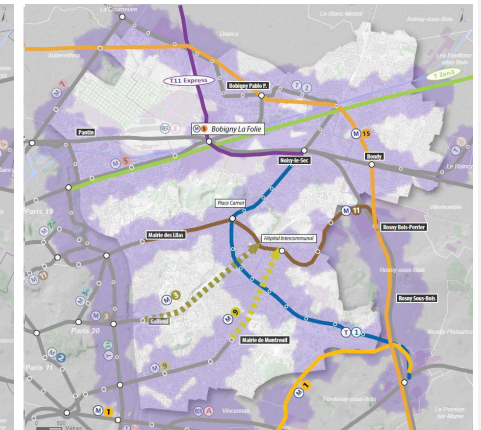
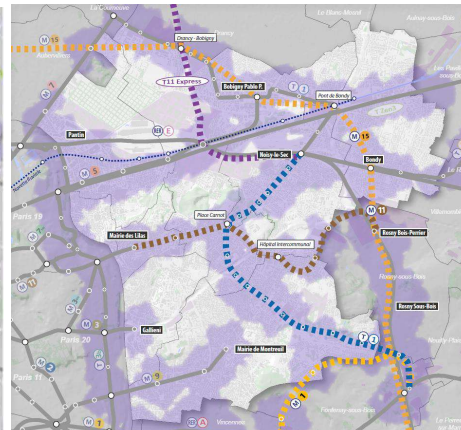
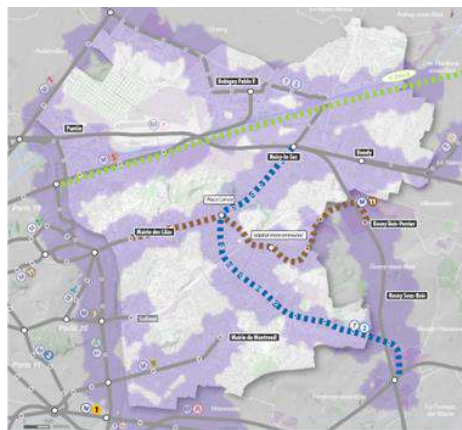
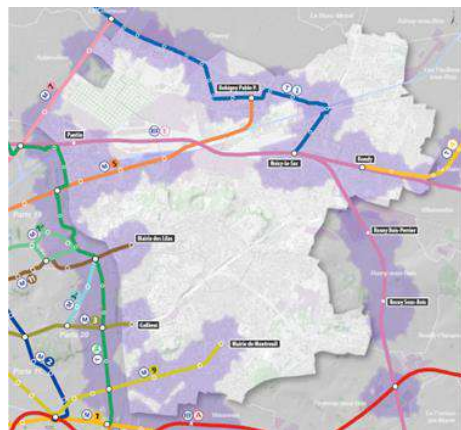
Les réponses apportées concernant des livraisons de marchandises propres, un accompagnement du développement d'une électrification du parc automobile par la mise en place de bornes ou encore l'essor attendu de l'autopartage et du covoiturage permettront de répondre à ce besoin.

► Offre lourde actuelle

► Offre lourde horizon PLM

► Offre lourde au-delà PLM

► Offre lourde au-delà PLM souhaitée par Est Ensemble



En annexe n°8 : cartes d'évolution de l'offre lourde de TC sur Est Ensemble

Accessibilité à pied des modes lourds actuels

Métro : 3 / 5 / 7 / 9 / 11
RER : E
Tramway : 1 / 4

Extension M11
Extension T1
Tzen 3 (TCSP)

Création de la ligne de Métro 15
Extension de la ligne de Métro 1
T11 Express

Création d'une nouvelle station du M5 au niveau du Pont de la Folie
Etudes d'extensions des lignes de Métro 3 & 9

	Thématiques								
	Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilités	ZFE
<u>Développer l'offre alternative à la voiture individuelle</u>									
2.1 – Développer l'offre bus (en fonction des besoins et des opportunités identifiés par l'étude bus menée par Est Ensemble)		x							
2.2 – Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux		x	x	x					
2.3 – Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux			x						
2.4 – Développer l'offre de service pour les vélos et la micromobilité			x						
<u>Développer les services et équipements favorables à l'écomobilité</u>									
2.5 – Développer les services pour la mise en place de livraisons propres et favoriser les expérimentations						x			
2.6 – Dimensionner et déterminer le type d'offre de bornes de recharge électrique / stations BioGNV et GNV					x			x	x
2.7 – Développer l'offre d'autopartage					x			x	x

► Constats du diagnostic

Bien qu'importante, l'offre de bus sur Est Ensemble présente certaines lacunes. L'arrivée prochaine des extensions du M11 et du T1 vont permettre une restructuration de l'offre bus portée par IDFM. En complément, Est Ensemble a réalisé une étude d'amélioration de l'offre bus sur le territoire qui a permis d'identifier les lignes qui mériteraient des renforcements de fréquence, des changements d'itinéraires pour mieux répondre aux besoins des habitants.

► Objectifs

Sur la base des études menées par Ile-de-France Mobilités et Est Ensemble, ont été identifiées les lignes où des évolutions sont attendues dans les années à venir et nécessaires pour permettre une offre renforcée.

► Mesures à mettre en place

1/ Restructuration de l'offre de bus en lien avec l'arrivée du M11 et du T1

Les lignes 48, 76, 102, 105, 116, 129, 145, 147, 322 et 545 vont voir leur tracé modifié et les lignes 48 et 147 devront bénéficier d'un renforcement d'offre sous réserve de la résorption des points durs de circulation le long de leurs parcours.

2/ Une amélioration de l'offre bus portée par l'étude menée par Est Ensemble

Des renforts d'offres sont souhaités sur les lignes 8, 76, 102, 121, 122, 127, 143, 145, 146, 147, 151, 249, 251, 301, 322 et 351. Sur certaines lignes (8, 48, 127, 145, 146, 151, 348, 301) des modifications d'itinéraires sont également proposées.

3/ Création d'une ligne Nord / Sud à l'ouest du Territoire

Le besoin d'une ligne Nord / Sud sur Est Ensemble a été identifié dès le PLD de 2015 et pointé également dans l'étude menée par Est Ensemble sur l'amélioration de l'offre de bus.

4/ Etudier avec IDFM la possibilité d'une desserte 24h/24 de la zone aéroportuaire de Roissy.

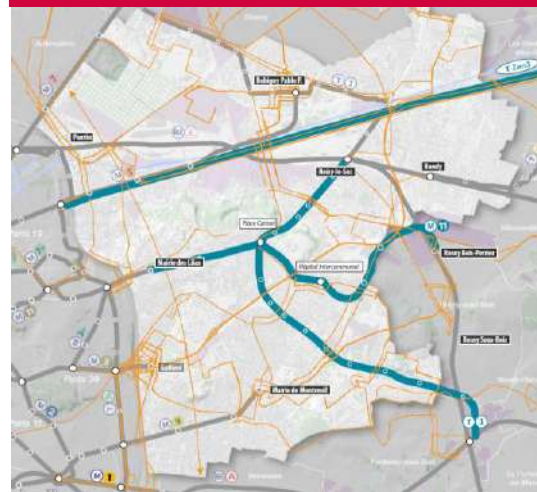
1,9 % des actifs d'Est Ensemble travaillent au sein de la zone aéroportuaire de Roissy soit plus de 3 200 actifs qui doivent se rendre dans ce secteur avec souvent des horaires de travail en période nocturne incompatibles avec l'offre actuelle de TC. Le PLM propose d'étudier deux solutions :

- Mise en place de TAD de type Filéo
- Mise en place d'une ligne de bus circulant 24h/24 comme la ligne 191-100 qui dessert le MIN de Rungis.

Rôle des acteurs

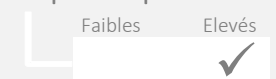
Est Ensemble	Coordonne les développements de l'offre bus souhaités par le Territoire auprès d'IDFM
IDFM	Maître d'ouvrage pour la définition et le financement de la restructuration du réseau de bus

Rappel des attentes du PDUIF pour cette mesure :
Action 2.4 : Un réseau de bus plus attractif
Recommandations du PDU IF : Rendre les services plus lisibles pour le voyageur. Poursuivre la restructuration du réseau de bus.

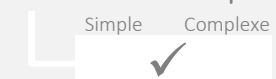


- Mode lourd existant
- Mode lourd projeté à horizon PLM
- Evolution du réseau bus (acté IDFM et proposé par Est Ensemble)

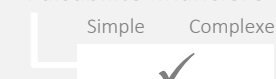
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Coût de la restructuration définie par IDFM et financement pris en charge par IDFM sous réserve des arbitrages.

Suivi des mesures

- Evolution de la fréquentation des différentes lignes de bus restructurées
- Evolution de la part modale des transports collectifs

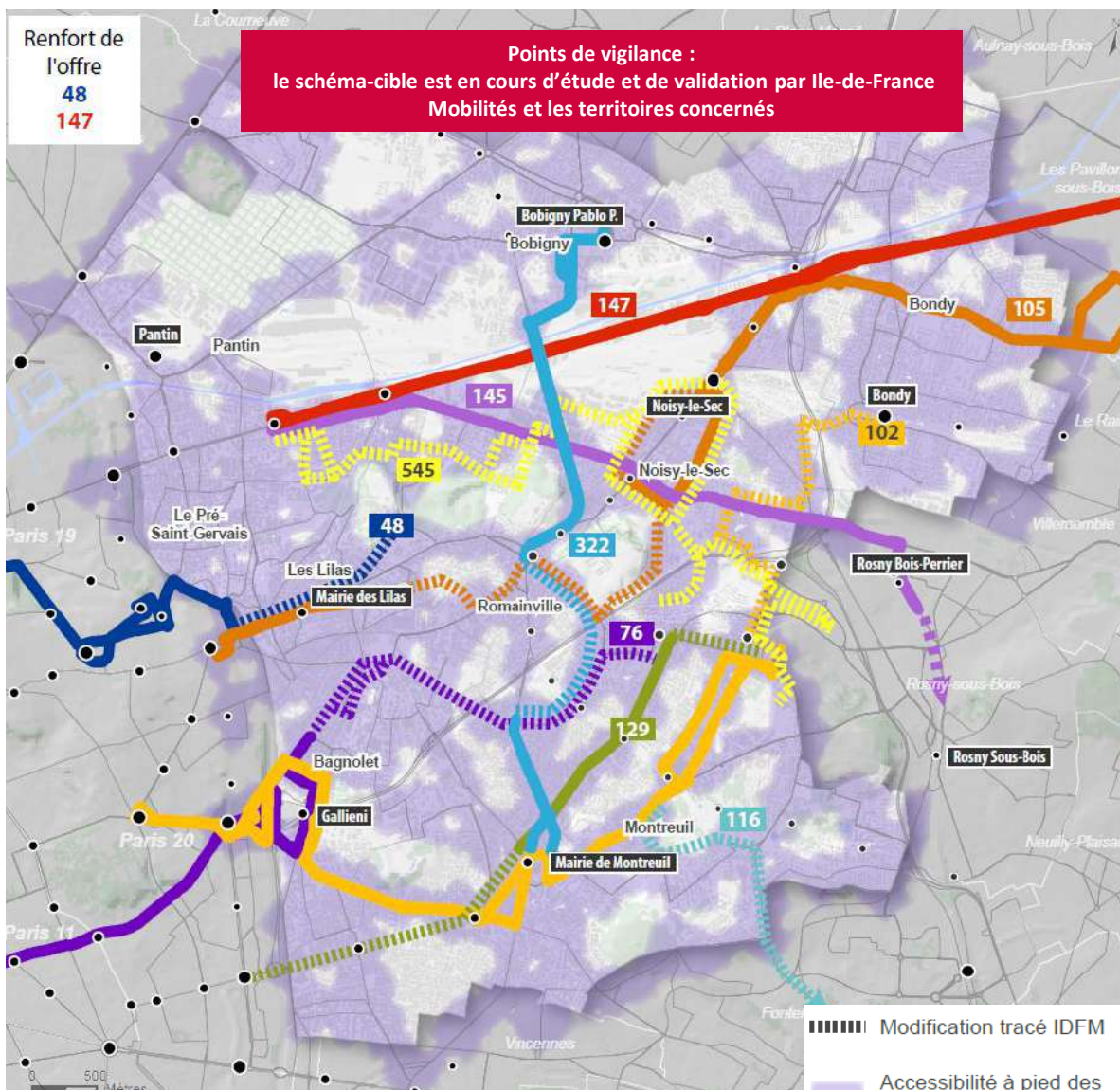
2024	2025	2026	2027	2028	2029 et +
Restructuration des lignes de bus en lien avec l'ouverture de l'extension du M11	Restructuration des lignes de bus suite à l'extension du T1 & modification et renfort des lignes pointées par Est Ensemble sous réserve de la résorption des points durs de circulation des bus. Validation de la ligne Nord / Sud & mise en service. Définition de l'offre de bus pour desservir en période nocturne la zone aéroportuaire de Roissy.				

► Détail de l'action à mettre en place

1/ Restructuration de l'offre de bus en lien avec l'arrivée du M11 et du T1

10 lignes vont évoluer sur Est Ensemble à court / moyen terme.

Ligne	Projet
48	Prolongement de la ligne à l'arrêt Vassou-Lénine / évolution de l'offre sous réserve.
76	Prolongement jusqu'à Hôpital de Montreuil
102	Modification d'itinéraire vers la gare RER de Bondy avec passage par le Londeau et station M11 à la Dhuis.
105	Modification d'itinéraire en deux temps (horizon M11, puis Tzen 3).
116	Modification d'itinéraire avec terminus de la rue de Rosny à Montreuil.
129	Modification d'itinéraire vers la ZAC de la Boissière Acacia au Nord et Porte de Montreuil au Sud.
145	Modification d'itinéraire avec reprise de la ligne 116 entre Rosny-Bois-Perrier et Val-de-Fontenay
147	Passage en matériel articulé (sous réserve d'aménagements de voirie et réaménagement du terminus à Eglise de Pantin)
545	La refonte de la ligne 545 en ligne 245 avec un nouveau tracé entre Eglise de Pantin et Rosny-Bois-Perrier en midibus.
322	Modification de l'itinéraire à horizon T1 pour éviter un doublement avec le Tramway.



► Détail de l'action à mettre en place

2/ Une amélioration de l'offre bus portée par l'étude menée par Est Ensemble

18 lignes sont ciblées par Est Ensemble en termes d'améliorations de leur performance et/ou modifications de leurs tracés.

Ligne	Projet porté par Est Ensemble	Conditions de mise en œuvre
8	Renfort d'offre et prolongement jusqu'à Eglise de Pantin	IDFM porte le projet de limiter la ligne 8 à la gare du RER de Bondy à court terme avec offre inchangée.
48	Renfort d'offre et prolongement pour desservir la mairie de Romainville	Sous réserve d'amélioration : le renfort d'offre est envisageable après analyse des points durs de circulation et leurs résorptions. Pour le prolongement à la mairie de Romainville, techniquement irréalisable mais étude possible pour trouver un autre emplacement de terminus.
76, 102, 121, 122, 143, 145, 151, 249, 251, 322, 351	Renfort d'offre	Sous réserve d'amélioration : Le renfort d'offre est envisageable après analyse des points durs de circulation et leurs résorptions.
127	Scission de la ligne en 2 créant une ligne ouest entre Croix de Chavaux et Val-de-Fontenay + renfort d'offre	Sous réserve d'amélioration : Une scission peut être étudiée mais avec une réflexion élargie sur l'ensemble des OD de la ligne.
146	Passage de la ligne au nord du canal de l'Ourcq + renfort d'offre	Sous réserve d'amélioration : Le renfort d'offre est envisageable après analyse des points durs de circulation et leurs résorptions. La faisabilité d'une modification de l'itinéraire pourra être étudiée.
170	Question de la déviation à Pantin (piétonnisation de la rue Hoche)	Etude en cours: IDFM est défavorable à la piétonnisation de la rue Hoche, des études sont en cours afin de limiter la déviation et la perte de lisibilité de la ligne 170.
248	Prolongement de Fort d'Aubervilliers à la gare de Pantin	Sous réserve d'amélioration : Un prolongement semble pertinent sous réserve de l'existence d'un terminus en gare de Pantin. Avec également la possibilité d'un prolongement également de la ligne 61.
301	Passage par l'av. K. Marx à Bobigny + passage par l'arrêt de T1 T. Sueur + renfort d'offre	Retenu : Le passage par l'av. K. Marx est validé et la proposition de mise en correspondance avec le T1 à T. Sueur sera intégrée au schéma cible de restructuration bus en lien avec T1. Sous réserve d'amélioration : Le renfort d'offre est envisageable après analyse des points durs de circulation et leurs résorptions.

Une amélioration de l'offre sous condition :

En lien avec l'action 1.6 d'aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus.

Des modifications de tracé qui nécessitent des besoins de fonciers pour l'accueil de nouveaux terminus notamment :

Pour la ligne 48, le terminus au niveau de la mairie de Romainville est impossible, il convient de déterminer un autre emplacement. Pour les lignes 76, 102 et 245 l'implantation d'un local conducteurs et d'espaces de régulation est indispensable au niveau des terminus. Pour la ligne 248, un terminus est nécessaire en gare de Pantin.

Points de vigilance :

Certaines lignes de bus doivent également être mentionnée pour voir si une amélioration peut être envisagée au cours du PLM.

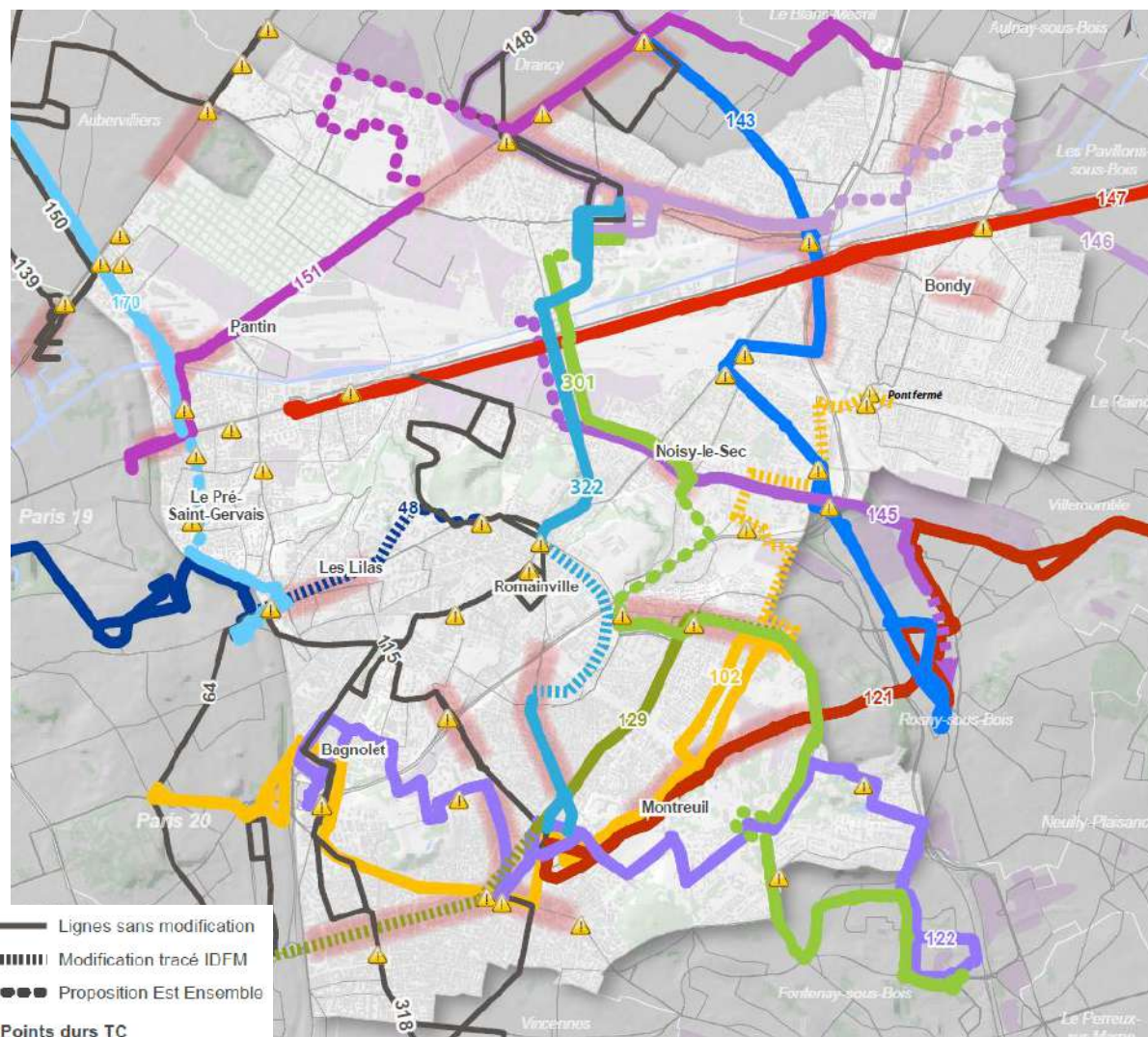
A Bondy, la ligne 303 en termes de performance générale et la ligne 346 pour éventuellement un renfort d'offre.

La restructuration proposée dans le secteur de Romainville doit être revue afin d'assurer des trajets en bus direct pour desservir la mairie de Romainville aux mairies de Montreuil et des Lilas.

► Détail de l'action à mettre en place

Sur les lignes où un renfort d'offre est demandé de nombreux points durs sont constatés qui nécessiteront un traitement en amont (cf. action 1.6). Après échanges techniques, une vitesse commerciale est jugée correcte par IDFM autour de 15 Km/h sur Est Ensemble.

Ligne	Constat / points durs connus
48	Vitesse commerciale 10 Km/h / Saturations, livraisons, stationnement.
102	Vitesse commerciale 13,6 Km/h / Gestion de carrefour et franchissement, livraisons, stationnement.
121	Vitesse commerciale 14,3 Km/h / Saturations
122	Vitesse commerciale 13,6 Km/h / Saturations et circulation/géométrie
143	Saturations, Circulation/géométrie, Livraison/stationnement et autres
145	Vitesse commerciale 14,8 Km/h / Saturations, Circulation/géométrie et autres
146	Vitesse commerciale 14,3 Km/h / Saturations, Circulation/géométrie et autres
151	Saturations, Circulation/Géométrie, Livraison/stationnement et autres
301	Vitesse commerciale 14,8 Km/h / Saturations, Circulation/Géométrie, Gestion de carrefour/franchissement et Livraison/stationnement
322	Vitesse commerciale 13,8 Km/h / Saturations, Circulation/géométrie, Livraison/stationnement et autres



Carte des lignes de bus fortes à horizon PLM impactées par des points durs

► Détail de l'action à mettre en place

3/ Création d'une ligne Nord / Sud à l'ouest du Territoire

Le manque de liaison nord-sud structurante, directe et rapide à l'ouest du territoire est identifié de longue date sur le territoire d'Est Ensemble. La création d'une ligne spécifique sur ce secteur dense a été portée dans le cadre du Plan Local de Déplacements de 2015. Au cours des réflexions actuelles autour des propositions d'évolution d'offre, deux hypothèses de tracé sont proposées à l'étude. Elles répondent à des enjeux sensiblement différents, mais permettent de créer un lien de cohérence pour ce territoire dont la majeure partie des dessertes se font en radiale depuis Paris.

Le tracé en rouge sur la carte permet une desserte structurante du Faubourg en reprenant l'itinéraire des lignes 249, 115 et 151, ce qui favorise sa réalisation.

Le long du parcours, ce sont 2 RER (A & E) et 7 Métros (1, 3, 5, 7, 9, 11 & 15) qui sont en connexion.

Ce tracé permet une desserte des zones les plus denses de manière rapide, utilise déjà les voies empruntées par des lignes de bus ce qui rend cette solution réaliste sur la base d'une refonte possible de lignes existantes en une seule ligne pour éviter les doublons mais ne permet pas une desserte fine des quartiers

Le tracé en bleu sur la carte permet une desserte structurante plus à l'est via R. Queneau et La Folie.

Le long du parcours ce sont 1 RER (A) et 6 Métros (1, 5, 7, 9, 11 & 15) qui sont en connexion.

Ce tracé permet une desserte fine des quartiers actuellement faiblement desservis et notamment sur Romainville et Bagnolet, dessert le pôle de La Folie. Son temps de parcours sera en revanche vraisemblablement plus long que le tracé rouge plus rectiligne.

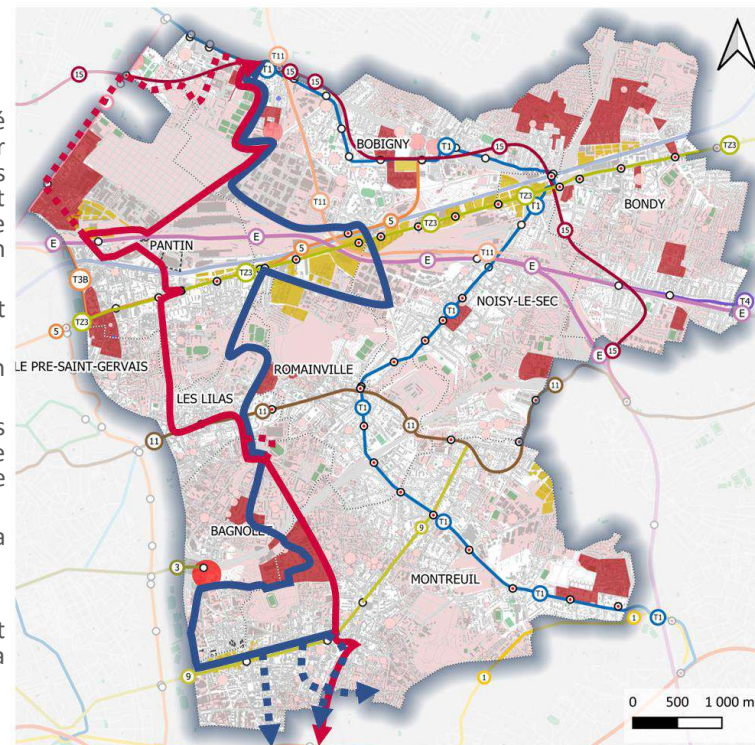
4/ Etudier avec IDFM la possibilité d'une desserte 24h/24 de la zone aéroportuaire de Roissy

L'offre en période nocturne sur Est Ensemble est assurée par les lignes Noctiliens. Sur Est Ensemble, **une nouvelle ligne Noctilien (N73)** sera créée **au moment de l'ouverture du prolongement du T1** et assurera en période nocturne la même desserte que le T1.

La zone aéroportuaire de Roissy est un des principaux secteurs d'emplois à l'échelle francilienne. Plus de 3 200 actifs habitant Est Ensemble travaillent là-bas. Or, l'offre de TC n'est pas disponible en période nocturne alors que de nombreuses prises de poste ou fin de service sont réalisées entre 22h et 5h du matin. Il est proposé d'étudier deux possibilités :

1/ Etendre le Transport à la Demande Filéo qui fonctionne toute l'année 24h/24 aux communes d'Est Ensemble et en premier lieu à Bobigny / Bondy / Montreuil & Noisy-le-Sec qui regroupe les 2/3 des actifs concernés avec un service possible en dehors de l'amplitude de fonctionnement des lignes 351 et Express 93.

2/ De faire fonctionner la ligne 351, 24h/24 pour permettre une desserte lisible et continue de la zone aéroportuaire.



La question des centres opérationnels bus sur Est Ensemble :

Les dépôts de bus sont essentiels pour le développement de l'offre sur le territoire. Or, ceux du secteur subissent une forte pression et ne disposent aujourd'hui que de faibles réserves de capacités. Ainsi, en lien avec l'action 3.9, la question de l'accueil ou le développement des centres opérationnels bus sur Est Ensemble est posée afin de pouvoir répondre à l'accueil nécessaire du matériel roulant indispensable à l'évolution de l'offre de bus souhaitée et souhaitable sur le Territoire.

► Constats du diagnostic

En lien avec l'arrivée des grands projets de transports, de nombreuses études de pôles sont en cours sur le territoire. Dans ce cadre, l'amélioration de l'intermodalité et du rabattement des modes alternatifs à la voiture sur les pôles gare sont en cours de définition. Pour autant des actions peuvent être portées avant l'échéance de mise en œuvre des pôles notamment sur le stationnement des cycles qui reste à parfaire pour favoriser le rabattement en vélo et des politiques de stationnement partiellement en place sur Bobigny Pablo Picasso, Noisy-le-Sec et Fort d'Aubervilliers

► Objectifs

Il convient de faciliter l'accessibilité en modes actifs des pôles d'échanges du territoire en pacifiant ces accès particulièrement aux entrées des pôles. Ceci permettra notamment d'améliorer l'intermodalité des pôles d'échanges et d'intensifier l'usage des TC et des modes actifs en rabattement sur les pôles.

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

► Mesures à mettre en place

Faciliter l'accès pour tous les modes aux pôles d'échanges

Il convient d'aménager des rabattements de qualité vers les pôles, en lien avec les projets de modération de vitesse et d'aménagements cyclables.

Il faut repenser et intensifier le stationnement vélo autour des pôles.

La fluidité du rabattement des bus au niveau des pôles est essentiel, tout en veillant à ce que les aménagements favorables aux modes actifs ne viennent pas entraver leur circulation.

La mise en place d'aménagements cyclables et l'extension des zones de modération de vitesse permettront une accessibilité améliorée aux pôles d'échanges d'Est Ensemble en lien avec les actions spécifiques.

L'amélioration de la marchabilité ainsi que la mise en accessibilité de la voirie autour des pôles doivent également être mises en œuvre en lien avec les actions (1.8 et 1.9).

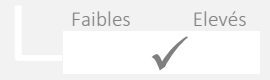
Rôle des acteurs	
Communes Est Ensemble	<i>Maître d'ouvrage des études de pôle</i>
IDFM	<i>Maître d'ouvrage des études des grands pôles inscrits au contrat de plan Etat- Région.</i>
Société du Grand Paris	<i>Financement des études de pôles du Grand Paris Express</i>
Région et Etat	<i>Subventions pour les aménagements des grands pôles de correspondances</i>

Rappel des attentes du PDUIF pour cette mesure :
Action 2.5 : Aménager des pôles d'échanges de qualité
Recommandations du PDU IF : Trois niveaux de pôles qui doivent proposer une offre de services au

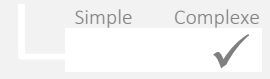


Station M11 – Mairie des Lilas en 2022

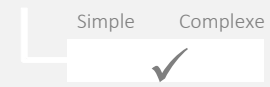
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Coût inclus dans les actions de maillage cyclable, évolution des politiques de stationnement, développement du stationnement vélo,...

Suivi des mesures

- Evolution des parts modales en accès aux pôles d'échanges
- Evolution des parts modales en TC

2024	2025	2026	2027	2028	2029 et +
Mettre en place les politiques de stationnement aux abords des pôles d'échanges concernés	Mise en place des aménagements cyclables de modérations de vitesses et développement du stationnement vélo aux abords des pôles d'échanges actuels et futurs				

► Etat d'avancement des études de pôles

Les stations du Métro 11

Les études d'intermodalité pour chacun des stations du M11 d'Est Ensemble ont été menées en 2020.

Les stations du Métro 15

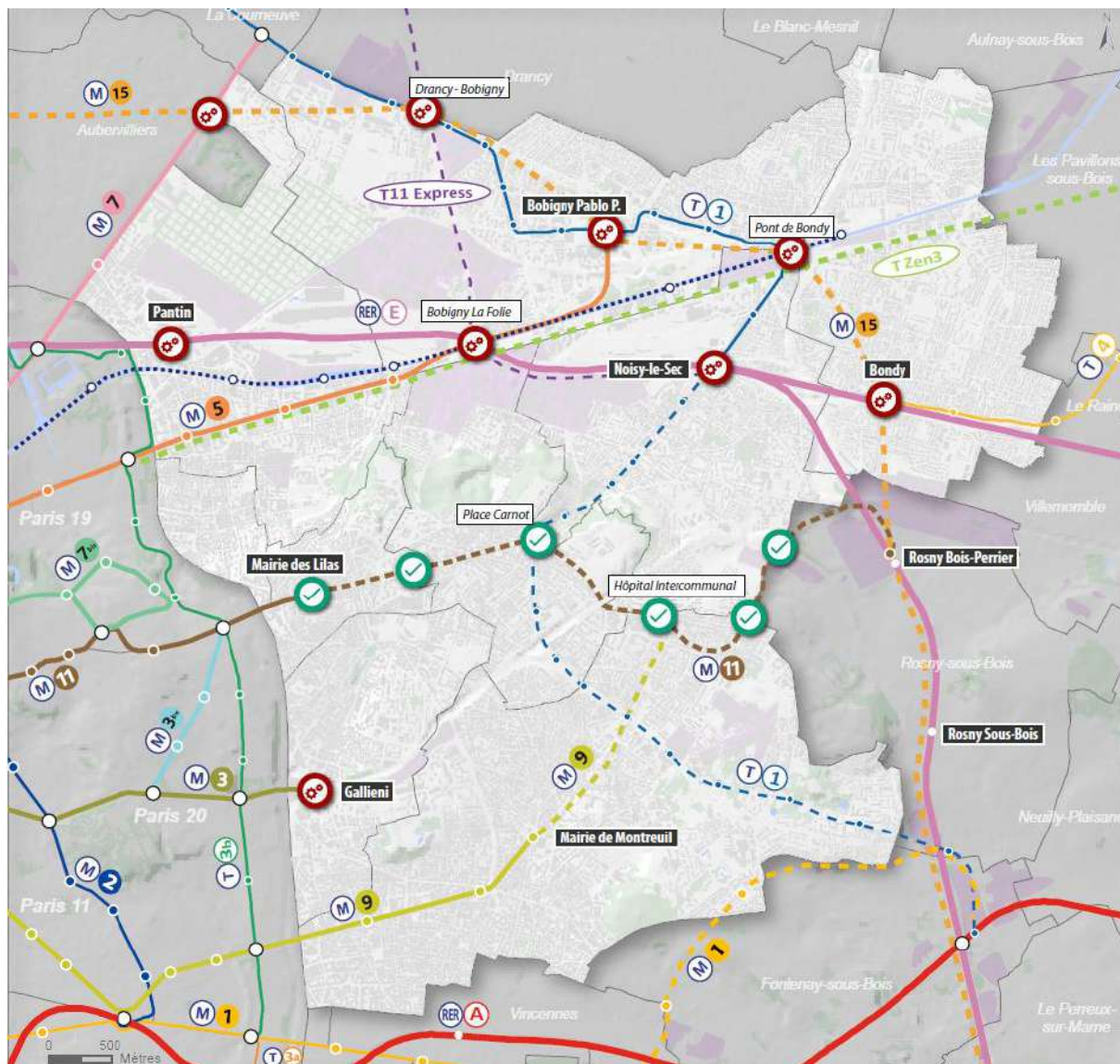
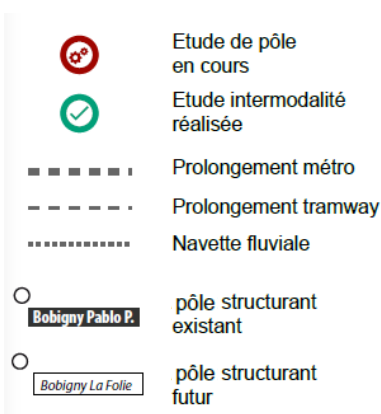
Toutes les stations du Métro 15 sont en cours de réalisation d'études de pôle

Les stations du RER E

Toutes les gares présentes sur Est Ensemble sont en cours d'études de pôle

Les stations du Métro 7 / 5 / 3 et 9















Aucune station du Métro 9 n'est en étude de pôle. Sur le Métro 5 seule la station Terminus Bobigny Pablo Picasso est en étude de pôle dans le cadre du M15 comme la station Fort d'Aubervilliers pour le M7. Enfin, le terminus de la ligne 3, Gallieni est également en étude de pôle.



► Détail de l'action à mettre en place

Faciliter l'accès pour tous les modes aux pôles d'échanges à horizon du PLM

En premier lieu il convient de mettre en place des réglementations de stationnement payant dans un rayon de 500 m. autour des stations de Métro et gares de RER d'Est Ensemble. Le rabattement en cycle prévu dans le PLM doit permettre un stationnement aisé à proximité des pôles d'échanges (dans les 100 m. idéalement) et être en nombre suffisant pour favoriser la pratique du vélo. Les conditions de rabattement des bus et notamment des lignes en terminus doivent disposer d'espaces de régulation adapté et sanctuarisés.

Ligne	Pôle (étude de pôle en cours – EC)	Politique de stationnement dans un rayon de 500 m.	Places vélos* dans un rayon de 200 m.
	Galliéni – (EC)	Généralisation du stationnement payant	Création de 500 places dont 2/3 consignes collectives de 50 places à minima.
	Bobigny P. Picasso - (EC)	Mise en place de stationnement payant	Création de 950 places dont 3 consignes collectives de 50 places à minima.
	Bobigny-Pantin R. Queneau	Généralisation du stationnement payant	Création de 170 places dont 1 consigne collective de 50 places à minima.
	Eglise de Pantin	Sans changement déjà payant	Création de 190 places dont 1 consigne collective de 50 places à minima.
	Hoche	Sans changement déjà payant	Création de 280 places dont 2 consignes collectives de 50 places à minima.
	Aubervilliers-Pantin 4 Chemins	Sans changement déjà payant	Création de 210 places dont 1 consigne collective de 50 places à minima.
	Fort d'Aubervilliers - (EC)	Sans changement déjà payant	Création de 350 places dont 2 consignes collectives de 50 places à minima.
	Croix de Chavaux	Sans changement déjà payant	Création de 100 places dont 1 consigne collective de 50 places à minima.
	Mairie de Montreuil	Sans changement déjà payant	Création de 700 places dont 3 consignes collectives de 50 places à minima.
	Robespierre	Sans changement déjà payant	Création de 185 places dont 1 consigne collective de 50 places à minima.
	Mairie des Lilas	Sans changement déjà payant	Création de 250 places dont 2 consignes collectives de 50 places à minima.
	Bondy - (EC)	Sans changement déjà payant	Création de 540 places dont 2/3 consignes collectives de 50 places à minima.
	Noisy-le-Sec - (EC)	Généralisation du stationnement payant	Création de 900 places dont 3 consignes collectives de 50 places à minima.
	Pantin - (EC)	Sans changement déjà payant	Création de 375 places dont 2 consignes collectives de 50 places à minima.
 	Futurs pôles	Généralisation du stationnement payant	Création de places vélos pour 10 % des voyageurs attendus

* Estimation du nombre de places vélos à partir de la fréquentation en voyageurs entrants sur chaque gare ou station au regard de la part modale souhaitée en vélo (5 % pour les stations intermédiaires et 10 % pour les stations terminus ou gare RER)

► Détail de l'action à mettre en place

Une sanctuarisation des espaces publics pour le vélo, les TC, les livraisons et éventuellement l'autopartage dans un rayon de 100 m. autour des pôles d'échanges.

L'espace disponible aux abords des stations de Métro et gare RER est limité et fortement concurrencé sur Est Ensemble. Afin de dégager le maximum d'espace public pour les besoins de la mobilité alternative à l'automobile, le PLM préconise qu'aucune place de stationnement automobile ne soit disponible dans un rayon de 100 m. autour des entrées/sorties.

Ligne	Pôle	Besoin de foncier pour le stationnement vélo*
 3	Galliéni	500 m ²
 5	Bobigny P. Picasso	950 m ²
 5	Bobigny-Pantin R. Queneau	170 m ²
 5	Eglise de Pantin	190 m ²
 5	Hoche	280 m ²
 7	Aubervilliers-Pantin 4 Chemins	210 m ²
 7	Fort d'Aubervilliers	350 m ²
 9	Croix de Chavaux	100 m ²
 9	Mairie de Montreuil	700 m ²
 9	Robespierre	185 m ²
 11	Mairie des Lilas	250 m ²
 RER E	Bondy	540 m ²
 RER E	Noisy-le-Sec	900 m ²
 RER E	Pantin	375 m ²

* Avec pour une place automobile de 10m² la possibilité de mettre 5 arceaux soit 10 places vélos



Exemple d'application de la sanctuarisation des espaces publics dans un rayon de 100 m. au niveau du M5 Hoche à Pantin :

- 27 places de stationnement automobile supprimées.
- 270 m² de foncier ainsi libéré permettant de répondre quasiment aux besoins de stationnement vélo attendu.
- Une réappropriation possible de l'espace public pour des usages comme des aires de livraisons, quais de TC,...

Un travail partenarial à mener avec les projets urbains aux abords des pôles d'échanges pour des consignes vélos sécurisés

Il convient de travailler avec les promoteurs à proximité des pôles d'échanges (rayon de 100 m.) pour identifier des projets urbains (construction ou requalification) afin de pouvoir accueillir des consignes vélos qui pourraient être mutualisées avec les besoins des résidents / actifs du programme et ceux du pôle d'échange que ce soit en souterrain où en aérien avec une faible emprise au sol nécessaire. Pour les stations futures du M11 (si possible) et surtout du M15 ce type de stationnement devra être privilégié.



Source : Giken

Action 2.3

Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux

► Constats du diagnostic

Est Ensemble compte environ 7 800 places de stationnement vélo (87 % sous forme d'arceau), soit 18 places pour 1 000 habitants. Les différences d'équipements entre les communes sont importantes, avec seulement 9 places pour 1 000 habitants à Bondy, et près de 30 à Pantin. L'arrivée prochaine du M11 verra le développement de 980 stationnements vélos au niveau des stations.

► Objectifs

Répondre aux objectifs de parts modales souhaitées (5 à 10 % en rabattement vers l'offre de TC lourde et 10 % pour les trajets quotidiens autres que domicile / travail) pour le vélo en déployant des emplacements vélos sur la voirie et l'espace public et au niveau des pôles d'échanges.

► Mesures à mettre en place

1/ Valoriser les emplacements de stationnement à supprimer en amont des passages piétons en conformité avec les dispositions de la LOM

Un travail de relevé de conformité des 4 550 passages piétons d'Est Ensemble a été mené. 87 % d'entre eux sont conformes à la loi. Près de 600 passages piétons ne sont pas conformes, représentant environ 650 places à supprimer et à valoriser pour d'autres usages. Ceux-ci peuvent être le déploiement de stationnements vélos, mais également être mis à profit pour de la végétalisation ou pour désencombrer les trottoirs des mobiliers urbains.

2/ Equiper l'ensemble des gares et stations de métro de stationnements vélos en nombre suffisant pour répondre aux objectifs de part modale (entre 5 et 10 % selon les cas)

Pour chaque station de métro et gare RER, a été défini un potentiel d'utilisation du vélo en rabattement; puis en considérant la fréquentation connue de chaque pôle d'échange, un volume de stationnement vélo à prévoir. Il s'agira ainsi de multiplier par 5 le nombre d'emplacements vélos aux abords des pôles d'échange.

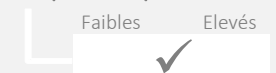
3/ Déployer des vélobox sur l'espace public dans les quartiers d'habitats anciens et denses

A l'image des vélobox installés dans certains quartiers de Montreuil, le PLM d'Est Ensemble propose d'offrir aux habitants des quartiers anciens et collectifs des possibilités pour stationner leur vélo s'ils ne disposent pas de place privative à domicile.

Rôle des acteurs	
Est Ensemble	Coordinateur technique
IDFM	Compétent pour le développement des consignes vélos au niveau des pôles d'échanges
Communes	Compétent en termes de voirie pour l'installation des stationnements
Région	Subvention pour les emplacements vélos

Rappel des attentes du PDUIF :
Action 4.2 : Favoriser le stationnement des cycles
Prescriptions du PDUIF : 1 place vélo pour 40 places VL en voirie – aujourd'hui on compte 1 place vélo pour 35,6 places VL d'après les relevés du diagnostic.

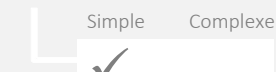
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- 1 arceau vélo (soit 2 places) : env. 100 € HT soit 150 K€ HT en amont des passages piétons & 270 K€ HT dans les secteurs des pôles d'échanges
- 1 vélobox : 6 K€ HT soit 600 K€ HT pour 100 vélobox avec en moyenne 300 € de recettes annuelles par vélobox.
- 29 consignes collectives au niveau des pôles d'échanges soit 1,45 M €HT

Suivi des mesures

- Nombre de places de stationnement vélo (global, par pôle d'échange, etc.)
- Occupation des stationnements vélos sur des points stratégiques 266

2024	2025	2026	2027	2028	2029 et +
Suppression des places automobile en amont des passages piétons et aménagement de ceux-ci (stationnement vélo-trottinettes / végétalisation...). Déploiement du stationnement cycle aux niveaux des pôles d'échanges actuels et sans projet de pôle et mise en place des vélobox.			Déploiement du stationnement cycle aux niveaux des pôles d'échanges futurs et avec projet de pôle et mise en place des vélobox.		

► Détail de l'action à mettre en place

1/ Valoriser les emplacements de stationnement à supprimer en amont des passages piétons en conformité avec les dispositions de la LOM

Article L118-5-1 du code de la voirie routière

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.

Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026.

Article R417-11 du code de la route

I.- Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement :

[...]

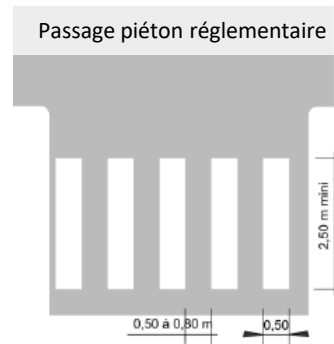
8° D'un véhicule motorisé à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers et des cycles à pédalage assisté : [...]

c) Sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet.

Le non-respect de cette règle est puni d'une amende forfaitaire de 135 €.

>> Ne sont pris en compte que les passages piétons marqués par des bandes blanches : les traversées suggérées, non réglementaires, ne sont pas concernées.

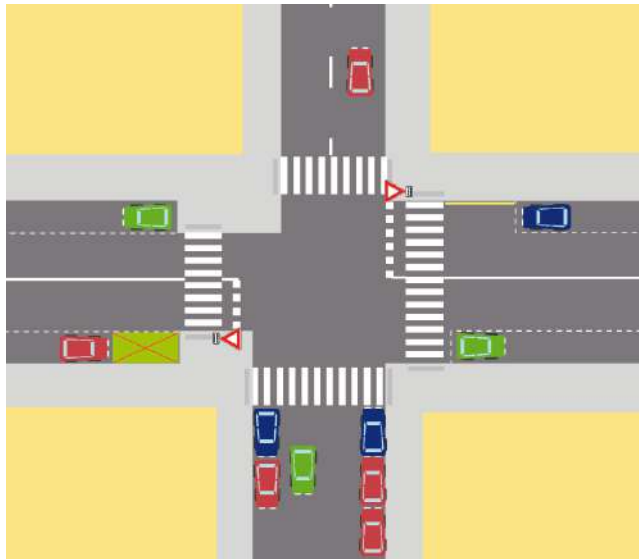
Un passage piéton est conforme dès lors qu'il ne dispose pas d'une place matérialisée 5 mètres en amont (dans le sens de la circulation), l'emplacement à considérer étant celui situé du côté d'où vient le premier flux de circulation.



Qu'est qu'un passage piéton aux normes au sens de la LOM ?

Cas général de rues à double sens de circulation :
4 configurations

Cas 2



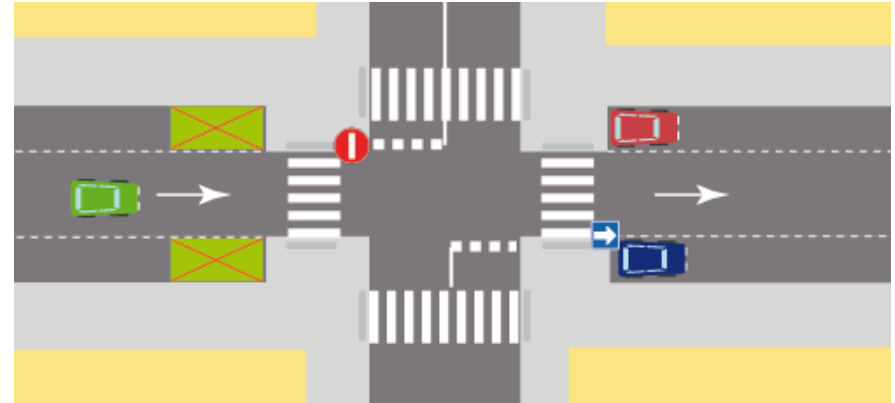
Cas 1

Cas 3

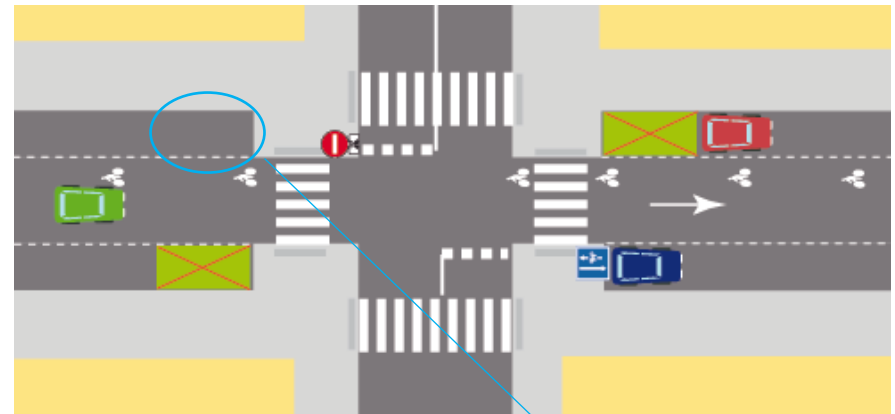
Cas 4

- Cas 1 : la place en amont a été supprimée au profit d'autres usages (stationnement vélo, végétalisation, etc...);
- Cas 2 : pas de stationnement possible dans la rue;
- Cas 3 : une bande jaune interdit l'arrêt et le stationnement sur les 5 mètres en amont;
- Cas 4 : aucune place n'est matérialisée dans la rue. Ici les véhicules bleus ne respectent pas l'article R417-11 du code de la route.

Cas de rues à sens unique SANS double sens cyclable :
2 places doivent être supprimées



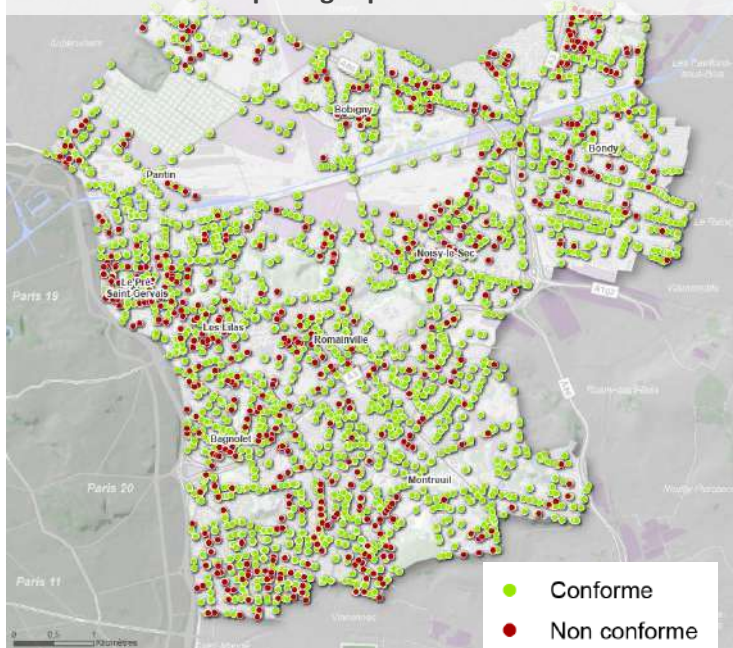
Cas de rues à sens unique AVEC double sens cyclable :
Le double sens cyclable étant considéré comme un sens de circulation, il faut supprimer la place amont



Le CEREMA recommande aussi de supprimer cette place de stationnement

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

Conformité des passages piétons au sens de la LOM



13 % des passages piétons d'Est Ensemble ne sont pas conformes (donc 87 % de conformes), soit 657 places VL. Peuvent également être ajoutés 96 passages piétons situés dans les rues à double sens cyclable pour lesquels le CEREMA recommande de supprimer la place considérée comme aval au sens vélo de manière à dégager un cône de visibilité sur la circulation VL inverse.

L'espace dégagé par la suppression de 753 places peut être valorisé de plusieurs manières :

1. **Le cas le plus courant sera la création de stationnements vélos** : 1 place de stationnement peut accueillir 4 à 5 arceaux vélos (soit 8 à 10 vélos). Selon l'hypothèse où toutes les places VL supprimées accueillent du stationnement vélo, plus de 6 000 places vélos peuvent être créées.
2. **La végétalisation**, pour tendre vers la désimperméabilisation des sols et de constitution d'un micro-ilot de fraîcheur. Il s'agira de veiller au bon entretien afin d'éviter que le développement végétal forme un masque de visibilité pour les piétons.
3. **Le désencombrement des trottoirs** : points collecte de déchets en silos enterrés, panneaux d'informations, bancs, poubelles, etc. peuvent être installés sur ces espaces, en veillant à ne pas constituer un masque de visibilité.



► Détail de l'action à mettre en place

2/ Equiper l'ensemble des gares et stations de métro de stationnements vélos en nombre suffisant pour répondre aux objectifs de part modale à horizon du PLM

Pour chaque station de métro et gare RER la part modale cible varie en fonction du caractère plus ou moins dense et si la station de Métro est en terminus ou non. Pour les gares la part modale cible est de 10 % compte tenu de l'aire de chalandise plus importante de chaque gare.

Ligne	Station / Gare	Part modale cible en rabattement	Offre actuelle	Entrants/j 2019	Besoins en stationnements supplémentaires	Modélisation réalisée pour l'ensemble des gares franciliennes par IDFM*
M3	Gallieni	10 %	66	19 600	500	290
M5	Bobigny Pablo Picasso	10 %	8	28 400	950	1 120
M5	Bobigny-Pantin R. Queneau	5 %	12	10 900	170	250
M5	Église de Pantin	5 %	60	14 800	190	320
M5	Hoche	5 %	26	18 700	280	420
M7	Aubervilliers-Pantin 4 chemins	5 %	0	25 200	210	380
M7	Fort d'Aubervilliers	8 %	26	13 800	350	900
M9	Croix de Chavaux	8 %	404	17 600	100	250
M9	Mairie de Montreuil	10 %	286	29 600	700	430
M9	Robespierre	5 %	80	16 100	185	280
M11	Mairie des Lilas	5 %	28	16 500	250	280
RER E	Bondy	10 %	190	NC	540	1 525
RER E	Noisy-le-Sec	10 %	34	NC	900	1 225
RER E	Pantin	10 %	108	NC	375	640
	Total Est Ensemble		1 290		5 700	*basée sur une estimation des entrants depuis la voirie à horizon 2030 pour chaque gare, considérant un taux de foisonnement et une part modale variable selon la typologie de la gare

Parmi ces 5 700 emplacements vélos à créer, il est proposé que **25 %** puissent être sécurisés sous forme de consignes collectives, soit **environ 29 box de 50 places pour Est Ensemble**.

Les **futures stations du M11** devront également être équipées en stationnements vélos, les volumes indiqués sont issus de l'étude d'intermodalité de 2020 et des derniers plans d'aménagements pour la Ville des Lilas (Mairie des Lilas 228 places dont 30 en consigne ; Serge Gainsbourg 253 places dont 75 en consigne, Carnot 260 places dont 120 en consigne ; Montreuil Hôpital 200 places dont 80 en consigne, et La Dhuis 80 places dont 40 en consigne).

Les **arrêts de tram** ont une aire d'attractivité plus locale qu'une station de métro avec un rabattement qui s'effectue principalement à pied. Les arrêts de tram proposeront plus une stratégie de déploiement classique de stationnement vélo sur les voiries autour des stations de Tram en combinant leur utilisation avec les besoins des commerces à proximité notamment.

Implication de cette mesure sur la station Robespierre du M9 :

La réalisation de 185 places vélo (en plus des 80 existantes) mobilise :

- Un espace d'environ 6x4 m de côté (24 m²) pour l'implantation d'une consigne sécurisée d'une trentaine de places ;
- A raison de 2 emplacements vélos en moyenne par mètre, environ 77 mètres linéaires pour réaliser 155 places vélos (correspondant à 16 places VL).

Pour l'exemple de la station Robespierre, les seules emprises disponibles sont le stationnement VL longitudinal. En conservant quelques places pour les livraisons, toutes les places de stationnement doivent être reconverties en places vélos sur une distance de 230 mètres de part et d'autre de la bouche de métro, et sans compter la consigne vélos sécurisée qui doit disposer d'un foncier plus important non disponible sur la rue principale.



- emplacements vélos existants
- emplacements vélos à créer
- places de livraisons

3/ Déployer des vélobox sur l'espace public dans les quartiers d'habitats anciens et denses

L'absence de places de stationnement vélo à domicile est un frein important au développement du vélo en milieu urbain. Le développement de vélobox suit l'espace public et permet de répondre à cette problématique. Ils devront être déployés en priorité dans les quartiers denses d'habitats collectifs anciens où il peut être parfois délicat de stationner son vélo chez soi.

Il s'agira de déployer ces vélobox en fonction de la demande. Les communes pourront communiquer sur la possibilité d'installer un tel dispositif dans les quartiers concernés et les riverains pourront faire une demande. Les vélobox seront ainsi installés sur les secteurs où les demandes sont les plus importantes.

Coût d'une vélobox : environ 6 000 € HT

L'exemple des vélobox à Montreuil :

20 vélobox de 6 places offrant ainsi 120 places sont présent sur la Ville. Ce service est inclus dans la DSP stationnement et doit être doublé en 2024.

Le coût pour l'utilisateur est de 50 €/an soit 300 € de recettes par Vélobox.



► Constats du diagnostic

Il existe déjà une offre de services vélos à travers les vélos en libre-service Vélib' et le service de location longue durée de la Région Véligo. Concernant le Vélib', le niveau d'implantation sur les communes d'Est Ensemble est hétérogène avec aucune station sur Bondy.

► Objectifs

La volonté d'Est Ensemble est de favoriser et de prioriser le développement de l'offre de services vélos à caractère public (Vélib' et Véligo), ainsi que la pratique cycliste en général. Le PLM accompagne également d'accompagner le développement des autres modes relevant de la micromobilité et des EDPM

► Mesures à mettre en place

1/ Continuer le déploiement des stations Vélib'

Le développement en cours sur Bobigny doit se poursuivre sur Bondy afin que chaque commune d'Est Ensemble ait accès à Vélib'.

2/ Déployer des « points relais techniques » pour les cyclistes

Ces équipements publics peuvent être installés pour permettre aux cyclistes de disposer d'outils pour réaliser une maintenance rapide de leur vélo. Il s'agit de totem comprenant un poste de gonflage et plusieurs outils en libre-service (démonte-pneus, clef plates et torx, tournevis,...). Il s'agit de positionner ces équipements en priorité dans les abris sécurisés au niveau des pôles d'échange.

3/ Permettre le stationnement des trottinettes électriques dans les box de stationnement vélo

Il s'agira d'ouvrir à la location les « vélobox » implantés sur l'espace public aux résidents propriétaires de trottinettes électriques.

4/ Matérialiser des emplacements réservés aux trottinettes

Ces emplacements peuvent par exemple être matérialisés sur les 5 mètres en amont des passages piétons, ou en prolongement des emplacements pour cycles.

5/ Continuer le déploiement de Véligo

Près de 2 500 hab. sur Est Ensemble ont souscrit à l'offre Véligo. Il faut continuer la communication sur ce dispositif qui permet à moindre coût de tester si un vélo électrique est adapté pour ses déplacements.

6/ Renforcer l'information sur les dispositifs d'aide à l'acquisition / entretien des vélos (classique, assistance électrique,...)

Les aides disponibles fluctuent fortement selon les années et il convient de relayer les dispositifs présents afin de favoriser leur utilisation par la population d'Est Ensemble

Rôle des acteurs	
Communes	Compétent en matière de déploiement de la stationnement sur l'espace public
Est Ensemble	Soutien technique voire financier



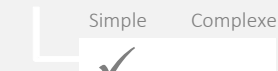
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Totem de réparation et d'entretien : 2 500 € HT / totem (uniquement fourniture)
- Reste à charge à la commune d'une station Vélib' par an : 10 K€
- Coût d'installation d'un arceau de 12 places pour trottinettes : 500 €
- Abonnement Véligo : 40 € par mois pour un vélo classique

Suivi des mesures

- Nombre de demandes pour du stationnement des trottinettes en vélobox
- Evolution de la fréquentation des stations Vélib'
- Nombre de relais techniques sur Est Ensemble
- Evolution abonnements Véligo sur le Territoire

2024

2025

2026

2027

2028

2029 et +

► **Détail de l'action à mettre en place**

1/ Continuer le déploiement des stations Vélib'

L'offre de Vélib' est présente sur 8 communes d'Est Ensemble. L'accessibilité aux Vélib' sur Est Ensemble est réalisée avec une double logique : à proximité des modes lourds à l'échelle de l'ensemble du territoire et en diffusion dans les quartiers en proximité de Paris.

Les communes pourraient continuer le développement du Vélib', à l'image de Noisy-le-Sec avec 3 stations en réflexion.

Le développement peut également être attendu aux abords des stations de Métro et gare RER actuels et futurs, notamment au niveau des futures stations du Métro 11 et à la gare RER de Bondy.

Infrastructures et services vélos

- Station Vélib' en juin 2023
- Réseau cyclable 2022
- Accessibilité à 5 min à pied des stations Vélib'

Réseau modes lourds

- Existant
- - - Projet à horizon PLM



Action 2.5

Développer les services pour la mise en place de livraisons propres et favoriser les expérimentations

► Constats du diagnostic

Est Ensemble voit la quasi-totalité des livraisons s’effectuer par la route avec des véhicules thermiques. Or, la présence d’infrastructures de fret fluvial et ferroviaire offre des opportunités actuellement sous-utilisées alors que de nombreux acteurs souhaitent travailler sur une logistique urbaine décarbonée.

► Objectifs

Doter Est Ensemble des équipements et conditions favorables pour permettre une mutation du modèle de livraisons vers des pratiques plus durables en lien avec le futur schéma directeur logistique d’Est Ensemble (cf. action 3.2).

► Mesure à mettre en place

1/ Etudier la création des Centres de Distribution Urbaine (CDU)

Ces sites seront définis dans le cadre de la réalisation du schéma directeur de la logistique d’Est Ensemble (action 3.2) avec des opérateurs identifiés qui imposent aux preneurs une décarbonation.

2/ Développer les consignes mutualisées entre opérateurs pour récupérer les colis du e-commerce

Les consignes se devront d’être interoperables entre les différents opérateurs de points relais et être destinées aussi bien aux livraisons du e-commerce qu’aux commerçants.

3/ Créer des points d’accueil des véhicules de livraisons (PAV)

Il s’agit d’un site (sur voirie ou dans un lieu identifié) dédié au stationnement des véhicules utilitaires dans des secteurs présentant des contraintes d’accessibilité. Le parcours terminal est effectué à pied ou avec un véhicule adapté.

4/ Dimensionner les aménagements cyclables situés à proximité des CDU pour la circulation des vélos cargos

Un vélo cargo pouvant atteindre 1,10 m de large, en circulation il nécessite des aménagements cyclables d’un gabarit moyen d’1,60 m.

5/ Fluidifier la gestion des aires de livraison à l’aide d’outils numériques

Des applications numériques permettent un suivi de l’utilisation des aires de livraisons en lien avec l’action 3.5

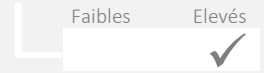
Rôle des acteurs	
Est Ensemble	Réalisation du schéma directeur de la logistique
CCI	Interlocuteur vers les entreprises de logistique / partenaire technique
CD93	Partenaire technique
Région	Partenaire technique et financier
Communes	Partenaire technique / identification des secteurs mutables à destination de la logistique / compétent en matière de police de circulation et stationnement
Métropole du Grand Paris	Application du pacte logistique / partenaire technique et financier
Programme Interlud	Porté par ROZO, Logistic-Low-Carbon, la CGI, le Cerema et l’Agence de la transition écologique (ADEME). Il a pour objectif de mettre en œuvre des chartes de logistique urbaine durable dans 50 métropoles et communautés d’agglomération

Rappel des attentes du PDUIF :

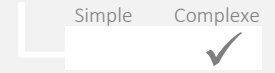
Action 7.1 : Préserver et développer des sites à vocation logistique

Action 7.4 : Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraisons

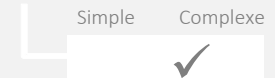
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- CDU : coûts très variables selon l’importance du projet et les acteurs en présence (2 à 10 M€ pour l’adaptation d’un site moyen)

Suivi des mesures

- Tonnage des colis transitant dans un CDU
- Nombre de livraisons effectué en véhicule propre depuis le CDU
- Occupation des aires de livraisons

2024	2025	2026	2027	2028	2029 et +
Portage des différentes solutions de livraisons propres au sein du futur schéma directeur de la logistique		Mise en place des différentes actions en fonction des attentes ciblées dans le futur schéma directeur de la logistique.			

► **Détail de l'action à mettre en place**

1/ Etudier la création des Centres de Distribution Urbaine (CDU)

Le Centre de Distribution Urbaine (CDU) est un équipement permettant de gérer les flux et d'optimiser les tournées pour la livraison en milieu urbain. Il permet, en amont, une massification des flux sur un site proche de la zone urbaine dense où sont groupées/dégroupées les marchandises, et en aval une distribution ou une collecte en véhicules adaptés à l'urbain (vélos cargos, VUL électrique...) (fiche action INTERLUD).

Toutefois, le CDU s'avère complexe à mettre en œuvre : l'adhésion des acteurs économiques constitue un facteur déterminant pour assurer le succès et la viabilité économique de ce modèle.

Ce modèle de logistique urbaine sera à construire avec les transporteurs, commerçants et acteurs économiques dans le cadre de la réalisation du schéma directeur de la logistique d'Est Ensemble (action 3.2).

2/ Développer les consignes mutualisées entre opérateurs pour récupérer les colis du e-commerce

La consigne assure la désynchronisation des livraisons et de réception des colis par le destinataire, sans intervention humaine. Si aujourd'hui chaque opérateur développe son réseau de consigne, l'enjeu est de créer un **réseau mutualisé entre les différents acteurs de la livraison et du e-commerce** de manière à rationaliser l'usage de l'espace public, dissuader la livraison à domicile (consommateur de temps, d'espace et d'énergie) et faciliter le retrait pour le destinataire (qui n'a plus à jongler entre différents points de retrait).

Ces consignes doivent également être **ouvertes aux commerçants** à proximité, que ce soit pour la réception de leurs marchandises lorsque cela est possible, que pour la livraison de leurs propres produits à leurs clients.

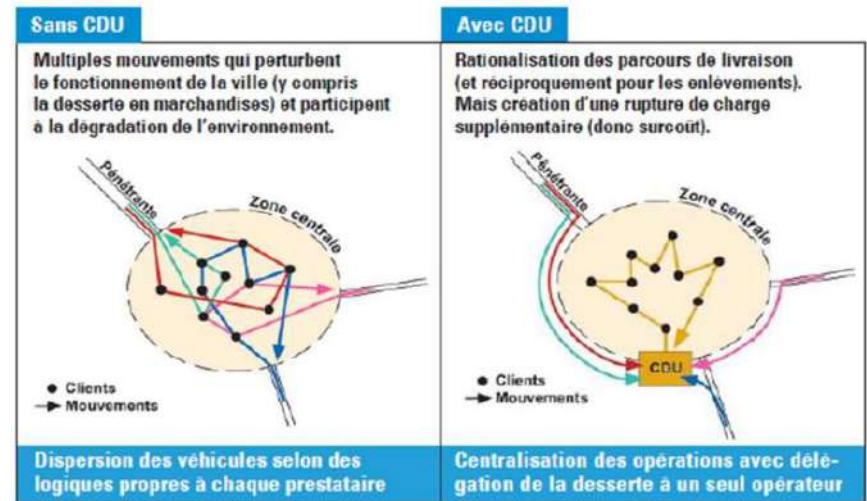


Figure 2 : Comparaison de l'organisation des flux logistiques, avec ou sans Centre de Distribution Urbaine
Source : Les espaces logistiques urbains, CRET-Log, LAET, Interface Transport, IFFSTAR

Centre multimodal de distribution urbaine de Ports de Lille (fiche projet du programme INTERLUD)

Le Centre multimodal de distribution urbaine (CMDU) est un équipement logistique situé au port de Lille proposant aux commerçants et transporteurs des services basés sur l'organisation, la mutualisation et l'optimisation du premier et dernier kilomètre.

Le CMDU est une plateforme de services à disposition de nombreux acteurs de la Métropole de Lille. Par exemple, Urby Lille, opérateur de logistique urbaine, propose des solutions de transport propre et des services de mutualisation, de stockage et d'optimisation des livraisons aux acteurs économiques de la Métropole de Lille.

Point de vigilance

Les consignes se localiseront sur l'espace public où la disponibilité foncière est souvent très contrainte. Il conviendra que leurs implantations ne viennent pas gêner la circulation des piétons

► **Détail de l'action à mettre en place**

3/ Créer des points d'accueil des véhicules de livraisons (PAV)

Les PAV sont des espaces publics de stationnement réservés aux véhicules de livraison. Ces points d'accueil facilitent l'arrêt des véhicules et limitent les désagréments causés lors des opérations de chargement/déchargement sur des secteurs inadaptés (fiche action INTERLUD).

Implanté préférentiellement dans les secteurs à la **trame viaire contrainte** ou en **zone piétonne**, un site (sur voirie ou un lieu identifié tel qu'un parking) est dédié de manière permanente ou temporaire au stationnement des véhicules de livraisons. Celui-ci peut ou non être associé à la présence de services. La livraison finale s'effectue généralement à pied.

4/ Dimensionner les aménagements cyclables situés à proximité des CDU pour la circulation des vélos cargos

Un vélo cargo pouvant atteindre 1,10 m de large, les aménagements cyclables desservant les CDU et les secteurs concentrant des commerces devront dès que possible **respecter le référentiel d'aménagement** (action 3.1). Dans les secteurs contraints, une largeur roulable de **minimum 1,60 m** sera proposée et l'implantation des potelets, souvent présents aux extrémités, devra être revue.



5/ Fluidifier la gestion des aires de livraison à l'aide d'outils numériques

Des applications numériques (parkunload...) sont dédiées à la gestion des places de livraisons. Un boîtier implanté dans le panneau détecte la présence d'un véhicule. Via une application le livreur confirme son stationnement et est informé du temps maximal de stationnement restant. Les livreurs en circulation connaissent en temps réel l'occupation des places. La collectivité dispose quant à elle d'un module permettant de contrôler l'occupation et le respect de la réglementation et d'un tableau de suivi de l'utilisation des aires.

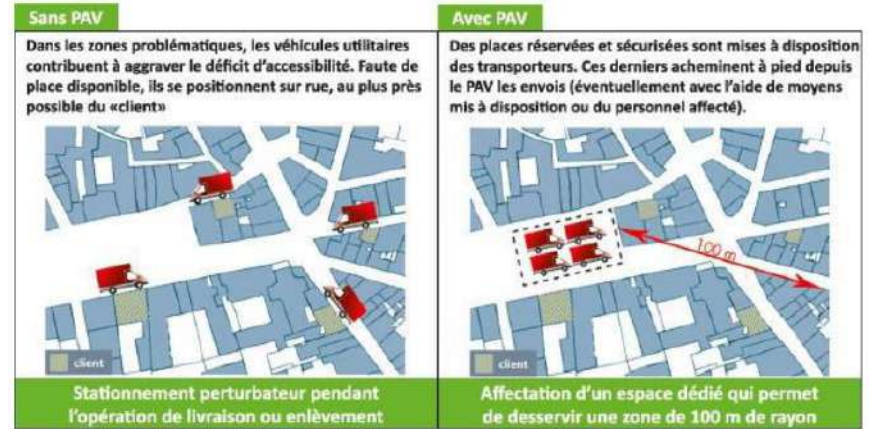


Figure 3 : Comparaison de l'organisation des flux logistiques, avec ou sans Point d'Accueil des Véhicules
Source : Les espaces logistiques urbains, CRET-Log, LAET, Interface Transport, IFFSTAR



Action 2.6 Dimensionner et déterminer le type d'offre de bornes de recharge électrique et stations (bio)GNV

► Constats du diagnostic

Moins de 50 bornes de recharge pour véhicules électriques sont actuellement en service sur l'espace public d'Est Ensemble. Selon le PCAET, les déplacements de personnes représentent le 1^{er} poste d'émissions de GES avec 393 000 t. éq.CO2.

En 2022, 13 % des véhicules vendus en France sont électriques et 8 % sont des hybrides rechargeables. La mise en place progressive de la ZFE et la fin de la commercialisation des véhicules thermiques neufs en 2035 vont intensifier la transition vers des véhicules électriques et le besoin en points de recharge. De plus la LOM a fait du déploiement du véhicule électrique une priorité pour atteindre la neutralité carbone en France d'ici 2050. Outre le développement de l'électrique, la décarbonation du parc automobile passera également par l'accompagnement à d'autres sources d'avitaillement (Bio GNV & hydrogène). Il n'existe aujourd'hui qu'une seule station en bio GNV ouverte sur Est Ensemble à Noisy-le-Sec, uniquement pour les PL.

► Objectifs

Accompagner et favoriser l'électrification du parc automobile par le développement de bornes sur l'espace public.
Anticiper les futurs besoins d'avitaillement en Bio GNV et hydrogène.

► Mesure à mettre en place

1/ Se tenir à jour des réglementations en vigueur

La Loi d'Orientation des Mobilité et les décrets du 18 juin 2019 et du 25 août 2021 fixent de nouveaux objectifs et outils pour l'électrification du parc automobile qu'il convient de mettre en œuvre.

2/ Intensifier l'installation de bornes de recharge publiques sur Est Ensemble

Le nécessaire développement des bornes doit s'organiser sur le territoire tout en assurant que les tarifs de vente d'électricité restent accessibles de la part des opérateurs de bornes IRVE.

3/ Proposer des points d'avitaillement en (bio)GNV et hydrogène

L'avitaillement en (bio) GNV doit être priorisé pour le parc de bus en lien avec les dépôts bus présents (électrification en cours sur le dépôt des Lilas et fonctionnement au (bio)GNV prévu pour les dépôts de Flandres et Pavillons-sous-Bois) et futurs sur Est Ensemble et au sein des principaux secteurs logistiques du territoire (notamment Pantin Logistique). L'avitaillement en hydrogène n'est pas nécessaire sur Est Ensemble compte tenu du développement de cette technologie prévue à horizon 2030 et dont l'avitaillement se fera vraisemblablement au sein de stations-services.

Rôle des acteurs	
Communes	Compétent en matière de déploiement des IRVE et stations de gaz
Est Ensemble, Département, Région, Etat	Soutien technique et financier
SIPPEREC – Sigeif - Métropolis	Syndicat ou organisme auxquels les communes ont délégué la compétence IRVE
IDFM	Compétent sur l'avitaillement des dépôts bus

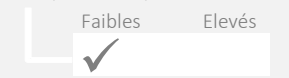
Rappel des attentes du PDUIF :

Action ENV1 : Accompagner le développement de nouveaux véhicules

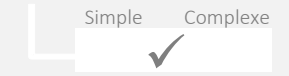
Le PDUIF prévoit le développement à grande échelle des IRVE aussi bien sur le domaine public que sur le domaine privé non ouvert au public. Le déploiement des IRVE est de compétence communale (ou de leurs groupements) sur les espaces ouverts au public.

En parallèle, le PDUIF invite au développement d'un réseau de stations de compression pour les véhicules au gaz et bio gaz (issu de la méthanisation).

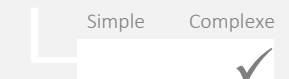
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Coût moyen d'installation d'une borne avec deux points de recharges 13 K€ HT
- Estimation des besoins d'au moins 500 bornes à terme du PLM sur Est Ensemble avec un parc automobile à 20 % électrifié soit 2,25 M€ HT

Suivi des mesures

- Evolution du nombre de bornes IRVE
- Evolution du nombre de voitures électriques pour les ménages d'Est Ensemble

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

Développement des points d'avitaillement en (bio) GNV et mise en œuvre progressive des bornes IRVE au fur et à mesure de l'électrification du parc automobile des ménages d'Est Ensemble.

► **Détail de l'action à mettre en place**

1/ Se tenir à jour des réglementations en vigueur

La loi d'orientation des mobilités (LOM) et les décrets du 18 juin 2019 puis du 25 août 2021 déterminent :

- La possibilité pour les AOM de réaliser un Schéma Directeur des IRVE (SDIRVE) et de bénéficier d'une réfaction de 75 % sur les coûts de raccordement jusqu'au 31 décembre 2025 ;
- La fin des ventes de véhicules thermiques et hybrides neufs en 2035 (amendement 3032) ;
- Le renouvellement des flottes publiques et des grandes entreprises :
 - Pour les services de l'Etat ayant une flotte supérieure à 20 véhicules : 50 % des renouvellements en véhicules à très faibles émissions (VTFE) dès 2021 ;
 - Pour les collectivités territoriales et établissements publics ayant une flotte supérieure à 20 véhicules : 30 % des renouvellements en VTFE dès 2021, puis 37,4 % en 2026 ;
 - Pour les flottes professionnelles privées supérieures à 100 véhicules : 10 % des renouvellements en 2022, 20% en VTFE en 2024, 40% en 2027 et 70 % en 2030.
- L'équipement obligatoire des parkings publics dès 2025 : 1 point de charge par tranche de 20 places (sauf si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique sont nécessaire pour remplir cette obligation) situé sur un emplacement accessible aux personnes à mobilité réduite :
 - côté bâtiments non résidentiels à parc de stationnement de plus de 20 places ;
 - côté parc de stationnement de plus de 20 emplacements, gérés en délégation de service public, en régie ou via un marché public.

2/ Intensifier l'installation de bornes de recharge publiques sur Est Ensemble

Le parc en véhicules électriques et au gaz sur Est Ensemble

L'Agence ORE (Opérateurs de Réseaux d'Énergie) fédère l'ensemble des acteurs français de la distribution d'électricité et de gaz. Elle met à disposition une plateforme en OpenData détaillant le parc de véhicules particuliers (VP) électriques et au gaz immatriculés par commune et par type de charge (au 31/12/2022). Ainsi Est Ensemble compterait au 31 décembre 2022, environ **3 450 véhicules électriques et une trentaine de véhicules au gaz, soit 1,2 % du parc en circulation** (2,1 % à l'échelle de la MGP).

Les projections futures du parc en véhicules électriques sur Est Ensemble






La dynamique de pénétration reste soumise à plusieurs incertitudes à moyen terme. Plusieurs scénarios/projections (PFA – Plateforme Française de l'Automobile, Stratégie Nationale Bas Carbone) mettent en avant que le parc pourrait atteindre entre **20% et 40% en 2035**. Dans cette optique, à volume de parc constant, le nombre de véhicules électriques d'Est Ensemble pourrait être compris entre **50 000 et 100 000 véhicules en 2035**, soit une multiplication par 14 à 29 du parc actuel. Le nombre de bornes doit ainsi évoluer significativement dans les années à venir, en sachant que la ZFE sur Est Ensemble sera un facteur fortement incitatif pour une augmentation plus rapide du parc de véhicules électriques.

Commune	VP électriques	VP au gaz	Parc total de VP
Bagnolet	204 (0,9 %)	5	22 899
Bobigny	653 (1,6 %)	2	39 349
Bondy	322 (0,7 %)	10	41 743
Les Lilas	141 (1,2 %)	1	12 234
Montreuil	894 (1,3 %)	3	68 579
Noisy-le-Sec	292 (1,0 %)	2	30 585
Pantin	600 (1,8 %)	4	32 819
Le Pré-Saint-Gervais	80 (0,9 %)	0	9 298
Romainville	256 (1,2 %)	1	21 011
Total Est Ensemble	3 442 (1,2 %)	28	278 517

Les types de bornes à installer

Un Francilien parcourt en moyenne 18 km pour se déplacer soit une distance pour l'essentiel compatible avec l'autonomie des véhicules électriques (OMNIL 2018).

En 2020, 90 % des recharges des véhicules électriques à l'échelle nationale se font à domicile, le plus souvent une maison individuelle. Pour un usage quotidien, l'utilisateur n'a quasiment pas besoin de bornes.

Les différents types de borne					
Type de charge	Lente	Normale	Accélérée		Rapide
Réseau	Monophasé	Monophasé	Monophasé	Triphasé	Continu
Puissance	2 kW	3,7 kW	7 kW	11 à 22 kW	50 à 350 kW
Temps de charge	12h	8h	4h	1 à 2h	< 20 min
Prise					

Type de logement	Répartition sur Est Ensemble (INSEE 2019)	Disponibilité d'une place de stationnement	Actions possibles de la collectivité pour le déploiement de l'électromobilité chez les résidents
Maison individuelle	15,6 %	Oui en majorité	Est Ensemble peut communiquer sur l'installation d'une prise en maison individuelle. Cette installation est accessible à des coûts raisonnables, moins de 1 000 € pour une installation haut de gamme, quelques centaines d'euros pour des prises plus simples.
Logement collectif	84,4 %	Oui	Concernant les copropriétés existantes, Est Ensemble peut renseigner sur les aides disponibles. Les obligations législatives issues de la loi LOM : <ul style="list-style-type: none"> - Obligation de préinstaller des équipements de recharge pour les copropriétés neuves disposant d'un parking de plus de 10 places ; - Obligation pour le syndic de mettre la question à l'ordre du jour d'une AG avant le 1er janvier 2023 ; - Création d'un droit à la prise qui autorise les occupants à faire installer à leurs frais une borne de recharge individuelle ; - Facilité d'installation d'une solution collective en passant par Enedis sans frais pour la copropriété;
		Non	La disponibilité des bornes publiques est indispensable pour le développement de l'usage des véhicules électriques pour les ménages sans accès à une structure de parking privative. Est Ensemble et les communes doivent donc impulser une dynamique de développement de bornes sur voiries publiques.

En milieu urbain dense, les bornes accessibles au public (en voirie et sur parking) proposeront principalement 2 types de charge pour répondre aux 2 principaux besoins :

- La nuit, **des bornes normales**, pour des recharges lentes pour les habitants à proximité n'ayant pas de point de charge à domicile.
- En journée, **des bornes accélérées**, pour des recharges d'appoint pour les visiteurs (achat, RDV,...), les professionnelles, les imprévus, et globalement pour rassurer les usagers et permettre ainsi une adoption massive du véhicule électrique.

Les bornes normales sont à privilégier car elles répondent à l'essentiel de la demande.

Préconisation en termes d'aménagements de places réservées aux véhicules électriques

Depuis 2021 et la promulgation de la loi Grenelle 2, ce sont les communes qui détiennent la compétence « création, entretien et exploitation des infrastructures des véhicules électriques ». Cette compétence peut être transférée aux autorités organisatrices d'un réseau public de distribution de l'électricité et aux autorités organisatrices de la mobilité.

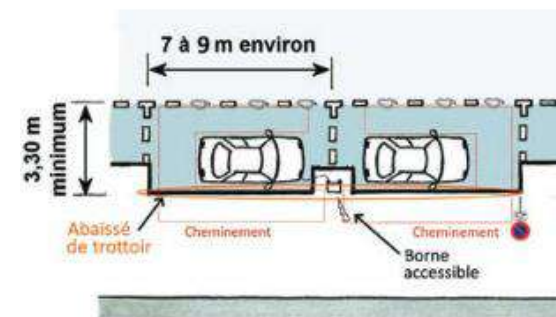
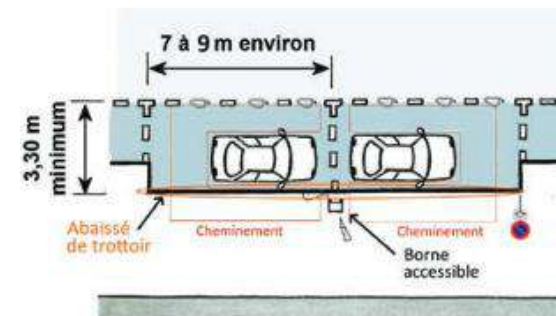
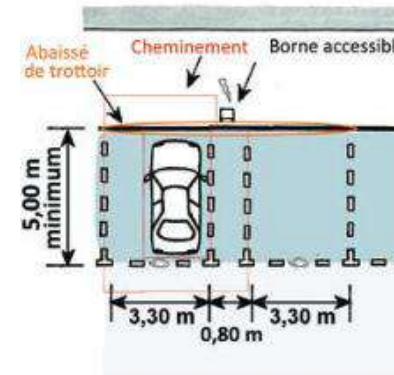
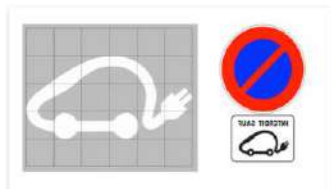
Sur la voie publique, aucune obligation d'équipement en matière d'IRVE n'existe (sauf parking public > 20 places). Pour garantir l'accessibilité à ce service public, l'aménagement d'un maximum de places doit se faire selon les règles d'accessibilité pour les personnes titulaires de la carte mobilité inclusion. À ce titre, leurs commandes doivent être placées entre 0,80 m et 1,30 m de hauteur et la manutention du câble doit être aisée (faible effort pour le déployer).

Les bornes doivent être visibles, clairement fléchées, facilement trouvables, accessibles et ne doivent pas gêner la circulation des piétons. La réglementation prévoit un panneau complémentaire (M6i) au panneau de stationnement et d'arrêt. Il signale que les véhicules électriques peuvent accéder à l'emplacement pendant la durée de la charge. Il se complète par un pictogramme aux dimensions de 0,6 m x 0,3 m ou de 0,3 m x 0,15 m peint sur les limites ou le long de la place.

La réglementation du stationnement à appliquer pour les places équipées de bornes IRVE

La question de la réglementation du stationnement pour les places dédiées à la recharge publique des véhicules électriques est un élément important. La mise en place d'une réglementation de ces places a en effet 3 avantages :

- Elle permet d'éviter les pratiques de « fausse charge » où un automobiliste fait mine de charger son véhicule pour éviter le paiement du stationnement si les places alentours sont réglementées
- Elle favorise une forme de rotation des véhicules au niveau des points de charge
- Elle ne contraint pas les riverains se chargeant la nuit pendant laquelle la réglementation ne s'applique pas.



Principes d'aménagement des places réservées aux véhicules électriques et accessibles aux PMR

Les coûts d'implantation des bornes IRVE

L'installation de bornes IRVE sur l'espace public engendrera des coûts importants.

Deux solutions sont possibles :

- Soit la ou les collectivités investissent dans les bornes et perçoivent les recettes des consommations / abonnements.
- Soit il est fait appel à un opérateur qui installera les bornes et les exploitera.

En se basant sur les coûts de la borne et de son installation (6,5 K€ en moyenne) et des coûts facturés pour un abonné (18 € en moyenne pour un recharge d'une batterie de 50 Kw), il est possible d'établir que sur la base d'une recharge par jour en moyenne par borne, avec 5 abonnés et un coût moyen d'électricité estimé à 0,05 € /KWh en dessous du prix de vente que **la borne est « auto-financée » en 4 ans.**

Les communes et Est Ensemble doivent ainsi s'interroger sur le fait de laisser aux opérateurs la liberté d'implantation de bornes IRVE et par extension la liberté des tarifs proposés. La montée en puissance d'un opérateur public, via la MGP ou le SIPPPEC, pourrait à ce titre être étudiée.

3/ Proposer des points d'avitaillement en (bio)GNV et hydrogène


Le (bio) GNV doit être privilégié pour les PL et les bus, ainsi, dans les dépôts bus existants et futur sur Est Ensemble il convient de déployer cet avitaillement qui est du ressort d'IDFM. Pour les PL, il est important de prévoir en lien avec l'activité logistique du territoire des stations permettant cet avitaillement en (bio) GNV et notamment à Pantin Logistique. Avec la méthanisation des déchets alimentaires, ce type de carburant devraient être plus disponible à terme ce qui pourrait ainsi offrir un développement plus large et pourquoi pas à destination des particuliers.

Pour l'avitaillement en hydrogène, la technologie est en développement chez les constructeurs automobiles et un développement est attendu à partir de 2030. C'est au niveau des stations-services de carburant que cet avitaillement sera prévu.

	Type de borne	Coût associé
Matériels	Bornes à deux points de charge : 7 à 22 kVA AC	6 000 à 8 000 €HT
	Bornes à deux points de charge : 22 kVA AC / 24 kVA DC	15 000 à 20 000 €HT
	Borne 50 à 150 kVA DC	25 000 à 100 000 €HT
Génie civil	- Entre 1 000 € et 3 000 € HT selon la typologie de la borne et la configuration du site (hors aménagement des places de stationnement et mise en accessibilité qui peut s'élever à plus de 5 000 € HT par place).	
Installation	- Entre 2 000 € et 5 000 € HT selon la typologie de la borne et la configuration du site.	
Raccordements	- Raccordement pour une puissance ≤ 36 kVA : 500 à 625€ après réfaction de 75% ; - Raccordement pour une puissance >36 kVA et ≤ 250 kVA : environ 2 250 € après réfaction* de 75% ;	

- Le taux de réfaction est accordé jusqu'au 31/12/2025 à hauteur de maximum 75% pour toutes les collectivités qui s'inscrivent dans un SDIRVE. ©écologie.gouv.fr

ABONNÉ.E.S BELIB' RÉSIDENT.E.S PARISIEN.NE.S				
ABONNEMENT 7 € TTC / AN				
	MOTO ^{(1) (2)} jusqu'à 3,7 kW	FLEX ^{(1) (2)} jusqu'à 7 kW	BOOST ^{(1) (2)} jusqu'à 22 kW	BOOST+ ⁽²⁾ jusqu'à 50 kW
Tarification Jour	0.35 € TTC / kWh + 0.15 TTC € / 15 min	0.35 € TTC / kWh + 0.35 € TTC / 15 min	2.05 € TTC / 15 min	0.35 € TTC / min
Tarification Nuit Heures pleines De 20h à 23h	0.35 € TTC / kWh + 0.10 € TTC / 15 min	0.35 € TTC / kWh + 0.15 € TTC / 15 min		
Tarification Nuit Heures creuses De 23h à 8h	0.25 € TTC / kWh + 0.05 € TTC / 15 min	0.25 € TTC / kWh + 0.05 € TTC / 15 min		

 ⁽¹⁾ Afin d'assurer l'accès au service de recharge au plus grand nombre, nous vous informons qu'au-delà de 14 heures consécutives de connexion à une borne, un tarif de 10 € TTC / heure sera appliqué. Toute heure entamée est due.
⁽²⁾ Le temps de connexion de votre véhicule à la borne déterminera le coût de votre recharge. Pour les recharges Flex et Boost, tout quart d'heure entamé est dû. Pour la recharge Boost+, toute minute entamée est due.

► Constats du diagnostic

Sur Est Ensemble, 43,7 % des ménages ne disposent pas de voiture et 9% des ménages sont multimotorisés.

Avec la fin du service Autolib', seule Montreuil accueille un système d'autopartage avec les opérateurs Citiz, Getaround et Communauto.

► Objectifs

Diminuer la pression sur le stationnement automobile en voirie et favoriser une démotorisation des ménages en lien avec la ZFE.

► Mesure à mettre en place

Selon le PDUIF, « l'autopartage est la mise en commun d'une flotte de voitures au profit d'utilisateurs abonnés. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. La réservation d'un véhicule se fait le plus souvent par téléphone ou Internet et permet de disposer d'une voiture en libre accès en des points identifiés 24h/24 et 7J/7. Pouvoir disposer d'une voiture lorsque cela est nécessaire (déplacement le soir, nécessité de transporter des objets lourds ou encombrants, etc.) sans la posséder incite à un usage plus raisonné de la voiture ».

1/ Proposer une offre d'autopartage en multimodalité au niveau des principaux pôles d'échanges

L'autopartage est pertinent s'il permet de combler une carence de l'offre de mobilité dans le temps ou l'espace depuis un pôle d'échanges.

2/ Proposer une offre d'autopartage pour les résidents

Les systèmes existants d'autopartage seront proposés sur l'ensemble des communes d'Est Ensemble en ciblant le besoin des résidents. Il s'agira également de travailler au développement d'une nouvelle forme d'autopartage où un véhicule dédié est partagé entre un ensemble de logements.

3/ Promouvoir le covoiturage

La promotion du covoiturage pourra se faire notamment par l'intermédiaire des entreprises (action 4.2) et en s'appuyant sur les canaux de communication de l'action 4.1.

Rôle des acteurs

Communes

Maitres d'ouvrage

Rappel des attentes du PDUIF :

Action 5.6 : Encourager l'autopartage

Le PDUIF recommande de laisser des places de stationnement sur voirie et au sein des parcs publics dans des lieux visibles, repérables et fréquentés.

Impacts report modal

Faibles Elevés



Faisabilité technique

Simple Complexe



Faisabilité financière

Simple Complexe



Estimation financière

- Aucun coût pour les communes d'Est Ensemble mais des redevances pour l'occupation de l'espace public.

Suivi des mesures

- Nombre de voitures en autopartage
- Nombre d'abonnés
- Nombre de trajets effectués
- Kilomètres parcourus

1 VOITURE EN AUTOPARTAGE

- remplace 5 à 8 voitures personnelles
- supprime 10 000 à 19 000 km en voiture personnelles par an
- libère 0,9 à 3 places de stationnement en voirie

Source : ADEME

2024

2025

2026

2027

2028

2029 et +

Rechercher et contractualiser la ou les offre(s) d'autopartage la plus adaptée et promouvoir le covoiturage.

Promouvoir le covoiturage et l'autopartage.

► Détail de l'action à mettre en place

1/ Proposer une offre d'autopartage en multimodalité au niveau des principaux pôles d'échanges

Il s'agit de cibler quelques pôles d'échanges stratégiques où l'offre de bus tôt le matin ou le soir ne permet pas de rayonner sur les quartiers ou communes éloignées. Un premier test pourra être fait sur Bobigny Pablo Picasso ou la gare de Bondy en proposant 1 voiture sur chaque pôle.

2/ Proposer une offre d'autopartage pour les résidents

Le développement de l'autopartage est une réponse pertinente dans un système de mobilité durable :

- Il offre une possibilité pour les ménages de se « **démotoriser** » en particulier lorsqu'ils ont une utilisation ponctuelle de la voiture ;
- Il **diminue la pression sur le stationnement** sur la voie publique en milieu urbain, 1 véhicule en autopartage remplaçant 5 à 8 voitures particulières ;
- En diminuant les besoins de stationnement il permet de **réutiliser l'espace public** pour d'autres usages ;
- Il favorise le report modal grâce à la contrainte imposée de la réservation préalable.

2.1. L'autopartage sur voirie

Il s'agit d'un autopartage en boucle en partant de stations. Cette forme d'autopartage concerne principalement les trajets de la vie quotidienne mais il est aussi intéressant pour les professionnels. Selon les opérateurs, la clientèle est composée essentiellement de personnes qui n'utilisent pas de voiture pour leurs déplacements domicile-travail.

L'autopartage sur voirie, comme le système existant à Montreuil avec les 24 véhicules des opérateurs Communauto, Citiz et Getaround, sera étendu et proposé sur d'autres communes. Il sera prioritairement déployé dans les **quartiers d'habitat collectif ancien** où le stationnement résidentiel sature la voie publique.

Quelle contractualisation entre l'opérateur et la collectivité pour développer un service d'autopartage ?

Les différents types de contrat dépendent du type de sollicitation :

- Si un opérateur sollicite la collectivité ou si la collectivité se montre intéressée pour accueillir un service d'autopartage (via un appel à manifestation d'intérêt) : la collectivité délivre une Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine public (AOT) ;
- Si la collectivité souhaite développer un service public d'autopartage en ayant la main sur le service : il s'agit d'un contrat de commande publique (marché public ou DSP).

Les services d'autopartage en boucle nécessitent la réservation d'une emprise du domaine public routier et la délivrance d'une permission de voirie par l'autorité de police de la circulation et du stationnement. Les services d'autopartage en free-floating nécessitent la délivrance d'une permission de stationnement par l'autorité de police de la circulation et du stationnement.

Dimensionnement indicatif de l'offre d'autopartage sur voirie

Hypothèse : 5 % des ménages motorisés abandonnent 1 voiture au profit de l'autopartage.

Soit 4 660 ménages, donc 4 660 voitures particulières en moins.

Si 1 véhicule d'autopartage remplace 5 véhicules des ménages :
C'est environ **900 véhicules en autopartage.**

Si 1 véhicule d'autopartage remplace 8 véhicules des ménages :
C'est environ **600 véhicules en autopartage.**

Soit environ 1% de l'offre de stationnement public sur Est Ensemble.

Fixation du montant de la redevance d'occupation du domaine public

Le gestionnaire de voirie fixe un montant de redevance au titulaire de l'AOT à raison de l'occupation privative qu'il fait du domaine public (article L. 2125-3 du CG3P).

Dans le cadre des contrats de la commande publique la fixation du montant de la redevance ne se fait au regard de l'économie générale du contrat.

Opérateur labellisé IDFM	Type	Abonnement	Tarification (ex pour 2h)	Véhicules
Communauto	En boucle (station)	0 à 18 € par mois	de 4,3 à 6,3 € + 0,32 à 0,42 €/km selon abonnement	Citadine, crossover
Clem'	En boucle (station)	Pour les professionnels	25 €	Utilitaire
Citiz	En boucle (station)	0 à 16 € par mois	De 6 à 11 € + 0,41 €/km	Polyvalente
Zity	En trace (free-floating)	Non	25,2 €	Citadine électrique
Free2Move	En trace (free-floating)	Non	14,4 € + 0,19 €/km	Citadine électrique
Sharenow	En trace (free-floating)	Non	14 € + 0,19 €/km	Citadine électrique

2.2. L'autopartage résidentiel

C'est une nouvelle forme d'autopartage où le véhicule est mutualisé entre voisins d'une même copropriété. Cette mutualisation répond à un enjeu économique de **diminution du coût de l'habitat** car il permet de rendre inutiles certaines places de parking dans les immeubles concernés et ainsi diminuer le nombre de places de stationnement à réaliser dans les constructions neuves.

Mode de gestion	Avec un intermédiaire (opérateur, promoteur, bailleur social)	En gestion directe
Fonctionnement	Via le numérique avec une inscription et une plateforme de réservation Accès à la voiture par badge ou smartphone	En souplesse avec une plateforme ou un agenda partagé, basé sur la confiance Accès à la voiture via une boîte à clés Habitants structurés en association
Implication des habitants	Pas d'implication dans le montage et le fonctionnement du dispositif	Ils construisent et font évoluer le dispositif selon leurs besoins
Propriétaire des véhicules	Opérateur, promoteur, bailleur	Association d'habitants
Modèle économique	L'opérateur fixe le prix, l'utilisateur paye en fonction de son usage. Pour équilibrer financièrement le dispositif : <ul style="list-style-type: none"> - Soit la rentabilité est assurée par les seuls usagers - Soit l'opérateur contractualise avec la copropriété pour couvrir le déficit d'exploitation - Soit l'opérateur contractualise avec un bailleur qui couvre le déficit d'exploitation (soit sur fonds propres soit répercuté sur les charges locatives) 	Chaque membre de l'association souscrit une part sociale et paye en fonction de son utilisation

Orientation n° 3

**Construire un cadre référentiel et
réglementaire pour agir sur les mobilités**

Le PLM propose la mise en place d'un cadre référentiel et réglementaire pour agir concrètement sur les mobilités. La mise en place de contraintes doit ainsi être assumée sur le territoire afin d'acter les nécessaires changements de pratiques modales.

► 3 actions pour : S'appuyer sur les documents cadres / référentiels

Il convient d'apporter une cohérence aux différents aménagements de voirie pour que les principes établis dans le cadre de la hiérarchisation du réseau viaire puissent être appliqués sur Est Ensemble en prenant en compte à la fois les besoins pour l'amélioration de la performance des bus (couloirs bus en amont des carrefours) et pour les aménagements cyclables.

► 4 actions pour : Agir sur les politiques de stationnement

Rationaliser l'offre de stationnement est un impératif pour pouvoir garantir la mise en place d'aménagements favorables aux modes actifs et transports collectifs. Il est ainsi nécessaire de disposer de réglementations cohérentes et d'assurer un contrôle efficace pour garantir le respect de celles-ci. Les livraisons de marchandises, essentielles pour l'activité économique du territoire, engendrent des nuisances sur les circulations qu'il convient de limiter par une réglementation et un contrôle adapté.

► 3 actions pour : Traduire les actions réglementairement dans le PLUi

Le PLUi est le document qui traduit réglementairement les évolutions souhaitées sur le foncier disponible sur Est Ensemble. Il convient de mettre en place au sein du PLUi les principes permettant d'aller vers une mobilité durable sur Est Ensemble. Cela peut se faire en préservant/développant les sites à vocation logistique, en favorisant les perméabilités piétonnes dans une logique du plus court chemin et en actant des normes de stationnement pour les bureaux et habitations qui permettent de favoriser le report modal des actifs et qui contribuent à fixer les véhicules des résidents au sein de la sphère privée sans augmenter le coût du foncier.

Orientation n° 3

Construire un cadre référentiel et réglementaire pour agir sur les mobilités

	Thématiques								
	Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilités	ZFE
<u>S'appuyer sur les documents cadres /référentiels</u>									
3.1 – Esquisser un schéma de voirie et un référentiel d'aménagements cyclables	x	x	x	x	x			x	
3.2 – Appliquer le futur schéma directeur d'Est Ensemble de la logistique						x			
<u>Agir sur les politiques de stationnement</u>									
3.3 – Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle					x	x			
3.4 – Réaliser un diagnostic de l'offre de stationnement en ouvrage					x				
3.5 – Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle					x	x			
3.6 – Conduire une étude spécifique sur l'opportunité d'une fourrière intercommunale					x				
<u>Traduire les actions réglementairement dans le PLUI</u>									
3.7 – Déterminer les normes de stationnement dans les nouvelles constructions					x				x
3.8 – Préserver/ Développer les sites à vocation logistique						x			
3.9 – Définir un cadre réglementaire pour favoriser les perméabilités piétonnes				x					

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

► Constats du diagnostic

La thématique du partage de la voirie a pour objectif de définir, et souvent rééquilibrer, la place consacrée à chacun des modes.

En moyenne sur 10 secteurs centraux d'Est Ensemble étudiés lors du diagnostic, 45 % de l'espace est dédiée à la voiture (circulation et stationnement), 44 % de l'espace est consacré aux piétons, 5 % aux TC et 2 % aux vélos (et 4 % d'autres usages).

► Objectifs

Favoriser et sécuriser les modes alternatifs à la voiture en mettant en place une meilleure répartition de l'espace sur voirie.

► Mesure à mettre en place

A chacun des niveaux de voie définis dans la hiérarchisation du réseau viaire correspondent des principes d'aménagement et de partage de la voirie. Les mesures en faveur du partage de la voirie sont l'occasion de repenser la place de l'automobile sur l'espace public. Celui-ci n'étant pas extensible et aujourd'hui majoritairement consacré à l'automobile, la principale réserve foncière est l'espace qui lui est consacré et en particulier le stationnement. Afin d'apporter de la cohérence dans les aménagements cyclables, est proposé un référentiel pour le développement des cycles sur Est Ensemble

1/ Le réseau structurant régional : la place dévolue aux modes actifs doit s'intensifier sur ce type d'axe pour disposer d'itinéraires cyclables sécurisés et d'espaces piétons suffisamment larges pour inciter à la pratique de la marche.

2/ Le réseau structurant pour le maillage d'Est Ensemble : une ambition de cohabitation modale sur ces axes avec la réalisation dès que possible d'aménagement cyclable.

3/ Le réseau de desserte locale : une place prépondérante pour les modes actifs mais un maintien du stationnement à étudier dans des configurations souvent étroites.

4/ Les secteurs à enjeux : ils doivent faire l'objet d'une attention particulière pour rééquilibrer le partage modal de l'espace en faveur des modes alternatifs.

5/ Déterminer une typologie des aménagements cyclables selon la hiérarchisation du réseau viaire et du réseau cyclable

6/ Identifier pour chaque type d'aménagement un modèle de réalisation

Rôle des acteurs

Est Ensemble	Coordinateur technique
Communes	Compétent en termes d'aménagement de la voirie communale
CD93	Compétent en termes d'aménagement de la voirie départementale

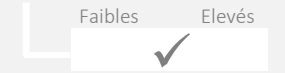
Rappel des attentes du PDUIF : Action PMV : Le partage multimodal de la voirie

Le partage de la voirie doit assurer la cohérence entre les usages de la voirie et les fonctions urbaines. Ainsi **dans les centralités**, pour les voies du réseau structurant, la cohabitation entre les différents modes de déplacements est à rechercher tout en affirmant clairement la priorité des modes actifs en certains points (établissements scolaires et principaux ERP). Sur les voies locales, il s'agit de privilégier les modes actifs. **Dans les zones résidentielles**, il est primordial de privilégier la vie locale en développant les modes actifs et l'espace doit être traité de manière qualitative en prenant en compte le stationnement résidentiel.

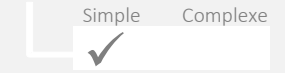
Action 4.1 : Rendre la voirie cyclable

Action 3/4.1 : Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs

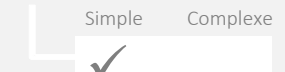
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

► Coûts internes

Suivi des mesures

- En lien avec les actions concernant l'amélioration de la performance des bus (cf. action 1.6) et le développement du maillage cyclable (cf. action 2.7).
- Linéaire d'aménagements cyclables créés ou repris répondant au référentiel

2024

2025

2026

2027

2028

2029 et +

Arrêter les principes du schéma de voirie & Mettre en œuvre le référentiel d'aménagements cyclables.

A partir des programmations fixées aménager les axes pour l'amélioration de la performance des bus (cf. action 1.6) et le développement du maillage cyclable (cf. action 2.7)

► Détail de l'action à mettre en place

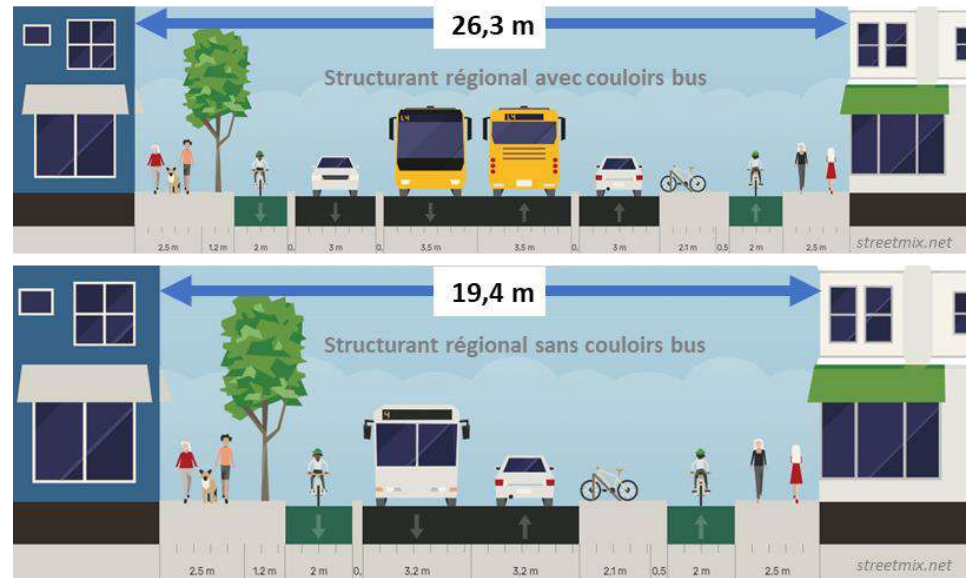
En annexe n°9 : Coupes & plans de l'action 3.1

Mesures pour la réduction des incidences environnementales :

- 1/ **Encourager l'emploi de matériaux bas carbone et à fort albédo** (revêtements clairs) pour les aménagements, notamment au travers de la réalisation de document de communication et/ou de prescription de type « charte matériaux » : Proposition de mesures liées aux vigilances sur les GES et ICU / matériaux ;
- 2/ **Intégrer la valorisation d'espaces verts naturels** : Proposition de mesures liées aux vigilances sur le sol, la trame verte et bleue et le paysage.
- 3/ **Intégrer des principes de gestion des eaux pluviales** au plus proche du cycle de l'eau en évitant le tout tuyau et en favorisant l'infiltration. : Proposition de mesures liées aux vigilances sur la gestion de l'eau.
- 4/ **Saisir les opportunités de dé imperméabilisation du sol** : Proposition de mesures liés aux vigilances sur l'espaces publics urbains et la consommation d'espaces.
- 5/ Lors de l'aménagement d'espaces verts, **une palette végétale d'espèces indigènes locales adaptés au changement climatique** devra être à respecter : Proposition des mesures liés aux vigilances sur la biodiversité.
- 6/ **Bien identifier les espaces dédiés aux différents modes de déplacements** pour éviter les conflits d'usages : Proposition de mesures liés aux vigilances sur l'espace public urbain et la consommation d'espaces.
- 7/ **Intégrer les enjeux de paysage urbain** dans la requalification de voiries espaces publics, notamment dans les secteurs à valeur patrimoniale : Proposition de mesures liées aux vigilances sur le patrimoine

1/ Le réseau structurant régional

Les schémas de principes présentés sur ce type d'artères se distinguent par la mise en place ou non de couloirs réservés aux bus notamment en amont des carrefours. Dans l'absolu il convient de maintenir une voie de circulation automobile par sens et de disposer d'une file de stationnement au moins en fonction de l'espace disponible. Il convient de sécuriser les cycles par des aménagements en site propre de préférence de chaque côté pour faciliter les mouvements des cyclistes. Attention sur Est Ensemble, sur de nombreux tronçons, l'espace disponible n'est pas forcément compatible et nécessitera un arbitrage lors des travaux.



Piétons	Vélos	TC	Circulation	Espace multifonctionnel
<ul style="list-style-type: none"> Minimum 2,5 m 	<ul style="list-style-type: none"> 2,0 à 2,5 m par sens en bilatérale* 3,0 à 4,0 m en bidirectionnelle* 	<ul style="list-style-type: none"> Couloir axial bidirectionnel : 7,0 m Couloir latéral : 3,2 à 3,5 m Couloir latéral à contre-sens : 3,5 m 	<ul style="list-style-type: none"> Cas général : 3,0 m par sens Cas en mixité avec les bus : 3,2 m par sens 	<ul style="list-style-type: none"> Minimum 2,1 m

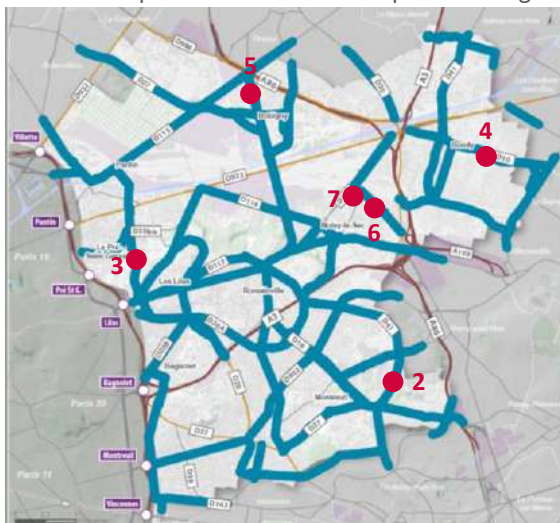
>> **Espace multifonctionnel** : emprise dédiée au stationnement des cycles, au stationnement automobile, aux livraisons, à la recharge, à l'autopartage, à la végétalisation, à la vie locale (terrasse de café...)...

*Largeur minimale à considérer en dehors des secteurs trop contraints où une diminution du gabarit peut être envisagée pour maintenir la nécessaire continuité cyclable.

2/ Le réseau structurant pour le maillage d'Est Ensemble & support des lignes fortes de TC

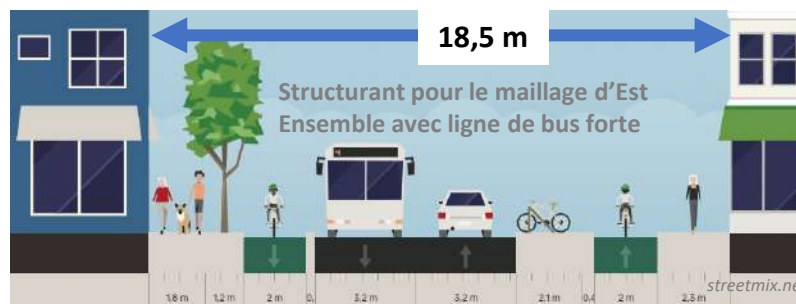
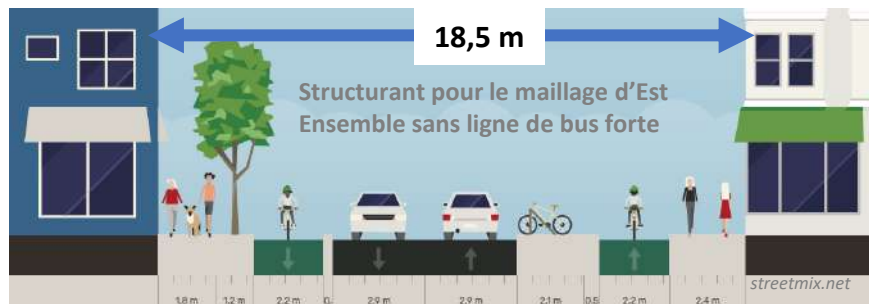
En annexe n°9 : Coupes & plans de l'action 3.1

Les schémas de principes présentés sur ce type d'artères se distinguent par la mise en place ou non de couloirs réservés aux bus notamment en amont des carrefours. Ici, la voie de circulation pour les véhicules lorsqu'aucune ligne de bus ne circule ne doit pas excéder 3m. Les aménagements en site propre pour les cycles sont à privilégier.



NB : des exemples de coupes sur le territoire ont été réalisés et sont présentés en annexes n°9 (coupes 2/3/4/5/6 & 7).

*Largeur minimale à considérer en dehors des secteurs trop contraints où une diminution du gabarit peut être envisagée pour maintenir la nécessaire continuité cyclable.



Piétons	Vélos	TC	Circulation	Espace multifonctionnel
<ul style="list-style-type: none"> Minimum 2,0 m 	<ul style="list-style-type: none"> 2,0 à 2,5 m par sens en bilatéral* 3,0 à 4,0 m en bidirectionnel 	<ul style="list-style-type: none"> Couloir axial bidirectionnel : 7,0 m Couloir latéral : 3,2 à 3,5 m Couloir latéral à contre-sens : 3,5 m 	<ul style="list-style-type: none"> Cas général : max 3,0 m par sens Cas en mixité avec les bus : 3,2 m par sens 	<ul style="list-style-type: none"> Minimum 2,1 m

>> **Espace multifonctionnel** : emprise dédiée au stationnement des cycles, au stationnement automobile, aux livraisons, à la recharge, à l'autopartage, à la végétalisation, à la vie locale (terrasse de café...)...

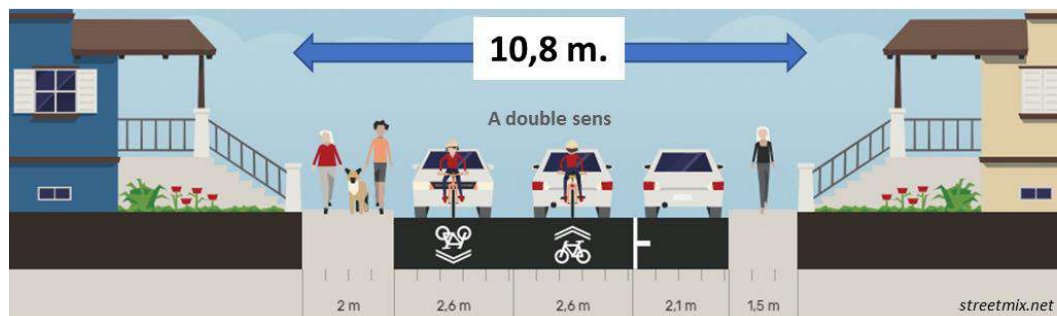
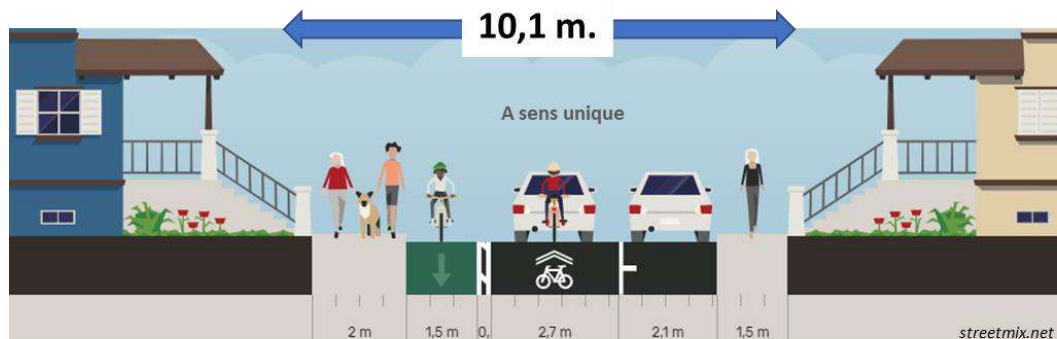
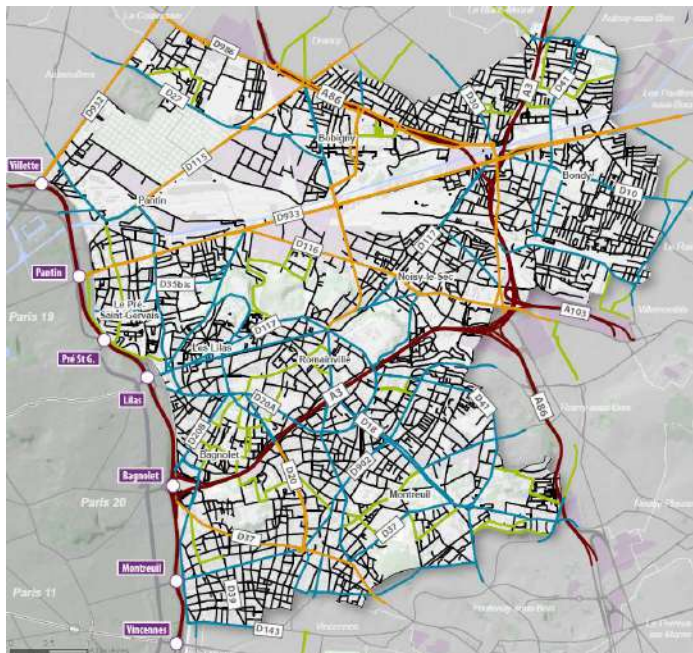
Action 3.1 Esquisser un schéma de voirie et un référentiel d'aménagements cyclables

► Détail de l'action à mettre en place

En annexe n°9 : Coupes & plans de l'action 3.1

3/ Le réseau de desserte locale

La priorité ici doit être largement donnée aux modes actifs. Compte tenu de la généralisation du 30 Km/h couplée à des aménagements permettant de garantir le respect de la vitesse réglementaire, le vélo pourra circuler sans aménagement spécifique sauf dans le cas de sens unique où la mise en place d'un double sens cyclable est attendue.



Piétons	Vélos	TC	Circulation	Espace multifonctionnel
<ul style="list-style-type: none"> Minimum 1,4 m Recommandé 2,0 m au moins d'un côté 	<ul style="list-style-type: none"> Pas d'aménagement spécifique Double sens cyclable sous forme de bande : 1,5 m* 	-	<ul style="list-style-type: none"> Sens unique : env. 2,7 m Sens unique avec double sens cyclable (hors bande dédiée) : minimum 3,0 m Double sens : 5,0 à 5,2 m 	<ul style="list-style-type: none"> Minimum 2,1 m

>> **Espace multifonctionnel** : emprise dédiée au stationnement des cycles, au stationnement automobile, aux livraisons, à la recharge, à l'autopartage, à la végétalisation...

**Largeur minimale à considérer en dehors des secteurs trop contraints où une diminution du gabarit peut être envisagée pour maintenir la nécessaire continuité cyclable*

4/ Les secteurs à enjeux

Certains secteurs ont été ciblés comme devant faire l'objet d'une attention particulière pour mieux prendre en compte les TC et les modes actifs, en particulier sur les aspects d'intermodalité, et d'améliorer la qualité de l'espace public. Un certain nombre d'entre eux font déjà l'objet de réflexions et de projets en lien avec la construction du métro 11, du tramway T1 et du TZen3 ou dans le cadre d'un projet urbain (ex : Croix de Chavaux).

Ces secteurs sont les suivants :

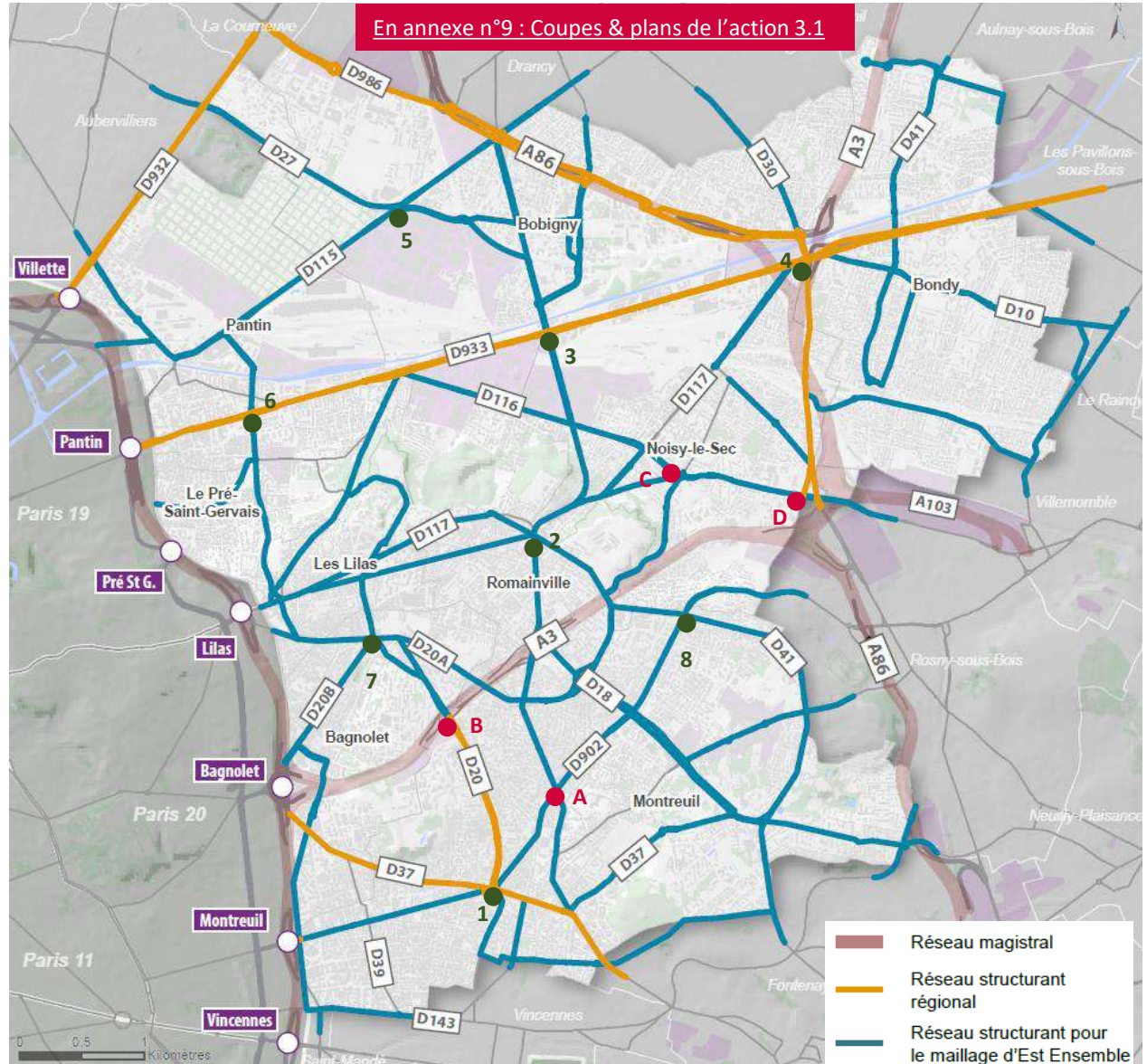
- Croix de Chavaux (1)
- Place Carnot à Romainville (2)
- La Folie à Noisy-le-Sec et Bobigny (3)
- Le pont de Bondy (4)

D'autres secteurs où la problématique est davantage liée à la circulation des bus :

- A Bobigny : intersection D27/D115 et place de l'Escadrille (5)
- A Pantin : (6) intersection D933/D20 (Rue Jule Auffret)
- A Noisy-le-Sec : Rue de Brément (C & D)
- A Bagnolet : intersection Rue Mitterrand / Avenue Pasteur (7)
- A Montreuil : Avenue Pasteur au niveau de l'A3 (B), Place F. Mitterrand (A), intersection BD A. Briand / Bd de la Boissière (8).

NB : des exemples de plans sur le territoire ont été réalisés et sont présentés en annexes n°9 (plans A / B / C & D).

En annexe n°9 : Coupes & plans de l'action 3.1



► **Détail de l'action à mettre en place**

5/ **Déterminer une typologie des aménagements cyclables selon la hiérarchisation du réseau viaire et du réseau cyclable**

Le volume de trafic est un indicateur clé pour apprécier la pertinence d'un aménagement cyclable séparé de la circulation motorisée ou si une cohabitation modale de la chaussée est envisageable (aménagement sur chaussée ou cohabitation modale). Ainsi selon les différents retours d'expérience du CEREMA, au-delà de **4 000 véh./j**, il est préférable de tendre vers un **aménagement séparé** (en site propre ou sur chaussée).

D'autres facteurs sont également à prendre en compte : la vitesse pratiquée (différent de la vitesse réglementaire) et le trafic cycle attendu. Le tableau ci-contre du CEREMA récapitule, en fonction de ces trois critères, le type d'aménagement cyclable envisageable.

Sur Est Ensemble, le tableau ci-dessous retranscrit ces préconisations sur la base de la hiérarchisation du réseau viaire et du réseau cyclable retenu dans le PLM, et qui, en fonction du contexte, peuvent être affinés selon du CEREMA (tableau ci-contre).

Type d'aménagement selon le trafic, la vitesse et le volume cycliste (CEREMA 2021)

VBS VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VELOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 A 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	1500 A 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000	Piste cyclable		

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



6/ Identifier pour chaque type d'aménagement un modèle de réalisation

Aménagement		Définition	Remarques	Illustrations
Site propre	Les voies vertes	Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. La voie verte n'est réglementairement ni une véloroute, ni une aire piétonne, ni une piste cyclable, ni un trottoir.	Elles sont principalement en milieu urbain sur des voies fermées à la circulation motorisée. Comme l'ensemble des aménagements cyclables en lien avec la loi LOM, les trottinettes notamment électriques devraient pouvoir les emprunter.	
	Les pistes cyclables	C'est une chaussée, ou une portion de la voirie, réservée exclusivement à la circulation des cycles et physiquement séparée de la circulation motorisée.	Elles sont principalement implantées le long des axes de circulation qui accueillent un trafic dense, à vitesse élevée. En zone urbaine dense, elles sont généralement bilatérales (un sens de chaque côté de la voirie) pour permettre des insertions plus simples.	
Aménagement sur chaussée	Les bandes cyclables	Voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.	Leur implantation ne doit pas mettre en danger le cycliste (conflits avec le stationnement des véhicules motorisés), ni les piétons (laisser un espace de circulation piéton suffisant).	
	La chaussée à voie centrale banalisée	Chaussée sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive.	Voie à double-sens et à trafic modéré trop étroite pour aménager des bandes cyclables. La largeur de la chaussée est comprise entre 6 m et 8 m, et le trafic est inférieur à 5 000 véh/j.	

Action

3.1

Esquisser un schéma de voirie et un référentiel d'aménagements cyclables

Aménagement		Définition	Remarques	Illustrations
Cohabitation modale	La zone de rencontre	Ensemble de rues limitées à 20 km/h, qui constitue une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.	Aménagement dans les secteurs où la fonction urbaine prime sur la fonction circulatoire (zone commerçante, secteur gare, quartier résidentiel). Les zones pacifiées s'accompagnent d'aménagements de pacification : plateaux, coussins, écluses...	
	La zone 30	Ensemble de rues limitées à 30 km/h, qui constitue une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.		
	La limitation à 30 km/h	Section de rue où la vitesse est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.		
	La vélorue	Il s'agit de donner une priorité relative aux cyclistes sur le trafic motorisé. Ainsi, le cycliste se positionne au milieu de la voie et la voiture reste derrière le cycliste. Pour cela, la position du cycliste est matérialisée au milieu de la chaussée à l'aide d'un marquage spécifique constitué de la figurine vélo et d'un double chevron.	La vélorue s'aménage en agglomération dans les rues à trafic faible où il n'est pas possible de réaliser d'autres aménagements. La vitesse doit être limitée à 30 km/h.	
	La route partagée	Il s'agit d'une route à faible trafic où cohabitent cycliste et automobile. Pour renforcer la sécurité du cycliste ou matérialiser une continuité, une signalisation horizontale rappelle la présence de cyclistes.		

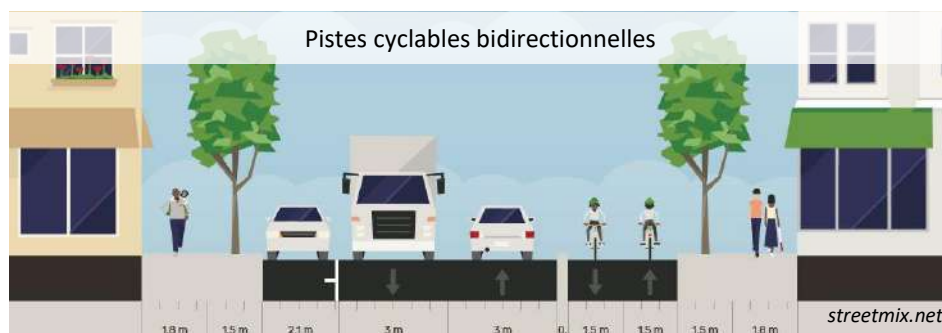
Action 3.1

Esquisser un schéma de voirie et un référentiel d'aménagements cyclables

Les aménagements en site propre :



Pistes cyclables bilatérales	Trafic cyclistes par jour	
	< 1 500	> 1 500
Largeur minimale*	2,0 m	2,5 m
Largeur recommandée PLM	2,2 m	2,5 m



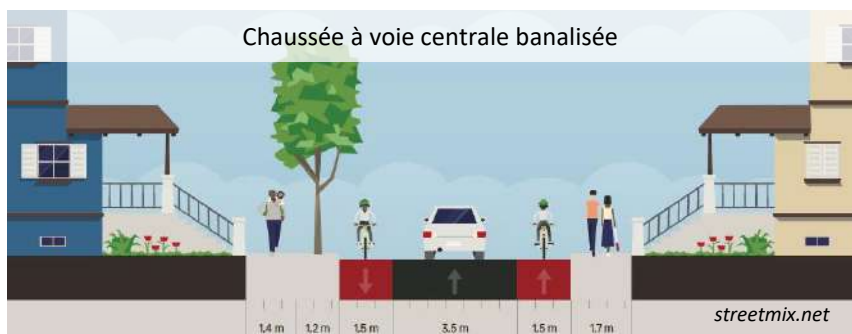
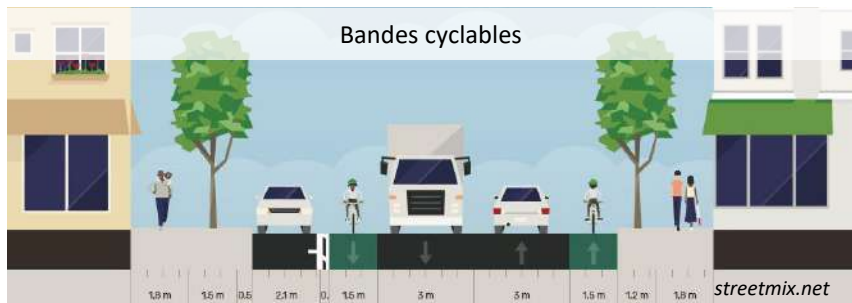
Pistes cyclables bidirectionnelles	Trafic cyclistes par jour		
	< 1 500	1 500 – 3 000	> 3 000
Largeur minimale*	3,0 m	3,5 m	4,0 m
Largeur recommandée PLM	3,5 m	3,5 m	4,0 m



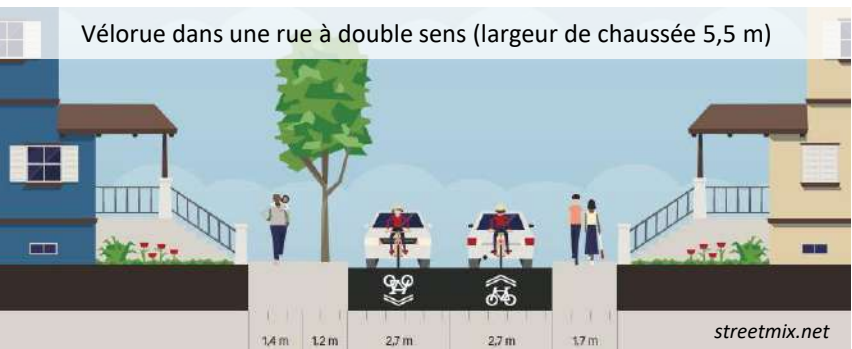
Voie verte	Trafic cyclistes + piétons par jour		
	< 1 000	1 000 – 1 500	> 1 500
Largeur minimale* recommandée PLM	3,0 m	3,5 m	4,0 m

* Largeur minimale à considérer en dehors des secteurs trop contraints où une diminution du gabarit peut être envisagée pour maintenir la nécessaire continuité cyclable

Les aménagements sur chaussée :



La cohabitation modale : cas de la vélorue



Bandes cyclables	Sans stationnement	Avec stationnement
Largeur minimale*	1,5 – 1,8 m	1,5 – 1,8 m + espace tampon 0,5 m
Largeur recommandée PLM	2,0 m	2,0 m + espace tampon 0,7 m

Chaussée à voie centrale banalisée	Sans stationnement	
Largeur minimale*	1,5 m	Les largeurs s'entendent hors marquage.
Largeur recommandée PLM	1,6 – 1,9 m	

* Largeur minimale à considérer en dehors des secteurs trop contraints où une diminution du gabarit peut être envisagée pour maintenir la nécessaire continuité cyclable



L'aménagement des zones 30 et des zones de rencontre suit les recommandations émises dans l'action 1.4 sur les moyens d'assurer la pacification dans les secteurs en zone 30/zone de rencontre. Dans toutes les zones pacifiées, le double sens cyclable doit être matérialisé.

Cas des axes accueillant des lignes de bus fortes :

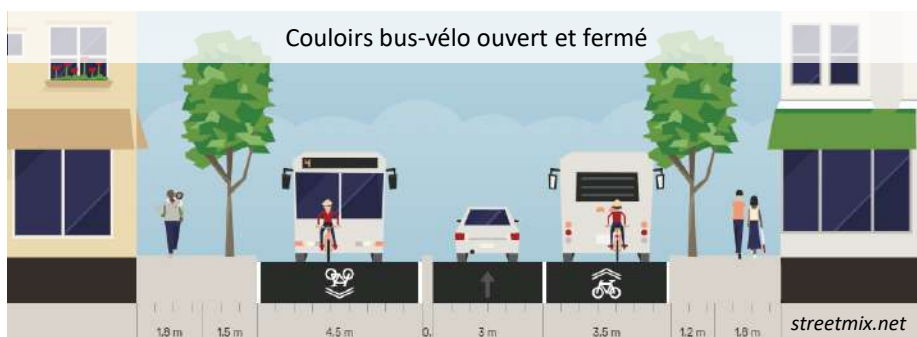
Selon les recommandations d'IDFM, les rues accueillant des lignes de bus fortes doivent proposer si possible une chaussée pour les bus d'environ 6,40 mètres.



Les couloirs mixtes bus-vélo peuvent être pertinents dans les secteurs contraints où l'aménagement simultané d'une voie bus et d'une voie cyclable est impossible, en particulier sur de courtes sections faisant la **continuité** entre 2 aménagements cyclables séparés. Un couloir mixte bus-vélo peut être aménagé sur des sections plus longues si :

- La fréquence de passage des bus sur l'axe est faible (> 10 min) ;
- Le flux cycliste ne dépasse pas 1 500 cyclistes par jour par sens (2 à 3 cyclistes par minutes en heure de pointe).

Les dimensions des couloirs bus ouverts aux cycles dépendent de leur caractère ouvert et fermé (présence ou non d'un séparateur physique) et de la fréquence des bus. A noter que les couloirs des lignes de TCSP ne doivent pas être ouverts aux cycles pour ne pas pénaliser les vitesses commerciales.



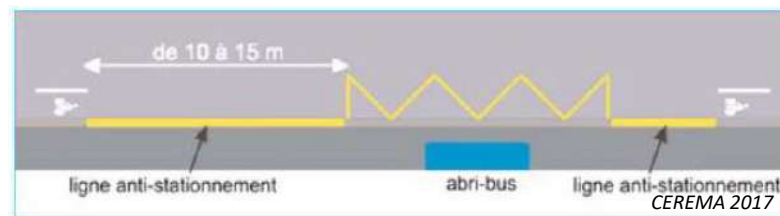
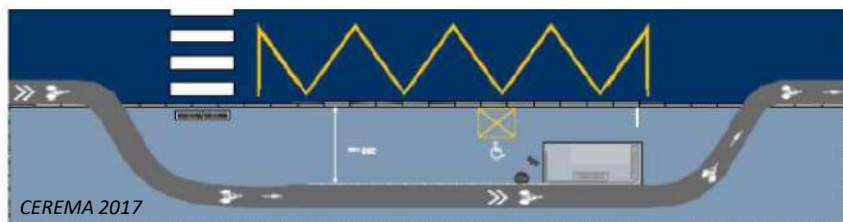
Couloir bus-vélo	Couloir ouvert	Couloir fermé
Largeur minimale* recommandée PLM	3,5 m	4,5 m

* Largeur minimale à considérer dans les secteurs aux dimensions contraintes sur de courtes sections ou sur des sections plus longues avec une fréquence bus réduite.

Le traitement au droit des arrêts de bus

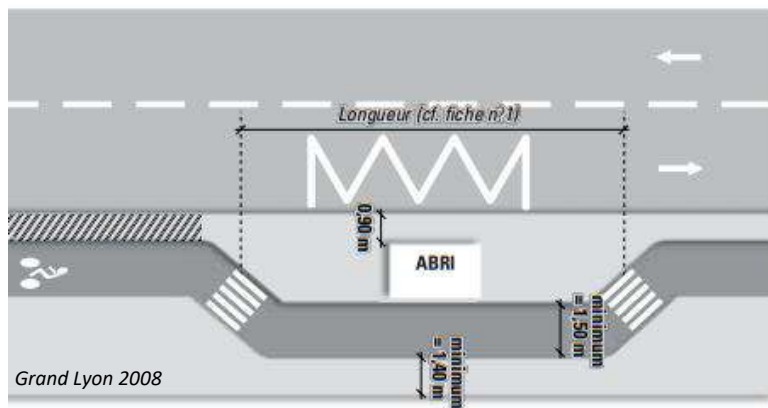
Dans le cas d'une bande cyclable, 2 configurations possibles :

- Le cas idéal est de déporter la bande à l'arrière de l'arrêt de bus : ce cas est préconisé sur les arrêts accueillant des bus fréquents (< 5 min) ou ayant un long temps d'arrêt et si la circulation automobile est dense mais ne doit se réaliser que lorsque le trottoir est suffisamment large pour assurer la cohabitation piétons / cycles ;
- Soit la bande cyclable s'interrompt au droit de l'arrêt de bus et reprend par la suite en cas d'impossibilité technique ou financière de la déporter à l'arrière de l'arrêt, ou si la fréquence de passage des bus est modérée (> 6 min) avec des temps d'arrêt courts.



Dans le cas d'une piste cyclable, 2 configurations sont possibles, qu'il conviendra d'adapter au cas par cas :

- Le cas idéal est de déporter la piste à l'arrière de l'arrêt de bus ;
- Il est également possible de matérialiser la piste entre l'abribus et le quai bus sous réserve d'une signalisation indiquant clairement la priorité aux piétons.



► Constats du diagnostic

Actuellement, Est Ensemble subit les conséquences de l'organisation logistique urbaine des différents opérateurs de transports sans la contrôler. Cela engendre des dysfonctionnements urbains qui sont alors gérés au coup par coup (stationnement anarchique de PL en livraisons avec la mise en place d'aire de livraisons, incompatibilité du trafic avec les livraisons entraîne la mise en place de réglementations, livraisons des produits du e-commerce en croissance exponentielle engendre le développement de consignes,...).

► Objectifs

La régulation du transport de marchandises sur Est Ensemble doit être construite sur la base d'une stratégie logistique territoriale en s'appuyant sur de solides bases techniques, puis être portée politiquement sur Est Ensemble avec comme principaux champs d'intervention :

- l'amélioration de logistique urbaine en interface avec les grands pôles logistiques du territoire ou à proximité
- la prise en compte de la logistique dans les programmes d'aménagements (cf. action 3.8)
- la mise en place des services logistiques de proximité pour des livraisons en véhicules propres lors des derniers Km (cf. action 2.5).

► Mesure à mettre en place

1/ Réalisation d'un schéma directeur de la logistique

La mise en place d'un tel schéma répond à des enjeux économiques et environnementaux. Ce schéma doit s'inscrire dans le développement en cours du e-commerce pour répondre aux nuisances occasionnées en termes de trafic. Il convient au sein de ce schéma de favoriser une mutualisation des transports de marchandises dans les derniers kilomètres en s'appuyant sur des sites logistiques présents sur le territoire (Pantin Logistique, Combiné rail/route à Noisy-le-Sec, ports du SYCTOM et Ecoparc à Bobigny), futurs (hôtel logistique à Bobigny) ou qui pourraient être amenés à se développer (cf. action 3.8). L'élaboration de ce schéma directeur doit se réaliser en concertation avec les transporteurs, logisticiens, commerçants, artisans, industriels et les acteurs régionaux de la logistique (CCI, CD93, Métropole du Grand Paris et Région) afin d'assurer à la fois une réponse adaptée aux besoins des professionnels et répondre localement aux enjeux de stratégie régionale de la logistique.

2/ Appliquer les actions prévues dans le cadre du schéma directeur de la logistique

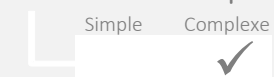
Rôle des acteurs	
Est Ensemble	Réalisation du schéma directeur de la logistique
CCI	Interlocuteur vers les entreprises de logistique / partenaire technique
CD93	Partenaire technique
Région	Cohérence régionale / partenaire technique
Communes	Partenaire technique / identification des secteurs mutables à destination de la logistique
Métropole du Grand Paris	Application du pacte logistique / partenaire technique

Rappel des attentes du PDUIF :
Action 7.1 : Préserver et développer des sites à vocation logistique
Action 7.2 : Favoriser l'usage de la voie d'eau
Action 7.3 : Améliorer l'offre de transport ferroviaire
Action 7.4 : Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraisons

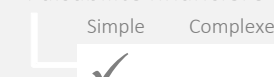
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Etude d'élaboration d'un schéma directeur de la logistique 40 K€.

Suivi des mesures

- Réalisation du schéma directeur
- Suivi spécifique des actions proposées dans le cadre du schéma directeur.

2024	2025	2026	2027	2028	2029 et +
Elaboration du schéma directeur de la logistique		Mise en œuvre des actions du schéma directeur			

► Constats du diagnostic

Sur Est Ensemble, 38 % des voies ont une réglementation en matière de stationnement (zone bleue ou payante) avec plus de 90 % du stationnement qui se concentre sur 3 communes (Montreuil, le Pré-Saint-Gervais et Pantin). Or, l'ensemble du territoire est soumis à une très forte pression sur les places en voirie où une suroccupation est généralement constatée avec un nombre important de véhicules en stationnement illicite.

► Objectifs

Le stationnement est un levier fort pour favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle. Cet outil décisif n'est pas pleinement utilisé sur Est Ensemble. Pour dissuader le stationnement de longue durée, le stationnement ventouse et le stationnement illicite, il convient d'aller plus loin sur les politiques déployées dans un souci de meilleure efficacité globale des différentes mesures identifiées dans le PLM.

► Mesures à mettre en place

1/ Recommander des réglementations de stationnement visant une meilleure rotation et permettant une rationalisation des places en voirie

L'objectif est, sur l'ensemble du territoire, de disposer de réglementations de stationnement qui répondent aux attentes de la feuille de route de 2017 du PDU IF afin d'éviter la présence de véhicules sur voirie durant une durée trop longue de stationnement et ainsi, envisager une diminution de l'offre de stationnement en voirie.

2/ Assurer un contrôle efficace du stationnement pour garantir le respect des réglementations du stationnement

Même la meilleure des réglementations de stationnement serait un échec sans un contrôle efficace. Le PLM recommande aux Villes différents moyens matériels et humains à déployer pour répondre à cet impératif de fonctionnement des zones de stationnement sur le territoire. Ce point représente une des clés de réussite du PLM pour notamment offrir les emprises nécessaires au développement des modes actifs, à l'amélioration des vitesses commerciales des bus et de manière générale pour favoriser un usage raisonné de l'automobile dans les trajets du quotidien.

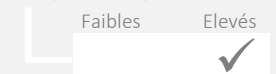
Rôle des acteurs	
Est Ensemble	Coordonne les acteurs pour arrêter les politiques et le contrôle du stationnement.
Communes	Définition des politiques de stationnement en accord avec les recommandations du PLM et mène les campagnes de communication et de lutte contre le stationnement illicite.

Rappel des attentes du PDUIF pour cette mesure :

Action 5.2 : Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable

Feuille de route 2017 du PDU IF : Recommandations sur le stationnement que ce soit en termes de secteurs à réglementer ou de tarification à mettre en œuvre.

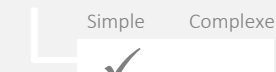
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Coût d'un horodateur : 12 K€
- Coût de marquage pour 100 places de stationnement : 5 K€
- Coût annuel d'un agent de contrôle du stationnement (entre 250 et 400 places/jour selon les modalités de contrôle) : +/- 35 K€
- Coût d'une campagne de communication sur le stationnement illicite : 45 K€

Suivi des mesures


- Evolution des taux de rotation / occupation / respect sur le stationnement.
- Evolution du nombre d'agents affectés au contrôle du stationnement
- Evolution du taux de motorisation des ménages
- Evolution du taux de stationnement résidentiel privatif


2024	2025	2026	2027	2028	2029 et +
Arrêter les politiques de stationnement au sein des 9 communes	Mise en place des nouvelles réglementations / recrutement et investissement dans les modalités de contrôle		Campagne de communication sur le stationnement illicite		


► Rappel des recommandations du PDU IF dans sa feuille de route de 2017































Tarifs minimaux proposés

Dans sa feuille de route le PDUIF a précisé les recommandations en matière de politique du stationnement sur voirie que ce soit en termes de secteurs à réglementer ou de tarification à mettre en œuvre.

 Bagnolet, Les Lilas, le Pré Saint-Gervais, Montreuil & Pantin dans les communes où le stationnement payant doit être généralisé à l'ensemble de la ville.

 Bobigny, Noisy-le-Sec & Romainville, il est recommandé de disposer de zone de stationnement payant élargi.

 Bondy, la feuille de route du PDUIF préconise le stationnement payant sur les secteurs présentant des conflits d'usage.

	Zone à vocation rotative (durée max. ≤ 4h)	Zone à vocation longue durée (durée max. > 4h)
Franchise de gratuité éventuelle	<ul style="list-style-type: none">  Pas de franchise de gratuité  Franchise de gratuité limitée à 20 min  Franchise de gratuité limitée à 30 min 	
Tarif minimal pour la 1^{re} heure	<ul style="list-style-type: none">  1,50 €  1,20 €  1 € 	<ul style="list-style-type: none">  1,20 €  1 €  0,80 €
Tarif progressif jusqu'à la durée max. de stationnement	Tarif progressif (2 ^e heure plus chère que la 1 ^{re} et ainsi de suite)	<ul style="list-style-type: none">   Pas de dégressivité du tarif  2,50 € minimum pour 4h de stationnement
FPS minimal (hors minoration éventuelle)	<ul style="list-style-type: none">  30 €  25 €  20 € 	<ul style="list-style-type: none">  25 €  20 €  17 €
Abonnements ou avantages éventuels accordés aux résidents	<ul style="list-style-type: none">  Équivaut à 30 €/mois (limitation à 1 par foyer)  Équivaut à 25 €/mois (majoration à étudier à partir de la 2^e voiture)  Équivaut à 20 €/mois 	<ul style="list-style-type: none">  Équivaut à 25 €/mois (limitation à 1 par foyer)  Équivaut à 20 €/mois (majoration à étudier à partir de la 2^e voiture)  Équivaut à 15 €/mois
Abonnements ou avantages éventuels accordés aux pendulaires venant travailler sur la commune	<ul style="list-style-type: none">    Pas d'abonnement ni d'avantage tarifaire 	<ul style="list-style-type: none">  Pas d'abonnement ni d'avantage tarifaire  Éviter les abonnements ou avantages tarifaires, en particulier à moins de 500 m des arrêts de transports en commun structurants. Dans le cas où un tarif est instauré, il est recommandé un tarif équivalent à 35 €/mois.  Tarif équivalent à 25 €/mois. À proximité des gares équipées d'un Parc Relais, restreindre l'accès aux seuls pendulaires des activités riveraines pour éviter tout stationnement de rabattement.

► **Détail de l'action à mettre en place**

1/ Recommander des règlementations de stationnement visant une meilleure rotation et permettant une rationalisation des places en voirie

Le PLM souhaite rendre cohérente la politique de stationnement à l'échelle d'Est Ensemble en suivant les recommandations du PDUIF et de la feuille de route de 2017. Il convient de mettre en place une réglementation claire pour les usagers, limitant le recours à la voiture. Pour cela, Est Ensemble à travers le PLM recommande aux communes de :

- **Etendre la réglementation de stationnement payant en lien avec la feuille de route 2017 du PDU IF** avec la généralisation sur le territoire de Bagnolet, Les Lilas et Montreuil (Pantin et le Pré-Saint-Gervais ayant déjà l'intégralité de leurs places en voirie payante) et un stationnement payant élargi sur Bobigny, Noisy-le-Sec et Romainville où seule la zone bleue est actuellement en place sur les 3 communes (à noter que Bondy respecte déjà les recommandations du PDU IF) ;

- Mettre en place une **politique de stationnement payant aux abords des stations de transport futures** ;

- Mettre en place une **réglementation du stationnement sur certains axes au moment de leur requalification** ;

- **Instituer une tarification progressive du stationnement, un Forfait Post Stationnement (FPS) de 20 € minimum et un tarif préférentiel pour les résidents de 1 € par jour minimum** pour un véhicule par foyer et le double pour les véhicules suivants du même ménage ;

Il est à noter que chaque commune a le choix de la réglementation qu'elle souhaite mettre en place. Les propositions faites en la matière dans le PLM sont des recommandations au regard de celles du PDUIF et des caractéristiques du territoire.

Recommandations à minima du PLM pour les tarifications du stationnement payant de 09h à 19h :

Pour la zone orange :
De 15 min. 0,25 €
De 30 min. 0,5 €
De 45 min. 0,75 €
60 min. 1 €
120 min. 2 €
180 min. 3 €
240 min. 4 €
...toujours 1 € par heure jusqu'à 9 h maximum et au-delà - 25 € (FPS)

Pour la zone rouge :
De 0 à 15 min. 0,3 €
30 min. 0,65 €
45 min. 1,05 €
60 min. 1,5 €
90 min. 2,1 €
119 min. 3 €
Plus de 120 min. 25 € (FPS)

Abonnement résidentiel identique :
1 € par jour / 7 € par semaine / 25 € par mois

Abonnement résidentiel 2 fois plus cher si plus d'un véhicule par ménage

Pas d'abonnement professionnel

Zone orange

Objectifs
*permettre un stationnement de moyenne durée.
Garantir une accessibilité aux places de stationnement aux abords des principales centralités.*

Localisation
aux abords des secteurs traités en zone rouge

De 4h à la journée Payant
Horodateur
Avec abonnement pour les résidents




Zone Rouge

Objectifs
*avoir une rotation maximum sur les places,
empêcher le stationnement de longue durée,
garantir une accessibilité aux places de stationnement pour les visiteurs et les résidents.*

Localisation
aux abords des principaux pôles d'échanges et centralités

2h Payant
Gratuité sur les 30 premières min. et tarification progressive abonnement pour les résidents



► **Détail de l'action à mettre en place**

2/ Assurer un contrôle efficace du stationnement pour garantir le respect des réglementations du stationnement

Faire respecter la réglementation et lutter contre le stationnement illicite. Pour cela le PLM recommande aux communes de :

- Engager une réflexion pour fixer le nombre d'agents de contrôle nécessaires selon les différents types de réglementations ;

Il convient que le contrôle soit régulier et suffisamment dissuasif pour que les pratiques changent avec un risque proche de 80 % chaque jour de s'acquitter d'un FPS pour les automobilistes qui stationnent soit sans payer soit en dépassant le temps autorisé.

Pour ce faire, les communes pourront faire classiquement des tournées avec des agents assermentés ou via une DSP sur le contrôle du stationnement. Les moyens humains nécessaires représentent entre 250 et 400 places contrôlées chaque jour.

Il est également possible de contrôler le stationnement payant en utilisant des véhicules LAPI (Lecture Automatique des Plaques d'Immatriculation) qui permettent d'envoyer directement un FPS aux usagers qui ne sont pas en règle. Ce sont ainsi entre 2 000 et 3 000 places qui sont contrôlées chaque jour avec un système LAPI (2 agents par véhicules), permettant d'affecter les agents à d'autres tâches que le contrôle du stationnement.

- Mettre en œuvre une communication et une politique de contrôle visant à lutter contre le stationnement illicite.

Pour le stationnement illicite, il convient de coupler deux types de dispositifs. La vidéooverbalisation qui permet de lutter efficacement contre le stationnement illicite dans les secteurs où celui-ci est généralement constaté. La mise en place d'action spécifique d'un contrôle intensif du stationnement illicite sur 5 à 10 jours dans un même secteur. Le but est que l'importante répression du stationnement illicite en périodes diurne et nocturne changera durablement le comportement incivique des usagers du fait du coût des amendes (entre 35 et 135 € selon les cas). En parallèle, il convient également de prévoir une campagne de communication pour lutter contre le stationnement illicite en amont de la verbalisation.

Un meilleur contrôle = plus de rotation sur les places = moins de places nécessaires sur le territoire. Un contrôle efficace permet d'arriver à une occupation du stationnement plus faible qu'actuellement (90 %) avec un besoin de places diminué.

Communes	Estimation places disponibles en voirie	Estimation en % places payantes avec les recommandations du PLM	Nombre de personnel nécessaire pour assurer un contrôle efficace sans LAPI	Nombre de personnel nécessaire pour assurer un contrôle efficace avec LAPI
Bagnolet	5 132	100 %	Entre 13 et 21	6
Bobigny	10 871	50 %	Entre 14 et 22	6
Bondy	11 249	17 %	Entre 5 et 8	2
Pré-Saint-Gervais	1 407	100 %	Entre 4 et 6	2
Les Lilas	2 800	100 %	Entre 7 et 11	3
Montreuil	16 650	85 %	Entre 35 et 57	10
Noisy-le-Sec	5 980	50 %	Entre 7 et 12	3
Pantin	4 950	100 %	Entre 12 et 20	5
Romainville	5 903	50 %	Entre 7 et 12	3



ARRÊTEZ DE FAIRE L'AUTRUCHE !

Respecter le stationnement c'est une question de bonne conduite. Un stationnement gênant, c'est 135€ d'amende (article 84111 du code de la route). Brest, c'est 16 000 places de stationnement de proximité en centre-ville.

Partageons l'espace public !

STOP à "J'EN AI POUR 2 MINUTES"

Stationnement sur trottoir

Vous risquez une **amende de 135€**

RESPECTONS LES RÈGLES DE STATIONNEMENT

Ville de Tournetville

► Constats du diagnostic

Les différentes mesures du PLM vont fortement changer l'équilibre actuel de l'espace public en offrant une place prépondérante aux modes actifs et transports collectifs tout en augmentant significativement la part de voirie règlementée payante. La principale variable d'ajustement sera la place actuellement réservée au stationnement automobile. Depuis le PLD de 2015, les actions mises en œuvre pour le développement des aménagements cyclables notamment, ont conduit à une première rationalisation des espaces de stationnement. Le stationnement résidentiel a évolué avec une augmentation du recours au stationnement privatif.

► Objectifs

Mieux connaître l'occupation des différents parkings en ouvrage afin de pouvoir déterminer les possibilités de report de stationnement de la voirie publique vers les parkings en ciblant les besoins pour le stationnement résidentiel

► Mesures à mettre en place

Etude de l'offre et de l'usage du stationnement en ouvrage

Cette étude devra se mener à la fois sur l'offre publique mais également au niveau de l'offre privée en ciblant la plus dimensionnante, l'offre de stationnement des bailleurs du territoire.

La première partie de l'étude devra permettre de connaître la disponibilité des places et l'aspect qualitatif et sécuritaire :

1/ Pour les parkings publics la disponibilité des places s'entend par la réserve de places disponibles à différentes périodes horaires (en période diurne / nocturne / week-end) pour déterminer si des réserves capacitaires sont disponibles pour proposer des abonnements à destination des résidents.

2/ Pour les parkings privés en déterminant le nombre de baux en cours dans les différents lieux de stationnement et ainsi établir les places vacantes disponibles.

La seconde partie de l'étude devra permettre de déterminer les conditions d'accueil des résidents :

1/ Pour les parkings publics le coût de l'abonnement selon les différents parkings

2/ Pour les parkings privés le coût des baux et éventuellement les restrictions d'accès compte tenu de la configuration des parkings.

L'étude s'achèvera par la restitution d'un bilan par parking des places disponibles pour les résidents, permettant de connaître alors l'intensité par secteur de la rationalisation possible sur l'offre de stationnement sur la voirie publique.

Rôle des acteurs	
Est Ensemble	Réalisation de l'étude
Communes	Consolidation des données liées aux parkings publics en ouvrage sur leur territoire
Bailleurs	Consolidation des données liées aux parkings privés en ouvrage sur Est Ensemble

Rappel des attentes du PDUIF pour cette mesure :
Action 5.3 : Encadre le développement du stationnement privé

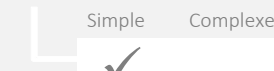
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Réalisation de l'étude si recours à un prestataire extérieur : 30 K€

Suivi des mesures

- Réalisation de l'étude

2024

2025

2026

2027

2028

2029 et +

Réalisation de l'étude

Action 3.5

Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle

► Constats du diagnostic

Sur Est Ensemble, 75 % des livraisons sont réalisées en dehors des aires dédiées. Si les chauffeurs livreurs ne les utilisent pas, c'est en premier lieu car elles sont très régulièrement occupées pour du stationnement résidentiel. Le recours au stationnement en double-file, sur les aménagements cyclables ou trottoirs occasionne une baisse de performance des bus et engendre de l'insécurité pour les modes actifs. A l'heure où les livraisons sont organisées sous la forme de tournée, l'hétérogénéité des réglementations de livraisons sur les communes d'Est Ensemble ne facilite pas leur application et leur visibilité.

► Objectifs

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

► Mesures à mettre en place

1/ Poursuivre la mise en place d'aires de livraisons, correctement dimensionnées, de façon à consolider le maillage sur les secteurs les plus commerçants

Le territoire d'Est Ensemble est maillé de nombreuses aires de livraisons mais certaines ont un gabarit trop faible pour permettre une utilisation à tous les types de véhicules de livraisons.

2/ Mettre en place une réglementation des livraisons sur le modèle parisien

La réglementation du transport et de la livraison de marchandises mise en place par l'agglomération parisienne a pour objectif d'optimiser l'entrée et la diffusion des marchandises sur le territoire (en favorisant l'attractivité économique), tout en maîtrisant les nuisances générées (pollution atmosphérique, nuisance sonore...).

Ce règlement, qui se veut simple pour être compris, appliqué et contrôlé est celui recommandé sur les 9 communes d'Est Ensemble où l'instauration d'une réglementation spécifique est à développer.

3/ Assurer un contrôle efficace des aires de livraisons et de la réglementation en vigueur.

Mettre en place un dispositif de contrôle de l'usage des aires de livraisons qui permet également de vérifier le bon usage au regard de la réglementation qui sera déployée.

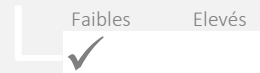
Rôle des acteurs	
<i>Est Ensemble / CCI</i>	<i>Rôle de coordinateur entre les communes et les associations de commerçants / transporteurs</i>
<i>Communes</i>	<i>Pour la mise en place des arrêts / réalisation des aires de livraisons</i>

Rappel des attentes du PDUIF pour cette mesure :

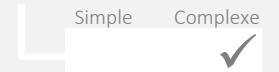
Action 7.4 : Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison

Recommandations du PDU IF : Optimiser les conditions de livraison avec une cohérence entre conditions de livraison et stationnement des véhicules de livraison.

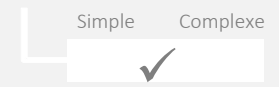
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Mise en place des réglementations coût interne
- Marquage / panneau des aires de livraisons : coût unitaire de 750 €
- Coût humain pour le contrôle et la vidéo verbalisation : 1 agent en moyenne par commune pour 35 K€/an

Suivi des mesures

- Enquêtes satisfaction des commerçants et respect des aires de livraisons
- Evolution des trafics PL aux heures réglementées
- Taux d'occupation des aires de livraisons

2024	2025	2026	2027	2028	2029 et +
Arrêter les politiques de livraisons au sein des 9 communes Développer les aires de livraisons	Continuer le développement des aires de livraisons & mettre en place les modalités de contrôle des aires et de la réglementation des livraisons de marchandises.				

► Détail de l'action à mettre en place

1/ Poursuivre la mise en place d'aires de livraisons, correctement dimensionnées, de façon à consolider le maillage sur les secteurs les plus commerçants

De nombreuses aires existent déjà sur le territoire. Afin d'optimiser leur usage, il convient de :

- Vérifier sur les aires existantes si leur configuration répond au standard fixé et si leur emplacement est toujours optimal, ou si une mise à niveau et/ou déplacement est à envisager ;
- Réaliser une typologie commerciale sur les futurs secteurs d'implantation identifiés sur la carte ci-contre de façon à définir le nombre et les emplacements souhaitables ;

Il est préconisé pour un maillage optimal :

- 1 aire pour 100 mètres de linéaire commercial ;
- 1 aire pour 50 mètres de linéaire commercial s'il y a présence de commerces alimentaires.

Il est également recommandé que ces aires soient situées en début de tronçon ou après une entrée charretière afin de profiter d'un abaisse de trottoir, facilitant la manutention et la manœuvre et ainsi accélérer la rotation des véhicules.

Il faudra également veiller à bien dimensionner ces futures aires de façon à garantir leurs utilisations par les livreurs en assurant une longueur suffisante et un espace de manutention permettant l'ouverture facile du véhicule et le recours éventuel à un hayon de chargement.

Dimensionnement des aires de livraisons

Sur Est Ensemble, la présence d'aires de livraisons est globalement cohérente, ainsi, plus que sur le volume des aires de livraisons sur le territoire, il convient d'agir sur le dimensionnement de ces aires qui ne permettent pas à certains types de véhicules de stationner :

Longueur préconisée : entre 12 à 15 mètres
Largeur : minimum 2,20 mais 2,5 m. préconisé

Des aires de livraisons en avitaillement électrique

1 aire sur 10 devra être équipée de bornes IRVE à charge rapide.

LOCALISATION : privilégier leur implantation en début de section de stationnement pour faciliter le stationnement des véhicules et/ou à proximité d'une abaisse de trottoirs pour faciliter la manutention.

2/ Mettre en place une réglementation des livraisons sur le modèle parisien

Il est recommandé sur Est Ensemble d'adopter les principes suivants :

1/ La circulation, l'arrêt et le stationnement des véhicules affectés à la livraison ou à l'enlèvement de marchandises sur la voie publique et dont la longueur est supérieure à 12 m. sont interdits dans toutes les voies et emplacements aménagés sur le domaine routier hormis de 22 heures à 7 heures (sauf pour les véhicules suivants : véhicules d'approvisionnement des marchés, véhicules des livraisons de farine, citernes, véhicules porte-voitures, véhicules de déménagement, véhicules transportant des matériaux destinés aux chantiers ou en provenant, véhicules d'entretien de la voirie ou de collecte des déchets, véhicules de transports de fonds, véhicules effectuant du transport exceptionnel).

2/ La durée de stationnement sur les aires de livraisons sera limitée à 30 min. maximum contrôlée au moyen d'un disque horaire ou d'une application dédiée.

3/ Dans certains secteurs à identifier par les communes, les livraisons ne sont pas autorisées de 7h30 à 9h30 et de 16h30 à 19h30.



Si les aires de livraisons peuvent être réservées aux livraisons toute la journée, il faudra plutôt privilégier des aires partagées, tantôt réservées aux livraisons, tantôt ouvertes au stationnement résidentiel et assurer leur contrôle pour en garantir une bonne utilisation.

Mais afin de limiter les conflits d'usage, il sera nécessaire d'adopter la signalisation au sol déjà engagée notamment sur Paris de façon à disposer d'un marquage unique pour ce type de places.

Point de vigilance :

Les livraisons en période nocturne peuvent être source nuisances sonores. Des expérimentations ont été menées et ont permis de les diminuer avec la formation des livreurs et l'emploi de matériel adapté.

► **Détail de l'action à mettre en place**

3/ Assurer un contrôle efficace des aires de livraisons et de la réglementation en vigueur

Pour éviter le stationnement longue durée non justifié sur les aires de livraisons et garantir leur efficacité grâce à la rotation des véhicules, les arrêts sur les aires de livraison sont limités à 30 minutes dans le cadre de la réglementation mise en place.

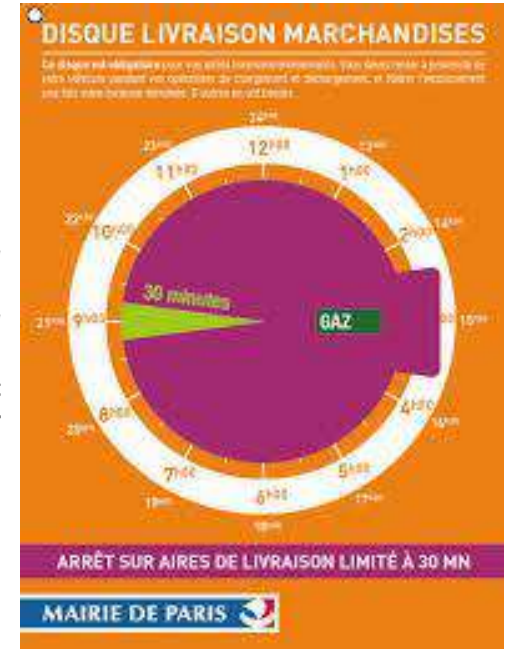
Pour contrôler cette durée, un disque « livraison Marchandises » est mis en place (avec possibilité de recourir au disque européen de stationnement si besoin) et apposé par chaque livreur dès lors qu'il se stationne sur une aire de livraison (ce disque est déjà en vigueur dans Paris et d'autres communes de première couronne ce qui en facilite la connaissance et l'utilisation par les chauffeurs livreurs).

Comme pour le stationnement payant, le développement d'application pour contrôler le respect d'usages des aires et des réglementations de livraisons de marchandises est attendu et pourra être mis en place par les communes pour faciliter le contrôle.

De nombreuses applications permettent de payer son stationnement avec son smartphone. La technologie existe donc, il suffit de l'adapter aux aires de livraisons en fonction de la réglementation en place. Le chauffeur / livreur indique son arrivée sur l'aire sur l'application en indiquant sa plaque d'immatriculation de l'autre côté la caméra de vidéosurveillance vérifie que le véhicule garé sur l'aire de livraison a bien renseigné son stationnement dans l'application et si ce n'est pas le cas, une alerte est envoyée pour faire constater l'infraction.

Des contrôles du respect des aires de livraisons au moyen de la vidéo-verbale.

Il conviendra de s'appuyer sur le réseau de caméra de vidéosurveillance pour réaliser de la vidéo-verbale. Mais ce contrôle doit toujours se réaliser par des ASVP ou police municipale qui doivent constater le non-respect de la réglementation en place. Il peut également être envisagé à moyen / long terme de déployer des modalités de contrôle en couplant les caméras de vidéosurveillance avec l'application dédiée pour les livraisons.



Action 3.6

Conduire une étude spécifique sur l'opportunité d'une fourrière intercommunale

► Constats du diagnostic

Aucune commune d'Est Ensemble ne dispose actuellement de fourrière sur son territoire. Seule la commune de Bobigny a signé un partenariat avec une fourrière privée.

► Objectifs

Faire respecter les réglementations en vigueur sur le stationnement et sécuriser les modes actifs grâce à des enlèvements rapides des véhicules en stationnement illicite (cf. action 3.3).

► Mesures à mettre en place

Réaliser une étude sur l'opportunité d'une fourrière intercommunale

Cette étude devra en premier lieu mesurer l'opportunité de création d'une fourrière communautaire et d'explorer les coûts prévisibles selon les modalités de gestion possible. Si l'opportunité est avérée et que la création d'une fourrière intercommunale est validée par les Villes et Est Ensemble, il conviendra alors d'arrêter les modalités souhaitées par les communes pour la mise en place d'une fourrière sur le territoire. Par exemple, une Délégation de Service Public pourrait être établie entre un opérateur de fourrière et les communes, soit de manière indépendante, soit réunis au sein d'un syndicat à vocation unique auquel est déléguée la compétence de fourrière. Afin de baisser le reste à charge, le périmètre d'action de la fourrière intercommunale pourra être étendu à des communes voisines. Soit le délégataire dispose d'un espace dédié à la fourrière, soit la collectivité met à disposition du délégataire un local inclus dans le contrat de DSP. Sur le territoire d'Est Ensemble, l'ancien parc relais de Bobigny Préfecture pourrait être mobilisé, ainsi que la Ville de Paris qui dispose d'une préfourrière (Pantin) à proximité immédiate d'Est Ensemble. L'étude d'opportunité de la fourrière communale sera conditionnée par des critères visant à réduire les incidences environnementales. A savoir, l'étude de faisabilité constitue une pré-étude d'impact qui identifiera la séquence Eviter Réduire Compenser. Concernant la préservation de la ressource en eau, il conviendra de mettre en place des systèmes des gestions des eaux pluviales, comme des noues et les principes de gestion des eaux pluviales se fera au plus proche du cycle de l'eau en évitant le tout tuyau et en favorisant l'infiltration. Ainsi la mise en place de sols perméables comme des pavé drainant sera étudiée et favorisée et l'aménagement de la fourrière sera accompagné d'espaces végétalisés qui respecteront une palette végétales indigènes locales et adapté au changement climatique.

Rôle des acteurs	
Est Ensemble	Réalisation de l'étude sur l'opportunité d'une fourrière communautaire
Communes	Partenaires de l'étude / lieu de la fourrière à définir
Mairie de Paris	Potential partenaire avec la préfourrière à Pantin

Montants plafonds en 2023 des fourrières	
Immobilisation matérielle	7,60 €
Opérations préalables	15,20 €
Enlèvement	121,27 €
Garde journalière	6,42 €
Total pour véhicule récupéré le jour même	150,49 €

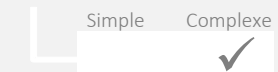


Pour rappel, la mise en fourrière d'un véhicule peut être ordonnée soit, par un officier de police judiciaire (police nationale) ou un agent de police judiciaire adjoint, chef de la police municipale ou occupant ces fonctions (article R.325-14 du code de la route) ; soit par le maire, en cas d'infraction à la protection des sites et des paysages classés (article R.325-15 du code de la route) ou dans le cas où le véhicule est en voie d'épavisation.

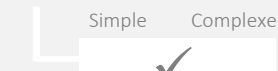
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Coût de 30 K€ pour l'étude pour arrêter l'opportunité d'une fourrière intercommunale

Suivi des mesures

- Implantation d'une fourrière intercommunale ou convention avec une fourrière existante (cf. Ville de Paris).
- Evolution du nombre de véhicules mis en fourrière

2024	2025	2026	2027	2028	2029 et +
Etude d'une fourrière intercommunale		Mise en place de la fourrière intercommunale		Enlèvement des véhicules concernés à destination de la fourrière intercommunale	

► Constats du diagnostic

Pour le stationnement automobile privé, les normes en place dans l'habitat collectif ne sont plus en lien avec la baisse constatée du taux de motorisation des ménages. Pour les activités de bureaux les normes actuelles sont supérieures à l'utilisation de l'automobile dans les déplacements pendulaires.

Concernant le stationnement des cycles que ce soit au domicile des habitants, dans leurs lieux d'emplois ou au sein de pôle générateur de déplacements, les normes ne permettent pas d'anticiper le développement massif de l'usage du vélo porté par Est Ensemble.

► Objectifs

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

► Mesures à mettre en place

1/ Limiter le trajet en automobile pour se rendre au bureau

Disposer d'une place de stationnement privé sur son lieu de travail revient à faciliter le déplacement en automobile. Il est proposé, en fonction de la proximité ou non d'un Métro ou d'un RER, que la part d'actifs disposant d'un stationnement privatif soient comprise entre 13 et 20 %.

2/ Un stationnement vélo assuré pour les cyclistes chez soi et au bureau

Le PLM propose que 100 % des personnes résidant dans les nouvelles constructions d'habitat collectif devront disposer d'une place de stationnement vélo qualitative (fonctionnel, bien localisé et sécurisé). Le stationnement sur les nouveaux ensembles de bureaux devra permettre à 30 % des actifs de venir en vélo au travail.

3/ Aller vers un stationnement automobile correctement dimensionner au sein des nouveaux habitats collectifs

Il est proposé une adéquation de l'offre aux besoins, ajustée sur le taux de motorisation des ménages et qui permet d'éviter la présence de stationnement résidentiel sur l'espace public tout en ne créant pas trop de places qui augmenteraient le coût des logements.

Rôle des acteurs	
Est Ensemble	Rédaction de la modification du PLUi
Communes	Travail technique pour l'arrêt des normes de stationnement
<p>Rappel des attentes du PDUiF pour cette mesure : Action 4.2 : Favoriser le stationnement des cycles – Prescriptions du PDU IF : 1 place vélo pour 40 places en voirie : avant 2015 Habitat : 1,5 m² par logement et 10 m² minimum (uniquement si l'opération fait plus de 400 m²) ; Bureaux : 1m² pour 100 m² de SP Commerces de plus de 500m² de SP, industries et équipements publics : 1 place pour 10 employés Etablissements scolaires : 1 place pour 8 à 12 élèves Action 5.3 : Encadrer le développement du stationnement privé – Prescriptions du PDU IF : Inclure dans les PLU des normes plafonds de stationnement pour les opérations de bureaux - Recommandations du PDU IF : Pas plus de 1,5 fois le taux de motorisation des ménages pour les logements</p>	

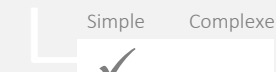
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Coût interne à Est Ensemble et aux communes de réunions techniques et de validation politique pour arrêter la modification du PLUi d'Est Ensemble.

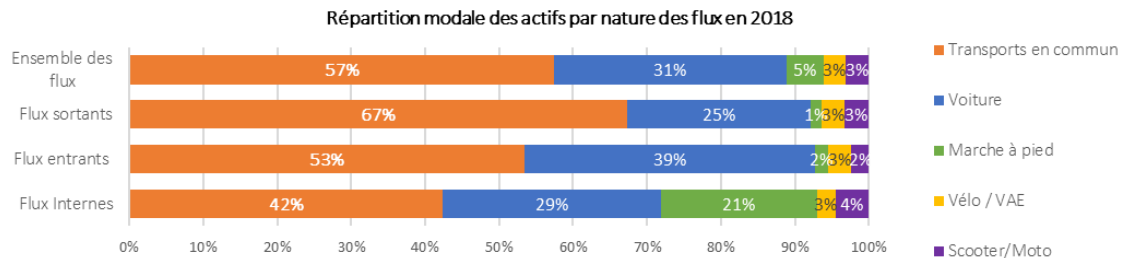
Suivi des mesures

- Evolution de la part modale des actifs (automobile & cycles) à horizon de 5 ans – source INSEE
- Evolution du taux de motorisation des ménages tous les deux ans – source INSEE

2024	2025	2026	2027	2028	2029 et +
Mise en place des normes de stationnement au sein de la modification n°3 du PLUi d'Est Ensemble		En fonction du suivi du PLM, prochaine procédure d'évolution des normes de stationnement au sein de la modification n°4 du PLUi d'Est Ensemble			

► Détail de l'action à mettre en place

Des normes actuelles qui ne font qu'accompagner l'automobilité actuelle des actifs sur Est Ensemble : 29 % des actifs travaillant et habitant Est Ensemble utilisent quotidiennement l'automobile pour venir travailler et 39 % pour ceux qui habitent en dehors d'Est Ensemble. Ainsi, les normes actuelles correspondent dans l'ensemble aux trajets actuels, sans inciter aux changements modaux.



1/ Limiter le trajet en automobile pour se rendre au bureau

Il convient avec le PLM de fixer des normes ambitieuses pour limiter l'usage de l'automobile pour les actifs travaillant au sein des bureaux.

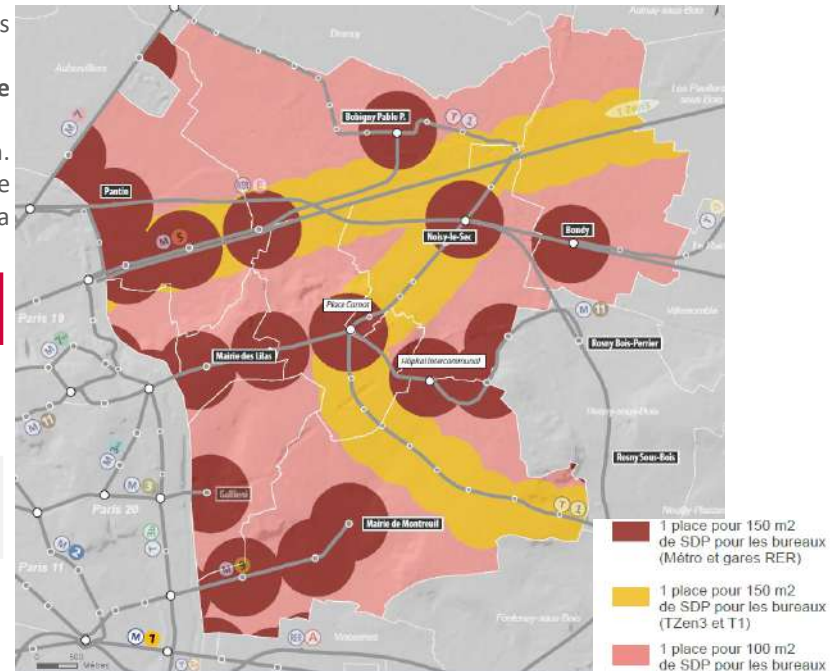
Les normes pour les nouvelles constructions de bureaux à 500 m. ou moins d'une station de Métro ou d'une gare de RER :

Les actifs travaillant dans ces secteurs sont à moins de 10 min. à pied de leur lieu de travail depuis les TC lourds, ainsi, il est attendu une très faible utilisation de

l'automobile du fait des alternatives possibles en TC et avec le développement attendu des cycles (estimation de 55 % en TC / 20 % en vélo / 13 % en VP et 12 % à pied).

Les normes pour les nouvelles constructions de bureaux à plus de 500 m. d'une station de Métro ou d'une gare de RER :

Ici, l'usage de l'automobile sera supérieur du fait d'un temps piéton supérieur à 10 min. depuis l'offre lourde, néanmoins, compte tenu du type d'emploi offert (trajet pendulaire durant les heures de circulation les plus délicates) il est attendu une faible utilisation de la voiture (estimation de 45 % en TC / 23 % en vélo / 20 % en VP et 12 % à pied)



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

NB : les bases de calculs pour l'établissement des normes :

- 1/ Une place automobile occupe 18 m² (pour prendre en compte les besoins de circulation).
- 2/ 1 actif occupe en moyenne 20 m² de surface plancher (SP)

► **Détail de l'action à mettre en place**

2/ Un stationnement vélo assuré pour les cyclistes chez soi et au bureau

Rappel des nouvelles obligations pour le stationnement cycle depuis le 26 décembre 2022 (Décret n° 2022-930 du 25 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments / Article L113-18 à L 113-20 du code de la construction et de l'habitation / Arrêté du 30 juin 2022) :

Ces obligations s'imposent lors de la construction de bâtiments neufs pour le stationnement vélo (pour l'habitat collectif, les bâtiments à usages industriel ou tertiaire, les services publics et les ensembles commerciaux ou établissements cinématographiques), de plus ces dispositions s'appliquent pour les bâtiments listés dont le parc automobile fait l'objet de travaux et pour l'ensemble des bâtiments tertiaires existants donc le parc automobile fait au moins 10 places :

- Une surface de stationnement de 1,5 m² minimum ;
- Un dispositif avec double accroche minimum (le cadre et au moins une roue) ;
- Une localisation de préférence au RDC ou au premier sous-sol ;
- Un espace de stationnement sécurisé par une porte dotée d'un système de fermeture;
- Pour les habitats collectifs 1 emplacement par logement jusqu'au T2 et 2 pour un T3 et plus ;
- Pour les bâtiments à usage industriel ou tertiaire, 15 % de l'effectif total des salariés accueillis simultanément ;
- Pour les bâtiments accueillant un service public, 15 % de l'effectif total des salariés et 15 % de l'effectif total des usagers accueillis simultanément ;
- Pour les bâtiments constituant un ensemble commercial ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques avec 10 % de la capacité du parc de stationnement avec une limitation fixée à 100 emplacements ;
- Pour les bâtiments tertiaires existants 10 % de l'effectif total des salariés accueillis simultanément.

Avant / Après les nouvelles obligations de 2022



G. Landreau

Un local qui n'est pas équipé de système d'attache n'est pas efficace



Source FUB 2014

► Détail de l'action à mettre en place

2/ Un stationnement vélo assuré pour les cyclistes chez soi et au bureau (suite)

Outre les nouvelles obligations qui s'imposent aux permis de construire depuis le 26 décembre 2022, le PLM recommande d'aller plus loin :

Les normes au sein de l'habitat collectif vont plus loin avec :

- 1 superficie allouée au vélo plus importante pour permettre l'accueil de vélo cargo à raison de 3m² en plus par tranche de 20 places de stationnement vélo.
- 1 augmentation des normes pour tendre vers 1 place vélo par occupant des logements.

Les normes pour les nouvelles constructions de bureaux sont amplifiées pour répondre aux attentes de développement de la pratique cyclable notamment dans les trajets pendulaires :

- 1 norme qui permet à environ 30 % des actifs de bureaux de venir à vélo au travail.

Optimisation du stationnement vélo



Source Velopa

Possibilité d'aller vers une optimisation fonctionnelle pour une moindre consommation du foncier

	Rappel normes actuelles pour les cycles	Propositions de normes pour les cycles
Pour les logements	1,5 m ² par logement Permet à 25 % des habitants de garer son vélo	1 place par hab. et 3m ² de stationnement vélo en plus par tranche de 20 places pour l'accueil de vélo cargos Permet à 100 % des habitants de garer son vélo. Base de calcul 1 emplacement vélo pour un studio ou T1, 1,5 pour un T2, 2 pour un T3, 3 pour les T4 ou plus.
Pour les bureaux	Entre 1,5 et 3 m ² pour 100m ² de SP Permet entre 12 et 24 % des actifs de venir en vélo	3,75 m ² pour 100m ² de SP Permet à 30 % des actifs de venir en vélo

3/ Aller vers un stationnement automobile correctement dimensionner au sein des nouveaux habitats collectifs

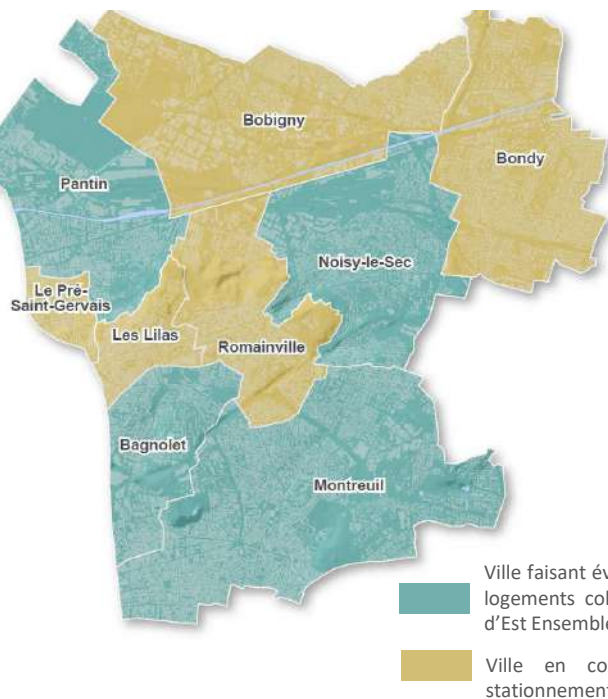
Le PLM recommande de faire évoluer les normes concernant les nouveaux logements en habitat collectif sur la base d'une nouvelle logique basée sur le taux de motorisation des ménages au sein des communes afin :

- d'offrir des places en adéquation avec les besoins issus du dernier taux de motorisation des ménages connus,
- de distinguer le volume de places automobile au sein des nouveaux logements collectifs en fonction de l'éloignement par rapport à l'offre lourde de TC.

Une bonne adéquation de l'offre et des besoins en matière de stationnement privatif résidentiel permet :

- 1/ de freiner la multi-motorisation des ménages et donc de limiter les déplacements en automobile.
- 2/ de diminuer le coût de construction et par extension le coût d'achat des logements (une place c'est environ 30 K€, ainsi si on économise 20 % de l'offre de stationnement c'est un coût d'achat qui baisse de 6 K€ en moyenne par appartement.

► **Détail de l'action à mettre en place**



Ville faisant évoluer les normes de stationnement pour les logements collectifs au sein de la 3^{ème} révision du PLU d'Est Ensemble

Ville en cours de réflexion sur les normes de stationnement pour les logements collectifs

Taux de motorisation			En gras et en rouge les normes à 500 m. ou moins d'une gare En normal et en noir les normes à plus de 500 m. d'une gare
Communes	2018	2013	Rappel des normes actuelles
Bagnolet	0,59	0,63	0,5 / 0,8
Bobigny	0,67	0,66	0,5 / 1
Bondy	0,82	0,83	0,5 / 1
Le Pré Saint-Gervais	0,53	0,58	0,5 / 0,8
Les Lilas	0,58	0,59	0,5 / 0,8
Montreuil	0,59	0,62	0,5 / 0,65
Noisy-le-Sec	0,74	0,69	0,5 / 1
Pantin	0,5	0,54	0,5 / 0,8
Romainville	0,72	0,78	0,5 / 0,8
Est Ensemble	0,63	0,66	

Recommandations du PLM sur les normes pour les logements collectifs

	Rappel normes actuelles pour les logements	Propositions de normes plancher pour les logements
A moins de 500 m. d'une gare ou Métro	Selon les communes, baisse du nombre de stationnement de 0 à - 40 % par rapport au taux de motorisation communal	Baisse du nombre de stationnement de - 20 % par rapport au taux de motorisation communal avec à minima une place
A plus de 500 m. d'une gare ou Métro	Selon les communes, hausse du nombre de stationnement de + 10 à + 50 % par rapport au taux de motorisation communal	Hausse du nombre de stationnement de + 15 % par rapport au taux de motorisation communal avec à minima une place

Des normes actuelles pour l'habitat collectif qui engendrent des contraintes plus faibles pour les communes aux « portes » de Paris.

Actuellement, l'offre de stationnement proposée au sein des communes portes est supérieure aux taux de motorisation constaté des ménages au-delà du périmètre de 500 m. de l'offre lourde est peu voire pas impactante à proximité des stations de Métro ou gare. A l'opposé, les communes de Romainville, Bobigny, Noisy-le-Sec et Bondy disposent des mêmes normes à moins de 500 m. de l'offre lourde avec des taux de motorisation plus élevés de leurs ménages ce qui engendre un recours à du stationnement résidentiel sur l'espace public.

Les normes recommandées en fonction du taux de motorisation permettent de rééquilibrer les efforts de manière similaire sur l'ensemble des communes du territoire.

► Constats du diagnostic

Est Ensemble dispose de sites à vocations logistiques que ce soit ferroviaire, fluvial avec les ports le long du canal de l'Ourcq ou de plateformes logistiques à dimension routière. Mais certains sites ne sont pas pleinement utilisés et certaines Installation Terminale Embranchée ne sont plus actives.

► Objectifs

Est Ensemble doit maintenir et développer les sites à vocation logistique afin de permettre l'implantation d'opérateurs permettant une alternative aux transports routiers de marchandises (comme la création de CDU cf. action 2.5). Les sites actuels et futurs devront s'appuyer sur la hiérarchisation du réseau viaire afin que les rabattements routiers en amont et/ou en aval des sites de logistiques ne se réalisent pas dans des secteurs où la présence massive de PL n'est pas souhaitée en lien avec le futur schéma directeur de la logistique urbaine (action 3.2). De la même manière il convient de travailler avec IDFM pour le positionnement d'un dépôt bus essentiel pour le fonctionnement actuel et futur du réseau bus.

► Mesure à mettre en place

Identification des sites logistiques et préservation des sites actuels

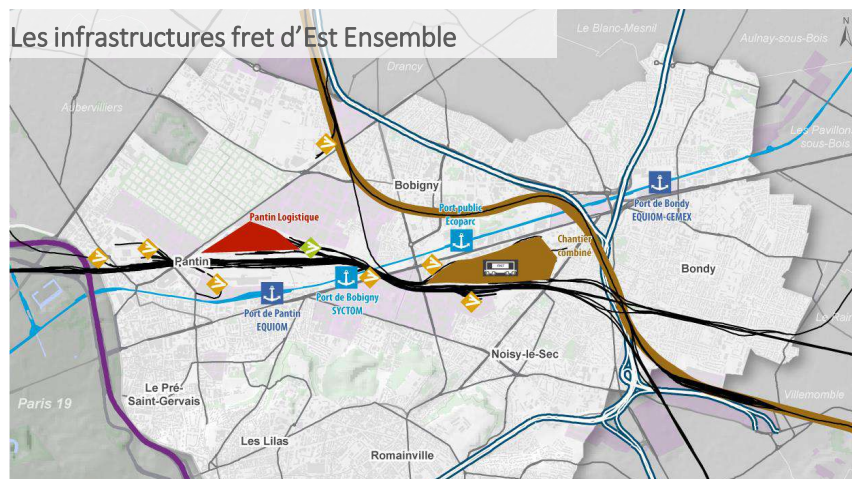
Est Ensemble est un territoire dense où le foncier est fortement demandé. Ainsi, il convient de préserver au sein du PLUi l'ensemble des sites existants et d'identifier, en lien avec le futur schéma directeur de la logistique (cf. action 3.2) les sites logistiques à développer et les définir au sein des prochaines modifications du PLUi.

Il est également nécessaire de s'interroger sur l'implantation éventuel d'un centre dépôt bus sur Est Ensemble afin de pouvoir notamment permettre le renforcement attendu de l'offre de TC.

Rôle des acteurs

Est Ensemble	<i>Révision du PLUi pour les nouveaux sites à destination logistique & dépôt bus</i>
Communes	<i>Identification des secteurs mutables à destination de la logistique & dépôt bus</i>
IDFM	<i>Identification des besoins de dépôts bus</i>

Rappel des attentes du PDUIF : Action 7.1 : Préserver et développer des sites à vocation logistique

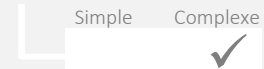


Points de vigilance : Il conviendra de veiller à l'utilisation des installations ferroviaires et ou fluviales pour les entreprises qui s'implantent sur ces sites afin de conserver leur vocation première.

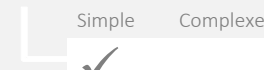
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Coût interne pour Est Ensemble et les communes dans le ou les modifications du PLUi

Suivi des mesures

- Nombre de nouveaux sites logistiques
- Localisation d'un futur dépôt bus

2024

2025

2026

2027

2028

2029 et +

Identification des sites logistiques pour la 3^{ème} modification du PLUi d'Est Ensemble & éventuellement de centre dépôt bus

Identification des sites logistiques pour les modifications suivantes du PLUi d'Est Ensemble & éventuellement de centre dépôt bus

► Constats du diagnostic

Sur le territoire d'Est Ensemble, on observe un **décalage** entre des espaces très urbains, dotés d'une trame viaire fine, compatibles avec une circulation piétonne attractive et d'autres secteurs à la trame viaire plus lâche, peu adaptée à la circulation des piétons où 25 % des habitants du territoire habitent.

► Objectifs

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

► Mesures à mettre en place

Il s'agira de tendre vers le développement d'une trame viaire dont les dimensions favorisent la pratique de la marche : la finesse de la trame viaire conditionne fortement le recours à la marche en milieu urbain. En effet, plus la trame est fine, plus la pratique piétonne est importante car les trajets réalisés sont plus courts (en se rapprochant de la ligne droite) et plus diversifiés. **La distance optimale à parcourir par côté d'îlot se situe à environ 50 m de côté avec un maximum de 100 m.**

Le PLUi d'Est Ensemble pourra inscrire :

- 1/ L'obligation de réaliser une **perméabilité piétonne** dans le cas de création d'une voirie routière en **impasse** ou dans le cas de réalisation d'une opération située à l'extrémité d'une impasse.
- 2/ Sur la trame viaire existante, l'inscription d'**emplacements réservés** pour densifier le maillage piéton.
- 3/ Dans le cadre de la réalisation d'une ZAC, le réseau viaire parcourable par les piétons et les cyclistes devra prévoir **des mailles d'au maximum 100 mètres de côté**. De plus **la trame piétonne devra être plus fine que la trame routière**.
- 4/ L'étude de la possibilité d'**ouvrir l'accès de certaines résidences privées** existantes qui constituent des ruptures dans la ville et permettent d'assurer une perméabilité piétonne.
- 5/ Favoriser la mise en place de franchissements modes actifs du canal de l'Ourcq et du périphérique parisien

Rôle des acteurs

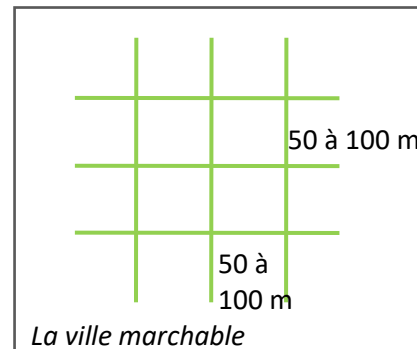
Est Ensemble

Compétent en matière d'urbanisme et pour l'élaboration du PLUi

Rappel des attentes du PDUiF :

Action 3.1 : Aménager la rue pour le piéton

Le PDUiF prévoit notamment d'assurer la continuité et la qualité des aménagements piétons en privilégiant les itinéraires les plus directs.



Impacts report modal

Faibles Elevés



Faisabilité technique

Simple Complexe



Faisabilité financière

Simple Complexe



Estimation financière

► Coût interne

Suivi des mesures

► Linéaire de nouvelles voies piétonnes

2024

2025

2026

2027

2028

2029 et +

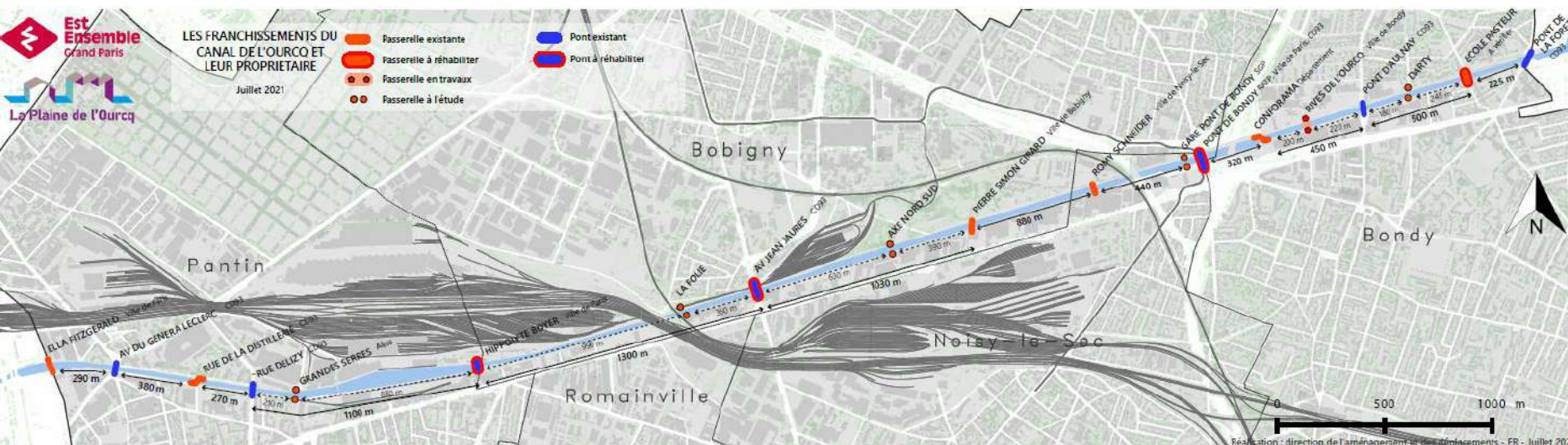
Mise en place des normes sur les perméabilités piétonnes au sein de la modification n°3 du PLUi d'Est Ensemble

En fonction du suivi du PLM, prochaine procédure d'évolution des normes sur les perméabilités piétonnes au sein de la modification n°4 du PLUi d'Est Ensemble

► Détail de l'action à mettre en place

5/ Favoriser la mise en place de franchissements modes actifs du canal de l'Ourcq et du périphérique parisien




Le canal de l'Ourcq constitue la coupure la plus importante d'Est Ensemble pour les modes actifs. 4 ponts ou passerelles sont à réhabiliter. La place du piéton y sera notamment recherchée pour faciliter ses déplacements. 5 passerelles modes actifs sont à l'étude et permettront de disposer d'un maillage plus fin offrant de réelles possibilités pour des déplacements de part et d'autre du canal de l'Ourcq. Le PLUi devra prévoir pour ces 5 passerelles modes actifs des emplacements réservés pour garantir leur réalisation.






► **Détail de l'action à mettre en place**

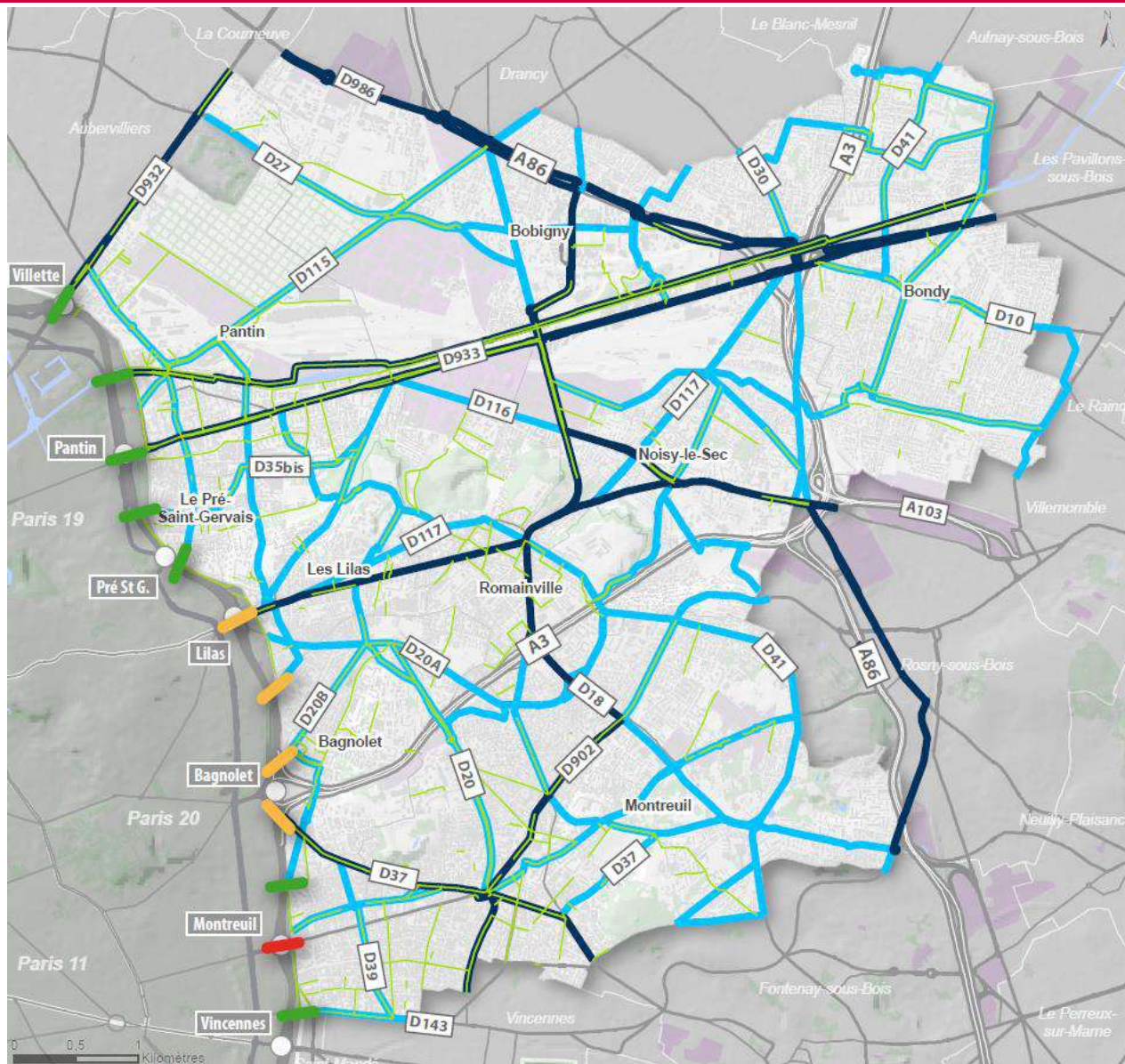
Le maillage cyclable d'Est Ensemble proposé en action 1.7 est bien évidemment maillé avec les communes extérieures. Avec la majeure partie des communes voisines la continuité des aménagements cyclables ne posera pas de difficultés particulières. En revanche, le franchissement du périphérique parisien est, dans certains cas, délicat. Il conviendra de travailler avec la mairie de Paris pour assurer la continuité cyclable, ce qui peut engendrer un besoin de réserve foncière sur le secteur d'Est Ensemble afin de réaliser certains aménagements.

Maillage projeté

-  Maillage régional (Plan Vélo Métropolitain et RERV)
-  Maillage intercommunal
-  Linéaire existant

Sécurité des franchissements du périphérique pour les cycles

-  Correcte (7)
-  Moyenne (4)
-  Mauvaise (1)



Orientation n° 4

**Accompagner le changement des
pratiques**

Orientation n° 4

Accompagner le changement des pratiques

Une partie de la population d'Est Ensemble a opéré une transition dans ses déplacements quotidiens et il convient de mettre en œuvre les outils pour permettre la poursuite et l'accentuation de cette transition modale.

Les habitants, les actifs, les entreprises vont ainsi connaître un changement fort de l'offre de mobilités. Se déplacer en voiture va devenir plus difficile, utiliser les transports en commun ou les modes actifs plus simple. Les modifications de l'offre et du cadre règlementaire doivent cependant être complétées par un accompagnement adapté par Est Ensemble. Ces actions sur-mesure répondront au mieux aux inégalités sociales et géographiques du territoire.

► 1 action pour : Communiquer et sensibiliser

Informier sur la mobilité est essentiel pour permettre une prise de conscience des solutions existantes en matière de déplacements sur un territoire comme Est Ensemble.

► 4 actions pour : Accompagner et inciter aux changements

Les pratiques de déplacements sont fortement ancrées dans le quotidien de tous, or, le changement modal impose une prise de conscience individuelle qui se doit d'être accompagnée pour favoriser cette transition. Ainsi, agir auprès des employeurs pour qu'ils organisent un recours adapté aux modes actifs, favoriser la pratique cyclable par un (ré) apprentissage du vélo ou encore accompagner la population et les entreprises dans la nécessaire décarbonation de leur parc automobile avec la mise en œuvre de la ZFE participent fortement à inciter aux changements modaux visés par le PLM.

► 3 actions pour : Suivre et coordonner le PLM

Un PLM est un document cadre qui permet d'appuyer les différentes politiques publiques sur la mobilité sur un territoire, mais celui-ci doit être en capacité d'évoluer en fonction des réussites ou non des actions du document. Ainsi, il est nécessaire de mettre en place un suivi du PLM que ce soit pour les retombées en matière de mobilité mais également vis-à-vis des incidences environnementales qui sont la base de tous les documents de planification des déplacements depuis la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996. Il est également nécessaire d'assurer dans le cadre de la mise en œuvre des actions du PLM la coordination des acteurs de la mobilité afin d'être le plus efficient possible.

Orientation n° 4

Accompagner le changement des pratiques

	Thématiques								
	Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilités	ZFE
<u>Communiquer et sensibiliser</u>									
4.1 – Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle		X	X	X	X		X	X	X
<u>Accompagner et inciter aux changements</u>									
4.2 – Inciter les entreprises à s’inscrire dans une démarche de PDME		X	X	X			X	X	X
4.3 – Développer le Conseil en Mobilité									
4.4 – Renforcer le maillage des ateliers d’apprentissage et d’accompagnement à la pratique du vélo			X				X		
4.5 – Être pro-actif avec la population et les entreprises locales pour les accompagner avec la mise en œuvre progressive de la ZFE et favoriser la démotorisation							X		X
<u>Suivre et coordonner le PLM</u>									
4.6 – Suivre la mise en place des actions du PLM	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4.7 – Suivre et évaluer les incidences environnementales des actions du PLM	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4.8 – Coordonner la mise en œuvre des actions et le rôle des différents acteurs de la mobilité sur le territoire	X	X	X	X					

Action 4.1

Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle

► Constats du diagnostic

Si des actions de communication et de sensibilisation sur la mobilité sont déjà menées par différents acteurs, il convient de les développer.

► Objectifs

Améliorer la connaissance de l'offre alternative pour favoriser le report modal en utilisant l'ensemble des moyens de communication et de sensibilisation.

► Mesures à mettre en place

1/ Associer les acteurs civils de la mobilité pour présenter les avancées du PLM

2/ Des actions de concertation pour co-construire des villes marchables sur la base des « diagnostics en marchant »

Le diagnostic en marchant consiste à arpenter un territoire avec différents acteurs (habitants, professionnels, élus,...) pour mettre en relief les points faibles et les points forts et élaborer des propositions d'amélioration. C'est un outil efficace de concertation pour évaluer l'aménagement de l'espace public notamment pour les piétons en s'appuyant sur l'expertise d'usage et le vécu des habitants.

3/ Relayer localement les sites de calculs d'itinéraires selon les modes alternatifs à l'automobile

Il s'agira de relayer le calculateur d'itinéraires « TC » Me déplacer – Île-de-France Mobilités qui intègre le calculateur d'itinéraires vélo GéoVélo.

Le PLM recommande la mise en œuvre des mesures suivantes en termes de communications :

4/ S'appuyer sur la semaine européenne de la mobilité durable pour décliner différentes actions thématiques au sein des communes

La semaine européenne de la mobilité durable a lieu chaque année au mois de septembre. Il s'agira d'un rendez-vous phare de l'année pour engager différentes actions en direction de la population afin d'enclencher une dynamique de changement de comportement pour l'année à venir. Il pourra s'agir d'actions :

- Au sein des entreprises, administrations et comme le Challenge Mobilité au Travail ou le Défi « au boulot à vélo »
- Au sein des établissements scolaires avec l'organisation annuelle avec les classes de CM d'un challenge mobilité
- Dans les communes pour aller au contact du citoyen par l'installation de stands, la réalisation de stages de remises en selle, etc...
- A l'échelle du territoire, avec par exemple l'organisation de « parades vélos » en lien avec les associations de cyclistes.

5/ Communiquer autour du développement des différents services mobilités prévus dans le PLM (autopartage, atelier d'apprentissage, conseil en mobilité,...) aussi bien sur Internet que lors des événements mobilité organisés sur Est Ensemble.

6/ S'impliquer dans la campagne annuelle de la FUB « Cyclistes, brillez ! » en distribuant des « kits visibilité »

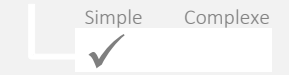
L'opération « Cyclistes, brillez ! » sensibilise les cyclistes à l'importance d'un bon éclairage. Est Ensemble pourra soit soutenir une association organisant cette opération en lui fournissant des kits, soit réaliser elle-même l'opération.

Rôle des acteurs	
<i>Est Ensemble</i>	<i>Maitre d'ouvrage pour la réalisation et la coordination des actions sur le territoire</i>
<i>Communes, Département Région, IDFM</i>	<i>Partenaires techniques, relais des campagnes de communication ou des documents à communiquer</i>
Rappel des attentes du PDUIF : Action à la carte 9.3 : Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité	

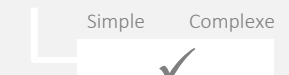
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Coût lié à l'action 4.3 pour le conseil en mobilité
- Organisation d'un évènement mobilité : +/- 15 k€
- Challenge de la mobilité : 10 K€/an comprenant la communication et les lots pour les lauréats du challenge.
- Campagne Kit visibilité vélo : 10 K€ par an pour 1 000 Kits environ.
- Coût des cartes temps de parcours : 35 K€ (conception 5 K€ et impression de 20 000 cartes)

Suivi des mesures

- Nombre d'évènements organisés
- Nombre de personnes sensibilisées

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

Mener des campagnes de communication et de sensibilisation régulièrement avec à minima deux évènements par an – Campagne annuelle fin octobre de distribution du kit visibilité

► Détail de l'action à mettre en place

Géovélo

Géovélo est une startup qui met à disposition une application gratuite référençant les aménagements cyclables disponibles et les stationnements vélo et disposant d'un calculateur d'itinéraires adapté aux cyclistes.

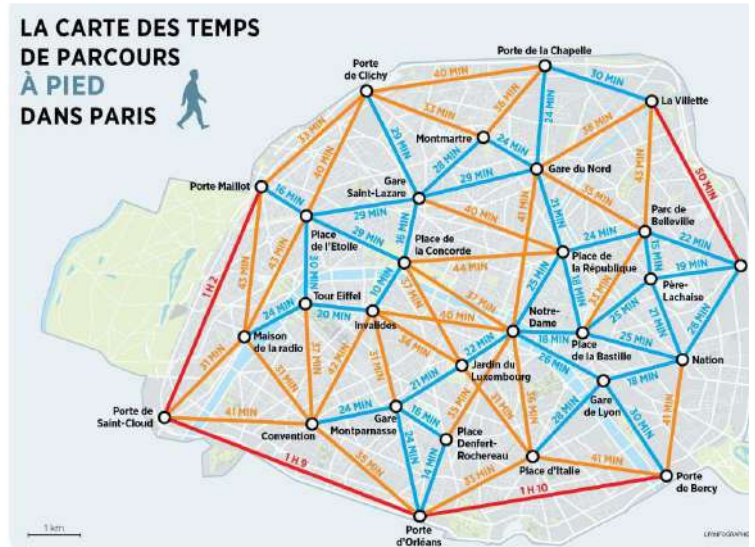
En 2022, IDFM a signé un partenariat avec Géovélo visant d'une part à améliorer le référencement des aménagements cyclables, à disposer de données sur la pratique du vélo et les flux et de suivre l'avancée du maillage vélo.



Les évènements et mesures de communication à mettre en œuvre prioritairement selon les participants des ateliers de travail

- Challenge Mobilité au Travail
- Défi Au boulot à Vélo
- Réalisation de cartes des temps piétons, vélos et TC sur Est Ensemble
- Réalisation d'une carte des aménagements et itinéraires cyclables mise à jour annuellement (pour la rentrée de septembre par exemple)
- Campagne d'affichage sur le coût de la mobilité.

LA CARTE DES TEMPS DE PARCOURS À PIED DANS PARIS



Ras le c** des trottinettes.



** non valable pour une trottinette bien garée.



Cyclistes et piétons chacun sa place !

- CYCLISTES : • EMPRUNTEZ LES PISTES CYCLABLES
• LAISSEZ LES TROTTOIRS AUX PIÉTONS*

*SOUS PEINE D'AMENDE 4^{ème} CAT



► Constats du diagnostic

Les possibilités de stationnement et de déplacements au lieu de travail sont déterminantes dans le choix modal. Afin d'engager un mouvement de report modal, il convient d'agir au niveau des principaux employeurs.

► Objectifs à atteindre

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

► Mesures à mettre en place

Pour inciter à l'usage des alternatives à la voiture sur les trajets domicile-travail et les trajets professionnels et afin de limiter les besoins de stationnement, il convient de :

1/ Informer les employeurs sur leurs obligations de prise en compte de la mobilité et les outils à leur disposition

Depuis le 1er janvier 2020 la loi LOM impose aux entreprises de plus de 50 salariés sur un même site d'inclure la mobilité domicile-travail et dans le cadre de l'activité professionnelle dans les Négociations Annuelles Obligatoires. A défaut d'accord sur les mesures visant à améliorer la mobilité, les employeurs ont l'obligation d'élaborer un Plan De Mobilité Employeur PDMe.

Différents dispositifs peuvent être mis en place par les employeurs :

- Des aides financières : forfait mobilité durable (FMD), titres-mobilité ;
- Des aides « matérielles » : installations de stationnements vélos, mise à disposition de matériels de dépannage, réserver des places aux covoitureurs, mise à disposition de vélos de fonction, installation de casiers et de douches, stage de mise en selle...

2/ Accompagner les entreprises dans l'élaboration de leur PDMe

Le Plan de Mobilité des Entreprise est une approche globale de l'ensemble des déplacements des personnes liées à un établissement : personnel, visiteurs, livreurs, clients... Est Ensemble compte environ 430 employeurs publics et privés de plus de 50 salariés qui pourraient être soumis à l'élaboration d'un PDMe. Le rôle d'Est Ensemble pourra être multiple :

- Proposer un appui « technique » aux employeurs en partenariat avec la plateforme Pro'Mobilité ;
- Proposer une aide financière à l'élaboration d'un PDMe par un prestataire externe, voire passer un marché à bon de commandes auprès d'un prestataire qui se chargera de l'accompagnement des employeurs.

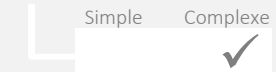
Rôle des acteurs	
Est Ensemble	Maitre d'ouvrage pour la réalisation d'un PDMe à Est Ensemble et coordinateur pour le lancement des PDMe
Employeurs	Initiateur de la démarche de PDMe
État, ADEME, Région, IDFM, CCI	Partenaires pour la réalisation de PDMe à travers la plateforme Pro'Mobilité

Rappel des attentes du PDUIF :
[Action à la carte 9.1 : Développer les plans de mobilité des employeurs et administrations](#)

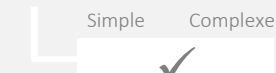
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

► Coût lié à l'action 4.3 pour le conseil en mobilité

Suivi des mesures

- Nombre de PDMe engagés chaque année
- Evolution des parts modales dans les trajets domicile/travail (INSEE)

2024	2025	2026	2027	2028	2029 et +
Information des entreprises sur le PDMe	Information & accompagnement des entreprises sur le PDMe				

► Détail de l'action à mettre en place

Qu'est-ce qu'un PDME ?

Le Plan De Mobilité Employeur (PDME) est une approche globale de l'ensemble des déplacements des personnes liées à un établissement : personnel, visiteurs, livreurs, clients... Il vise à réduire l'utilisation individuelle de la voiture en adoptant un ensemble de mesures simples et adaptées aux spécificités de chaque établissement.

Le plan de mobilité traite des 5 dimensions de la mobilité en entreprise : il peut comporter des mesures portant sur :

- l'organisation du travail ;
- le télétravail ;
- la flexibilité des horaires ;
- la logistique ;
- les livraisons de marchandises.

Pour élaborer son PDME, l'entreprise doit d'abord désigner un référent qui suivra tout le projet. Il sera chargé de coordonner l'ensemble de la démarche. Il sera alors nécessaire d'analyser l'accessibilité au site et d'enquêter auprès des salariés sur leurs modes de déplacement actuel, leurs attentes...

Pour une approche pragmatique, il convient d'encourager la vision « multi-employeur » en engageant un PDME commun à plusieurs employeurs d'une même zone d'activité. Outre la mutualisation des moyens, les actions engagées auront un impact plus important notamment sur l'encouragement au covoiturage.

Pro' Mobilité

En Ile-de-France, la **plateforme Pro' Mobilité**, réseau de partenaires associant l'État, l'ADEME, la Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités, la Caisse régionale d'assurance maladie d'Île-de-France et la Chambre de commerce et d'industrie de région Paris Île-de-France (CCI), **promeut et accompagne à la réalisation de PDME.**

<http://www.promobilite.fr/>

PRO
MOBILITÉ

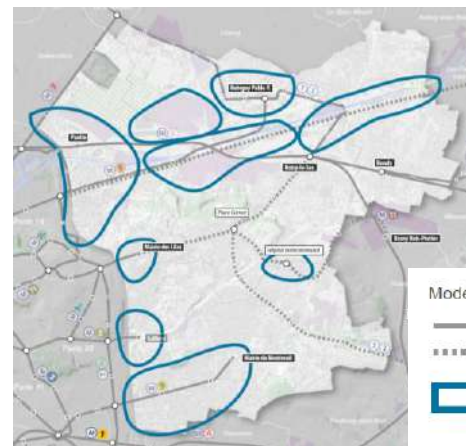
Zoom sur le Forfait Mobilité Durable (FMD)

Le forfait mobilités durables offre aux employeurs la possibilité d'attribuer une indemnité exonérée de cotisations aux salariés privilégiant les modes de transport dits « à mobilité douce » pour effectuer leurs trajets entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail.

Le FMD se substitue aux indemnités kilométriques vélo et aux indemnités forfaitaires de covoiturage. Les modes de transport suivants sont éligibles au FMD :

- le vélo, avec ou sans assistance électrique ;
- le covoiturage (conducteur ou passager) ;
- les transports collectifs publics (à l'exception des frais d'abonnement concernés par la prise en charge obligatoire des frais de transports publics) ;
- les autres services de mobilité partagée ;
- les deux-roues motorisés et les engins de déplacement personnel (motorisé ou non motorisé) en location ou en libre-service ;
- l'engin de déplacement personnel (engin de déplacement personnel motorisé ou non motorisé) dont le salarié est propriétaire.

Pour 2023, le montant du FMD peut atteindre 700 € par an et par salarié exonéré de cotisations sociales. Lorsqu'un salarié cumule le forfait mobilités durables et la prise en charge obligatoire des frais de transports publics, l'exonération s'applique dans la limite de 800 €.



Secteurs préférentiels pour des PDME interentreprises

Au regard des emplois présents sur Est Ensemble, certains secteurs devront être ciblés prioritairement pour établir des PDME multi-entreprises.

► Constats du diagnostic

L'information liée à la mobilité est dispersée sur des supports différents et le conseil en mobilité est peu développé.

► Objectifs à atteindre

Eviter le sentiment de subir la mobilité sur Est Ensemble

► Mesures à mettre en place

1/ Structurer le Conseil en Mobilité à l'échelle d'Est Ensemble

Un ou plusieurs poste(s) de Conseiller en Mobilité seront créés et portés par Est Ensemble. Il sera le référent sur l'offre de mobilité d'Est Ensemble et chargé de porter la communication et d'accompagner les acteurs du territoire dans la mise en place de dispositifs de changement de comportement.

En parallèle, un site Internet dédié à l'information sur la mobilité pourra être mis en place. Le site sera la plateforme de référence de la mobilité pour le territoire. Il pourra comprendre par exemple :

- Pour les TC : un renvoi vers les sites d'IDFM et de la RATP pour l'accès aux horaires, plans et calculateurs d'itinéraires...
- Pour le vélo : une cartographie à jour des aménagements cyclables et du stationnement, des conseils aux cyclistes, un renvoi vers un calculateur d'itinéraires (type Géovélo), les services aux cyclistes notamment des associations...
- Pour l'automobile, une cartographie globale du stationnement réglementé, des informations sur la ZFE...
- Un agenda des manifestations liées à la mobilité sur le territoire
- Les aides disponibles pour changer de véhicules, acquérir un vélo, etc.

2/ Définir les missions du Conseiller en mobilité

- Un rôle d'information sur l'offre de mobilité d'Est Ensemble: le Conseiller Mobilité pourra participer à différentes manifestations organisées sur le territoire que ce soit par un acteur institutionnel ou associatif
- Un rôle d'organisateur d'évènements mobilité sur le territoire, à l'image des Challenges Mobilité au travail ou dans les établissements scolaires, Défi Au boulot à Vélo... pour lesquels le Conseiller Mobilité aura pour fonction d'établir les modalités de participation et d'organisation de ces challenges.
- Un rôle d'interlocuteur privilégié des employeurs pour la définition de leurs actions liées à la mobilité au sein de leur structure (cf. action 4.2) en complémentarité avec la plateforme Pro'mobilité.
- Un rôle de formation : en lien avec les structures d'insertion, le Conseiller Mobilité pourra organiser des ateliers sur la manière d'utiliser les transports collectifs et établir des diagnostics mobilité individualisés.

Rôle des acteurs

Est Ensemble

Maitre d'ouvrage pour la création de poste(s) de Conseillé en Mobilité

Rappel des attentes du PDUIF :

Action à la carte 9.3 : Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité

Impacts report modal

Faibles Elevés



Faisabilité technique

Simple Complexe



Faisabilité financière

Simple Complexe



Estimation financière

- Emploi d'1 ETP : 40 K€/an

Suivi des mesures

- Nombre de personnes conseillées
- Nombre d'évènements organisés, nombre de personnes touchées

2024

2025

2026

2027

2028

2029 et +

Fiche de poste du conseil en mobilité & recrutement

Animation autour de la mobilité gérée par le ou les conseil(s) en mobilité d'Est Ensemble

Action 4.4

Renforcer le maillage des ateliers d'apprentissage et d'accompagnement à la pratique du vélo

► Constats du diagnostic

L'augmentation de l'usage du vélo passera de plus en plus par la (re)mise en selle de nouveaux publics aujourd'hui éloignés du vélo en raison d'un manque d'apprentissage et d'une appréhension à circuler en ville. Selon l'ADEME, 10 % de la population française ne sait pas faire du vélo.

► Objectifs à atteindre

Lever les freins au maniement de la bicyclette et à la crainte de circuler en milieu urbain en allant au-devant de la population.

► Mesures à mettre en place

1/ Aider les associations à proposer davantage de stages d'apprentissage du vélo

Le nombre de stages proposés par les associations dépendant souvent de leur capacité à mobiliser du personnel ou des bénévoles et le matériel nécessaire, il s'agira pour Est Ensemble d'apporter une aide aux associations qui pourra prendre la forme :

- D'une aide financière, notamment pour financer un poste d'Animateur Mobilité à Vélo et la formation d'Animateur Mobilité à Vélo sanctionnée par un Certificat de Qualification Professionnelle ;
- D'une aide matérielle, par le prêt de locaux, la mise à disposition de vélos ou de matériels de parcours...

2/ Définir en collaboration avec les associations un cahier des charges des attentes d'Est Ensemble sur ce type de dispositif

L'objectif premier sera d'étoffer et de diversifier les formules d'apprentissage de manière à toucher un public plus large :

- Les actifs, à travers notamment des dispositifs de « covélotaf » et les retraités ;
- Les scolaires à travers le programme « Savoir Rouler à Vélo », en précisant notamment les modalités de réalisation (espace de stockage du matériel, espace d'apprentissage, etc.) ;
- Les publics fragiles et en insertion notamment, avec une action à l'échelle des quartiers en lien avec les services sociaux et les associations locales qui agissent dans les quartiers (centres socio-culturels...) afin de venir au plus près des habitants ;
- Les personnes en recherche d'emploi, en lien avec Pôle Emploi.

Est Ensemble pourra également demander à ce que chaque atelier contienne un module sur l'entretien du vélo.

3/ Développer les bourses aux vélos

Est Ensemble et les communes pourront accompagner les associations dans l'organisation de bourses aux vélos, incluant un atelier de réparation (à organiser de préférence 2 fois par an à date fixe). De plus Est Ensemble, de part ses compétences gestion des déchets et logements sociaux, pourrait mettre à disposition des associations les vélos abandonnés dans les locaux vélos et la déchèterie intercommunale.

Rôle des acteurs	
<i>Est Ensemble</i>	<i>Initiateur, apport d'aides aux associations</i>
<i>Associations vélo</i>	<i>Organisatrices des stages d'apprentissage</i>
<i>Département, Communes</i>	<i>Partenaires techniques, apport d'aides aux associations</i>

Rappel des attentes du PDUIF :
Action à la carte 9.3 : Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité

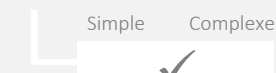
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Emploi d'1 ETP : 40 K€/an
- Formation d'animateur Mobilité Vélo : 2,2 K€
- Cout moyen de formation d'un stagiaire : 200 € (ADEME, 2016)

Suivi des mesures

- Nombre d'ateliers organisés selon les publics cibles
- Nombre de participants aux ateliers d'apprentissage
- Montant des aides annuelles accordées par Est Ensemble
- Nombre de vélos vendus dans les bourses aux vélos

2024	2025	2026	2027	2028	2029 et +
Etablir le cahier des charges avec les associations		Aide d'Est Ensemble Organisation des stages d'apprentissage du vélo			

Action 4.5

Être pro-actif avec la population et les entreprises locales pour les accompagner avec la mise en œuvre progressive de la ZFE et favoriser la démotorisation

► Constats du diagnostic

Les neuf communes d'Est Ensemble sont concernées par la Zone à Faible Emission (ZFE) au sein de la Métropole du Grand Paris. Dispositif soutenu par l'Etat, destiné à faire baisser les émissions de polluants pour améliorer la qualité de l'air et garantir aux habitants de respirer un air qui ne nuise pas à leur santé. Sur Est Ensemble, la transition des véhicules thermiques vers des véhicules propres nécessite un effort important pour une population aux revenus plus faibles que dans le reste de la Métropole du Grand Paris.

► Objectifs

Selon le sondage de CSA publié en avril 2023, 49 % des Français ne connaissent pas la signification de la ZFE. Une communication importante est ainsi nécessaire pour connaître à la fois les règles et le calendrier de la ZFE du Grand Paris mais également les aides disponibles. Enfin, Est Ensemble rappelle l'objectif politique de déployer une ZFE démotorisée, qui couvre l'ensemble du spectre des mobilités.

► Mesures à mettre en place

1/ Relayer l'information au sein des différents moyens de communication des Villes et d'Est Ensemble

Que ce soit au sein des bulletins d'informations, des sites Internet, de flyers en distribution au sein des mairies ou établissements publics, la communication sur la ZFE doit être la plus large possible sur Est Ensemble pour relayer ses modalités mais également informer la population des dispositifs d'aides disponibles afin de permettre la transition des ménages et entreprises des véhicules thermiques vers des véhicules propres en s'appuyant sur les conseillers mobilités mis en place par Est Ensemble (c. action 4.3).

2/ Favoriser la mise en place d'aides pour une démotorisation des ménages au sein de la ZFE

Est Ensemble agira auprès de la Métropole du Grand Paris pour que les aides au remplacement des véhicules thermiques soient ciblées également pour favoriser une démotorisation des ménages.

Règle d'interdiction de circulation pour les véhicules polluants :
7/7j de 8 à 20h pour les poids lourds
Du lundi au vendredi de 8 à 20h sauf jours fériés pour les autres véhicules polluants.

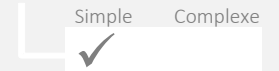
	Crit'Air	Crit'Air5	Crit'Air4	Crit'Air3	Crit'Air2	Crit'Air1
Année d'interdiction à la circulation		2019	2021	2023	2024	2030
Vignette						
Caractéristiques des véhicules		Véhicules diesel Euro 2 commercialisés entre 1997 et 2000	Véhicules diesel Euro 3 commercialisés entre 2001 et 2005	- Essence aux normes Euro 2 & 3 commercialisés entre 1997 et 2005 - Diesel aux normes Euro 4 commercialisés entre 2006 et 2010	- Essence ou hybrides aux normes Euro 5 commercialisés entre 2006 et 2010 - Diesel aux normes Euro 5 et Euro 6 commercialisés à partir de 2011	Essence ou hybride aux normes Euro 5 et 6 commercialisés depuis 2011

Rôle des acteurs	
Est Ensemble, Communes	Relais les informations et les aides disponibles dans le cadre de la ZFE.
Métropole du Grand Paris	Organise et fixe les règles / aides et le calendrier de la ZFE

Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Coût interne lié aux organes de communication des Villes et d'Est Ensemble

Suivi des mesures

- Evolution annuelle du nombre de véhicules propres au sein d'Est Ensemble
- Evolution des aides / subventions fixés par la Métropole du Grand Paris sur la mise en place de la ZFE

2024 2025 2026 2027 2028 2029 et +

► Détail de l'action à mettre en place

2/ Favoriser la mise en place d'aides pour une démotorisation des ménages au sein de la ZFE

Des aides ciblées pour un remplacement de véhicules thermiques par des véhicules électriques

La ZFE dans les dispositifs d'aides actuelles agit pour une amélioration significative de la qualité d'air. Mais, alors qu'une voiture occupe en stationnement 10 m² et en moyenne plus de 45 m² en circulation, la problématique reste la même que ce soit pour un véhicule thermique ou électrique ce qui ne permet pas d'agir sur le nécessaire changement de comportement modal et la démotorisation des ménages.

Favoriser la mise en place d'aides pour une démotorisation des ménages au sein de la ZFE

Est Ensemble agira auprès de la Métropole du Grand Paris pour que les aides au remplacement des véhicules thermiques ne soient plus uniquement ciblées sur les véhicules thermiques mais permettent d'envisager une démotorisation des ménages grâce à d'autres subventions possibles sous réserve de la destruction du véhicule thermique concerné. L'objectif est ainsi de favoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile en agissant sur des aides qui pourraient concerner :

- La prise en charge des frais lié à l'autopartage, au covoiturage, aux services vélos en libre-service,
- Une subvention mensuelle / annuelle pour le Pass Navigo, le Véligo, Navigo Liberté,

Cela permettra ainsi au foyer d'opter pour d'autres solutions en matière de déplacements du quotidien.

Exemple : Un couple imposable avec deux enfants (un au collège et un en faculté)

MONTANT DES AIDES du Grand Paris : 3 000 €

CAS 1 : Remplacement par un véhicule électrique

Deux abonnements annuels adultes + 1 scolaire et 1 étudiant pour 1 625 €/an (déduction de la prise en charge de 50 % des employeurs).

L'aide permet de diminuer le reste à charge de l'acquisition d'un véhicule mais celle-ci n'impacte pas les besoins éventuels d'abonnements de TC du foyer. Le gain pour le foyer se fera plus à la revente du véhicule du fait de la moindre immobilisation financière permise par la subvention.

CAS 2 : Prise en charge des abonnements de TC du foyer à hauteur de l'aide

Deux abonnements annuels adultes + 1 scolaire et 1 étudiant pour 1 625 €/an (déduction de la prise en charge de 50 % des employeurs).

L'aide permet à l'ensemble du foyer de se déplacer en TC durant 22 mois et constitue ainsi une aide directe au pouvoir d'achat des ménages tout en contribuant à diminuer les émissions de polluants ET la consommation d'espace public du fait de la non-possession d'un véhicule.

Les dispositifs d'aides en juin 2023 au sein de la ZFE de la Métropole du Grand Paris

Les aides actuels sont tournés vers un remplacement de véhicule thermique par des véhicules électriques.

Des aides sont également disponibles pour le remplacement d'un véhicule thermique pour acquérir un deux-roues, un trois roues, un quadricycle électrique ou un vélo à assistance électrique avec des une prise en charge plafonnée à 50 % du prix d'achat qui varie de 500 à 1 400 € selon le type de véhicule possédé.

Source :
Métropole du Grand Paris

Professionnel, je veux remplacer mon utilitaire non classé par un utilitaire neuf électrique.

Utilitaire neuf (électrique)	29 000 €
Aide Région ou Ville de Paris	- 6 000 €
Prime à la conversion	- 2 500 €
Bonus écologique	- 4 000 €
Reste à charge	16 500 €

Ménage imposable, nous souhaitons nous séparer de notre véhicule non classé pour acheter une familiale électrique neuve.

Familiale neuve (électrique)	30 800 €
Métropole du Grand Paris	- 3 000 €
Prime à la conversion	- 2 500 €
Bonus écologique	- 6 000 €
Surprime ZFE	- 1 000 €
Reste à charge	18 300 €

Ménage non imposable, nous souhaitons nous séparer de notre véhicule non classé pour acheter une citadine électrique neuve.

Citadine neuve (électrique)	24 000 €
Métropole du Grand Paris	- 6 000 €
Prime à la conversion	- 5 000 €
Bonus écologique	- 6 000 €
Surprime ZFE	- 1 000 €
Reste à charge	6 000 €

Microcrédit pour les ménages très modestes : 5 000 €

► Constats du diagnostic

Les données INSEE et les comptages routiers et de TC permettent de disposer de données évolutives pour observer les changements de comportements en matière de mobilité. Mais que ce soit sur le vélo ou au niveau du stationnement, les informations collectées sont moins structurées.

► Objectifs

L'incidence des actions du PLM doit être analysée afin de réaliser d'éventuels ajustements. Pour ce faire, il convient de mettre en place un protocole visant à évaluer régulièrement le PLM.

► Mesures à mettre en place

1/ Mettre en place un comité de suivi du PLM

Transformer le comité technique du PLM en comité de suivi avec deux réunions par an. La première pour fixer les modalités de collecte des différents indicateurs pour chaque partenaire et la seconde pour présenter l'évaluation annuelle du PLM puis au Conseil Citoyen des Mobilités et en Conseil de Territoire.

2/ Suivre et renseigner l'outil de suivi du PLM

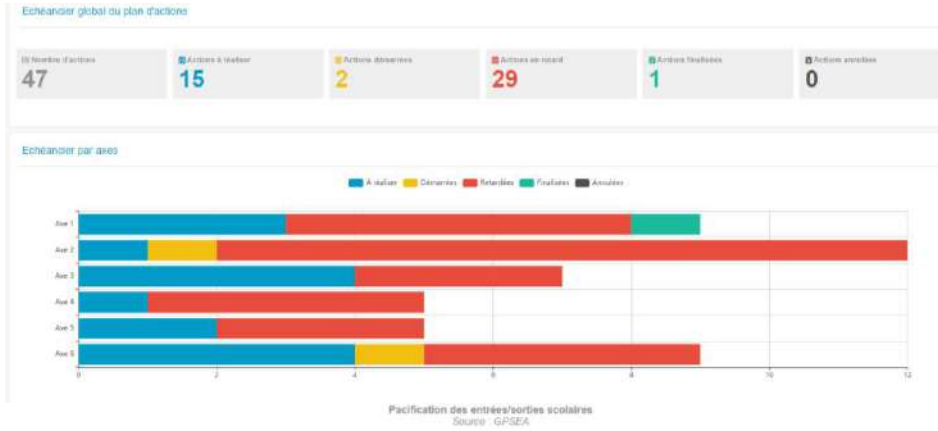
Les différents indicateurs des actions du PLM ont été renseignés au sein d'un outil de suivi qui permet un rendu synthétique afin de permettre de suivre l'évolution du PLM.

3/ Réaliser des enquêtes spécifiques pour le besoin des indicateurs de suivi du PLM

Des enquêtes de stationnement, des comptages routiers et cycles et piétons pourront être réalisés pour assurer un suivi des actions du PLM.

Rôle des acteurs

Est Ensemble	Suivi du PLM et mise à jour de l'outil
Communes, Département, Région, IDFM	Partenaire technique pour collecter les différentes données nécessaires au tableau de bord



Source : outil de suivi PLM GPSEA

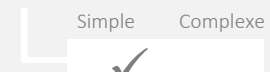
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Coût interne pour le comité de suivi et l'implémentation des données au sein de l'outil de suivi
- Coût de 50 K€ d'enquêtes au cours du PLM pour mener différents types de comptages (stationnement, routier, cycle, piéton).
- Création de poste à Est Ensemble pour le PLM : avec 4 ETP pour 160 K€/an (1 pour le conseil en mobilité / 1 pour le suivi des plans vélos / marche / 1 pour le suivi des pôles d'échanges et 1 pour le suivi des grands projets de transports).

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

Réunions biannuelles du comité de suivi – Enquêtes complémentaires aux besoins –
Mise à jour annuelle de l'outil de suivi du PLM

► Constats du diagnostic

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

► Objectifs

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

► Mesures à mettre en place

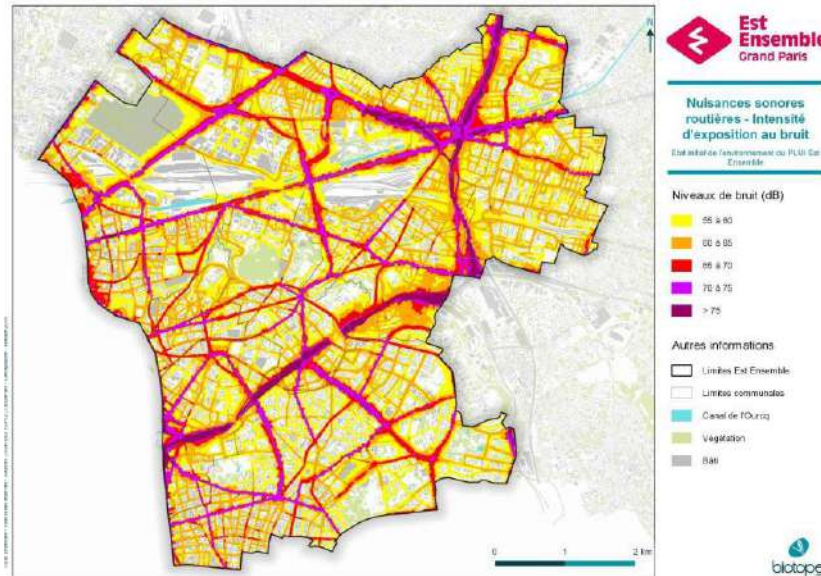
En lien avec le suivi du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) et du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) les actions du PLM devront être analysées et suivies concernant les incidences environnementales :

En traduisant les objectifs et enjeux environnementaux dans les documents de référence sur la mobilité (schéma de voirie, référentiel cyclable,...).

En réalisant des « études d'opportunité carbone » en appréciant le poids de l'investissement carbone des actions au regard des effets de leviers attendus mis en jeu sur la mobilité décarbonée et proposer des mesures de réduction de cet investissement (réduction des aménagements au strict nécessaire, favoriser le réemploi, introduction des matériaux bas carbone,...).

En identifiant, dans le cadre de la mise en place des actions, les opportunités de désimperméabiliser et végétaliser l'espace urbain pour lutter contre les îlots de chaleur urbaine, rétablir le cycle de l'eau et réintroduire la biodiversité en ville.

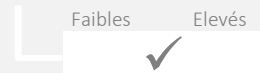
En suivant les principaux indicateurs environnementaux fournis par les documents cadres (PLUi, PCAET, PPBE) et leur cohérence avec les attentes du PLM notamment sur l'exposition des populations aux nuisances routières (population en zone de bruit, en zone de qualité de l'air dégradée, etc...)



Source : PPBE Est Ensemble

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

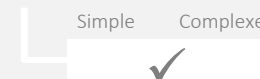
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

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

Suivi des mesures

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

2024 2025 2026 2027 2028 2029 et +

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

Action 4.8

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

► Constats du diagnostic

Le réseau viaire sera le support des nombreuses actions du PLM. Sur ce réseau, un partage de compétence, entre différents acteurs, agit sur la mobilité (communes, CD 93, RIDF, IDFM,...). Afin de gagner en efficacité il convient de mettre en place une coordination des acteurs sur les projets du PLM.

► Objectifs

A l'image des comités de pôles constitués pour mettre en place des aménagements aux abords des pôles d'échanges et qui associent les différents acteurs compétents en matière de mobilité, il est nécessaire pour la bonne application du PLM qu'une structure similaire soit mise en place pour favoriser la mise en œuvre des différentes actions.

► Mesures à mettre en place

1/ Identification auprès de chaque acteur d'un référent PLM afin de constituer un comité d'action du PLM multi partenarial.

Les représentants du comité d'action seront présents si et seulement si le projet les concerne. Mais l'ensemble des membres du comité d'action se réunira annuellement pour notamment échanger sur les bonnes pratiques, les évolutions législatives afin de gagner en cohérence et en efficacité sur les futurs aménagements.

2/ Pour chaque projet de voirie lancé sur Est Ensemble

Est Ensemble informera l'ensemble des référents qui peuvent être concernés par le projet de voirie afin de mettre en place les aménagements et/ou réglementations proposés.

Rôle des acteurs

Est Ensemble, Communes, Département, Région, Grand Paris, IDFM, Etat *Partenaires en fonction des projets du PLM*

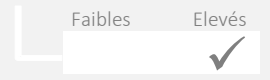
Les acteurs supra-territoriaux



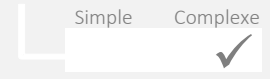
Les acteurs du territoire



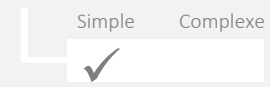
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

► Coût interne à chaque structure pour mobiliser un ou des référents pour suivre la mise en œuvre des aménagements relevant de la compétence de chacun des acteurs.

Exemple d'un projet de voie cyclable du CD 93 sur Bobigny

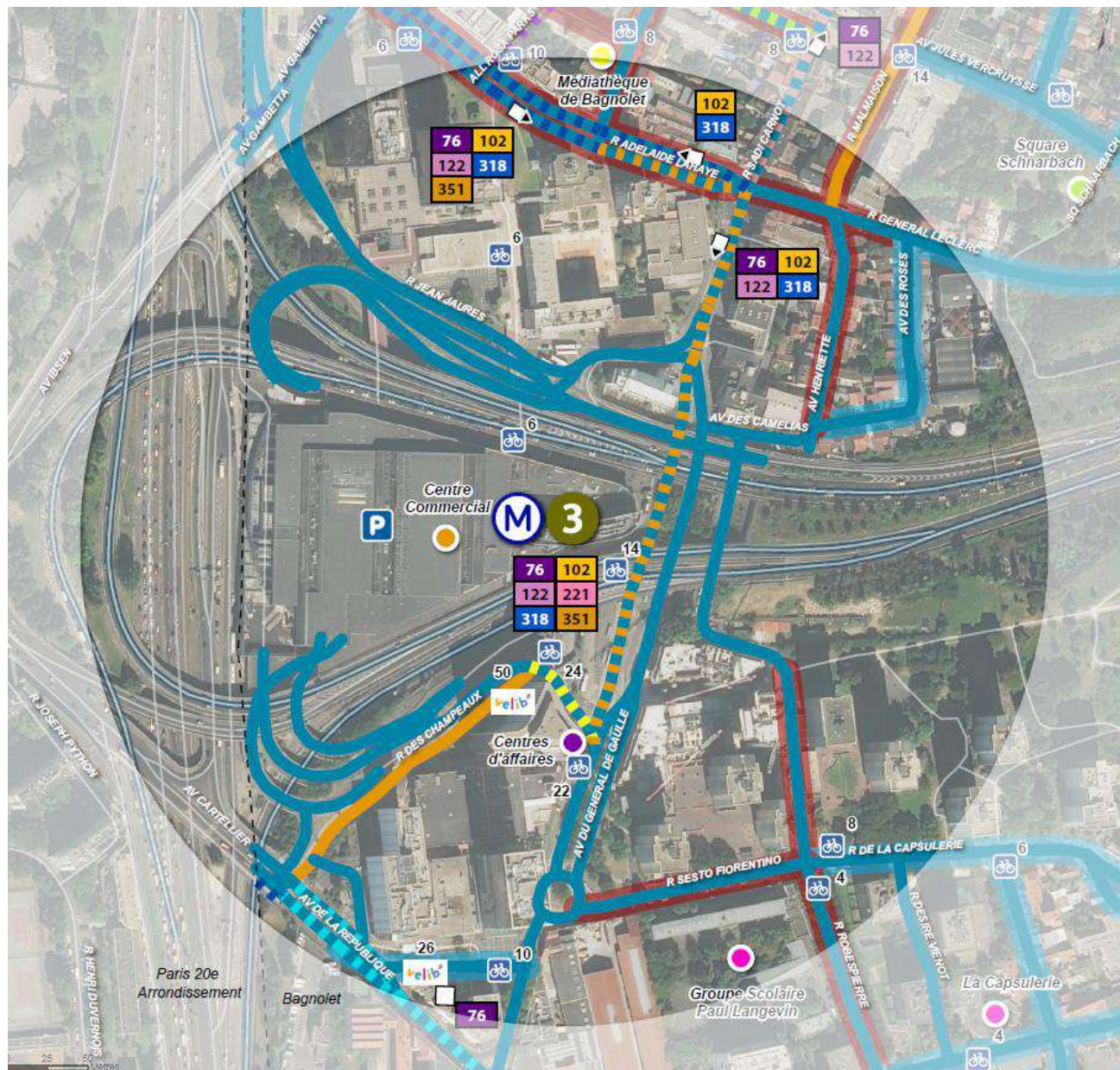
	Coordination					
2024	2025	2026	2027	2028	2029 et +	

Coordination de l'ensemble des acteurs au fur et à mesure des projets d'aménagements de voirie du PLM.

Annexe n° 1

Diagnostic :
état des lieux des pôles d'échanges actuels
et projets en cours

Gallieni



Pôles structurants

- Administration
- Commerces
- Culture/loisirs
- Ecole
- Scolaires
- Santé
- Sport
- ZAE

Zone de modération de vitesse

- Limitation de vitesse (Zone 30...)
- Zone de rencontre

Aménagements cyclables

- Aire piétonne
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Couloir bus
- Route partagée
- Voie mixte/verte
- Vélorue

Stationnement voirie

- Payant
- Limité dans le temps

Parc de stationnement

- Station Velib'
- Vélo
- Parking
- Parc relais

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - Communes - ITEM - Est Ensemble 2022 / Réalisation : ITEM 2022



Scénario 1 : Une éco-station bus en ligne intégrée à l'espace public

Accessibilité VL :

- Transformation de la RD 38 en liaison locale à sens unique Nord Sud
- Création d'une zone de rencontre sur la rue des Champeaux
- Stationnement : maintien d'une offre réduite

Modes actifs :

- Améliorer et sécuriser les cheminements piétons : porosités Est/Ouest, sécurisation des intersections...
- Création d'un itinéraire cyclable structurant Nord-Sud
- Création d'une offre de stationnement vélo plurielle (objectif IDFM : 90 pl en consigne, et 200 pl intermodales à horizon 2030) en intermodalité et en lien avec les pôles générateurs urbains

Transports en commun :

- Transformation de la dépose bus en éco-station linéaire : facilite l'intermodalité bus / bus

Scénario 2 : Une éco-station bus regroupée autour d'un îlot central, pour des fonctions intermodales facilement identifiables

Accessibilité VL :

- Suppression de la liaison VL Nord-Sud au niveau de l'éco-station bus
- Maintien de boucles de desserte locales au nord

Modes actifs :

- IDEM scénario 1

Transports en commun :

- IDEM scénario 1 + refonte de la sortie du métro nord pour améliorer l'intermodalité bus/métro.

Etude de pôle 2022

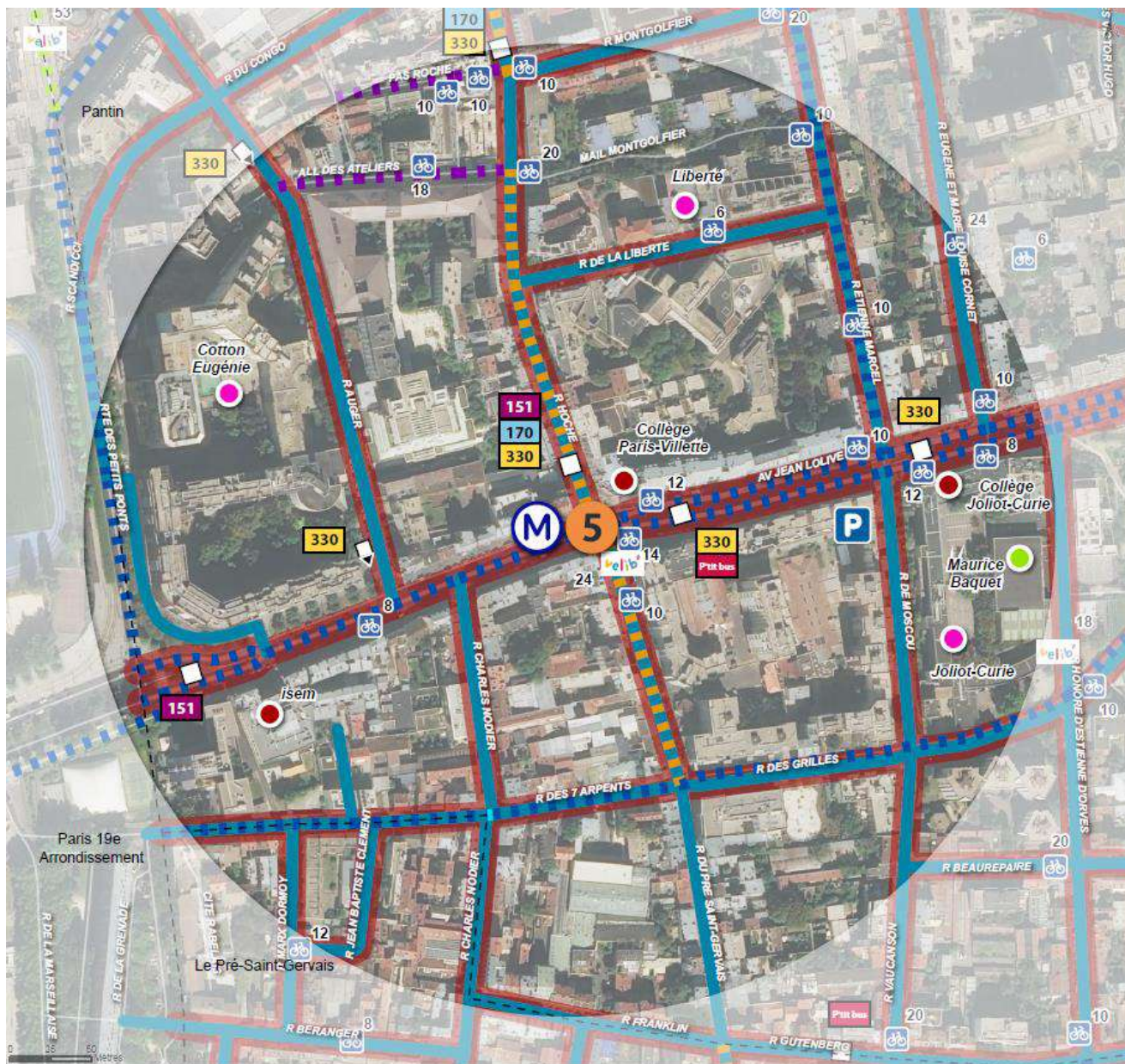
Un pôle parcouru à pied ou en Transport en Commun

- 62 % des enquêtés qui se rabattent sur le métro le matin viennent à pied, et 32 % en bus
- 42 % des enquêtés qui se rabattent sur le métro le matin viennent à pied, 37 % en métro, et 18 % en bus

Un environnement favorable aux déplacements de courte distance, mais marqué par des infrastructures importantes à franchir

- 62 % des enquêtés qui se rabattent

Hoche



Pôles structurants

- Administration
- Commerces
- Culture/loisirs
- Ecole
- Scolaires
- Santé
- Sport
- ZAE

Zone de modération de vitesse

- Limitation de vitesse (Zone 30...)
- Zone de rencontre

Aménagements cyclables

- Aire piétonne
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Couloir bus
- Route partagée
- Voie mixte/verte
- Vélorue

Stationnement voirie

- Payant
- Limité dans le temps

Parc de stationnement

- Station Velib
- Vélo
- Parking
- Parc relais

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - Communes - ITEM - Est Ensemble 2022 / Réalisation : ITEM 2022



Bobigny - Pantin Raymond Queneau

Pôles structurants

- Administration
- Commerces
- Culture/loisirs
- Ecole
- Scolaires
- Santé
- Sport
- ZAE

Zone de modération de vitesse

- Limitation de vitesse (Zone 30...)
- Zone de rencontre

Aménagements cyclables

- Aire piétonne
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Couloir bus
- Route partagée
- Voie mixte/verte
- Vélorue

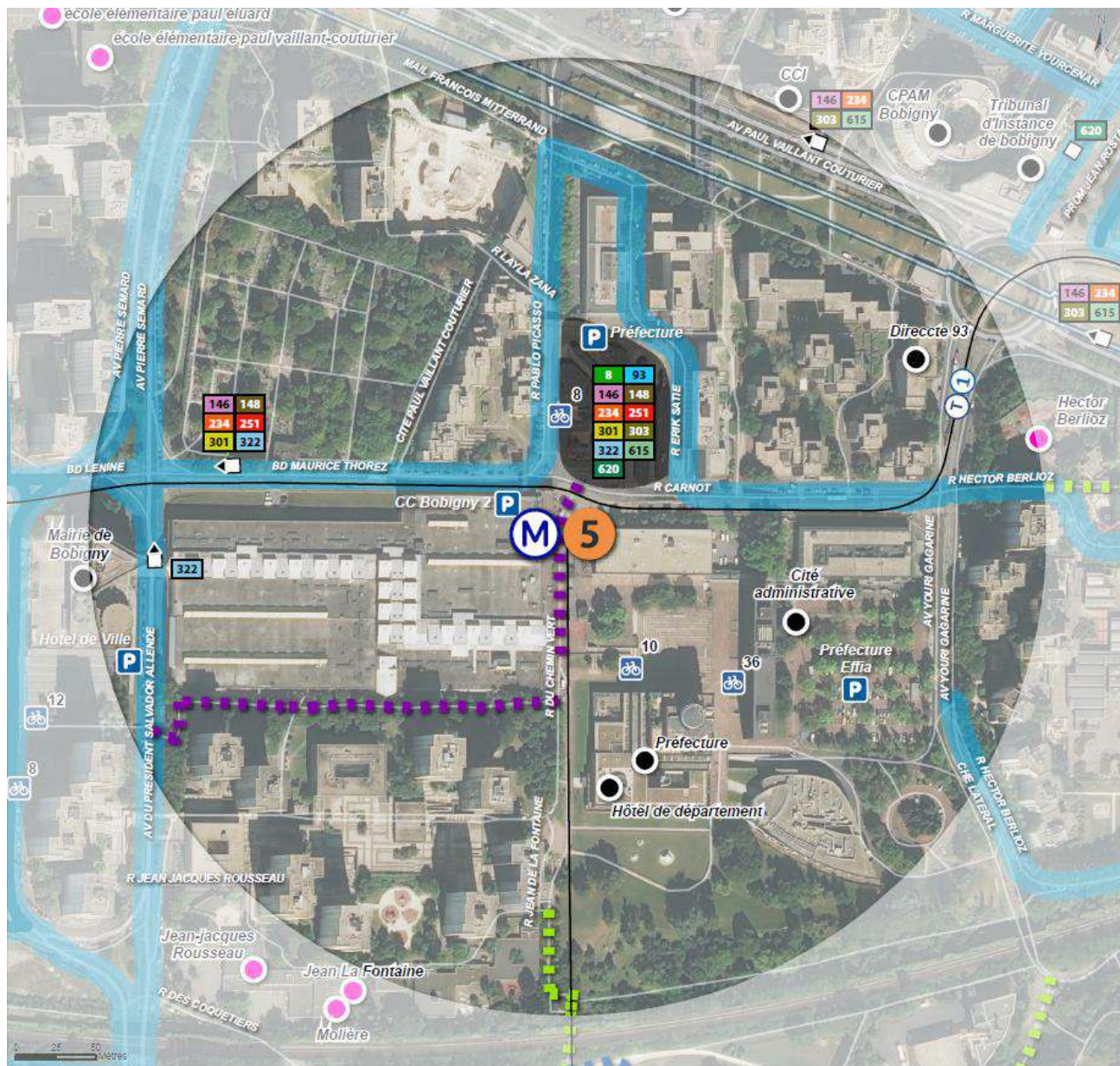
Stationnement voirie

- Payant
- Limité dans le temps

Parc de stationnement

- Station Veli'b
- Vélo
- Parking
- Parc relais

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - Communes - ITEM - Est Ensemble 2022 / Réalisation : ITEM 2022



Bobigny Pablo Picasso

Pôles structurants

- Administration
- Commerces
- Culture/loisirs
- Ecole
- Scolaires
- Santé
- Sport
- ZAE

Zone de modération de vitesse

- Limitation de vitesse (Zone 30...)
- Zone de rencontre

Aménagements cyclables

- Aire piétonne
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Couloir bus
- Route partagée
- Voie mixte/verte
- Vélorue

Stationnement voirie

- Payant
- Limité dans le temps

Parc de stationnement

- Station Veli'b
- Vélo
- Parking
- Parc relais

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - Communes - ITEM - Est Ensemble 2022 / Réalisation : ITEM 2022



Piétons et PMR :

- Améliorer l'accessibilité piétonne (enjeux de croisement aux intersections, nivellements ...)
- Accessibilité PMR des accès aux pôles
- Gestion des flux M15 / M5 / Gare routière à organiser en cas de suppression du PASO Nord de la gare GPE

Gare routière :

- Une insertion urbaine à améliorer
- Des itinéraires piétons et PMR à rendre plus confortables
- Un enjeu d'ouverture des façades urbaines
- Un projet qui devra présenter les capacités d'évolution de l'ex PIR

Vélos :

- Une place à conforter sur le pôle pour mieux accueillir les usages existants et encourager leur développement
- Des aménagements cyclables à prévoir pour accéder au pôle
- Des points de stationnement (arceaux et consignes) à répartir sur le pôle

Automobiles, taxis et deux-roues motorisés :

- Une place à définir sur un pôle intensément fréquenté par les piétons
- Une station taxi fortement utilisée et à conforter
- Un stationnement deux-roues motorisés à organiser sur le pôle

Etude de pôle 2019

Lignes bus :

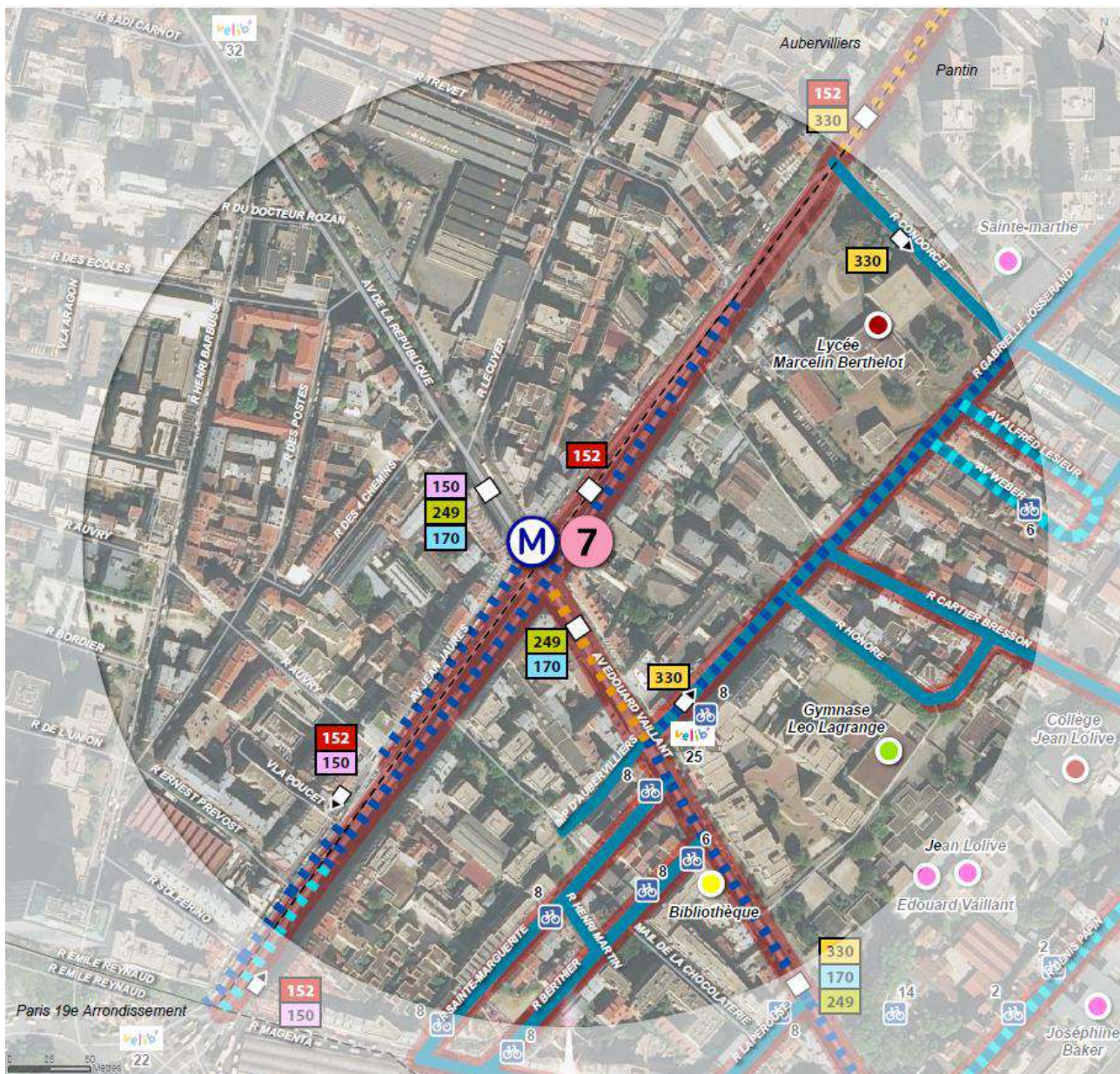
- 13 lignes en journée
- 3 lignes Noctilien

Projets transports en commun :

- Arrivée M15
- Bobigny La Folie : *nouvelle centralité en devenir à proximité de Pablo Picasso : un impact potentiel sur l'aire d'attractivité*

Urbanisme :

- Projet Cœur de ville à horizon 2023-2025 : 1 266 logements, 13 000 m² de commerces et loisirs, 10 000 m² de bureaux
- NPNRU du centre-ville de Bobigny
- PRU Karl Marx
- Requalification du parc de la Bergère
- Reconstruction du Collège Pierre Semard
- Etudes de densification sur le parking de la préfecture



Aubervilliers Pantin Quatre Chemins

Pôles structurants

- Administration
- Commerces
- Culture/loisirs
- Ecole
- Scolaires
- Santé
- Sport
- ZAE

Zone de modulation de vitesse

- Limitation de vitesse (Zone 30...)
- Zone de rencontre

Aménagements cyclables

- Aire piétonne
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Couloir bus
- Route partagée
- Voie mixte/verte
- Vélorue

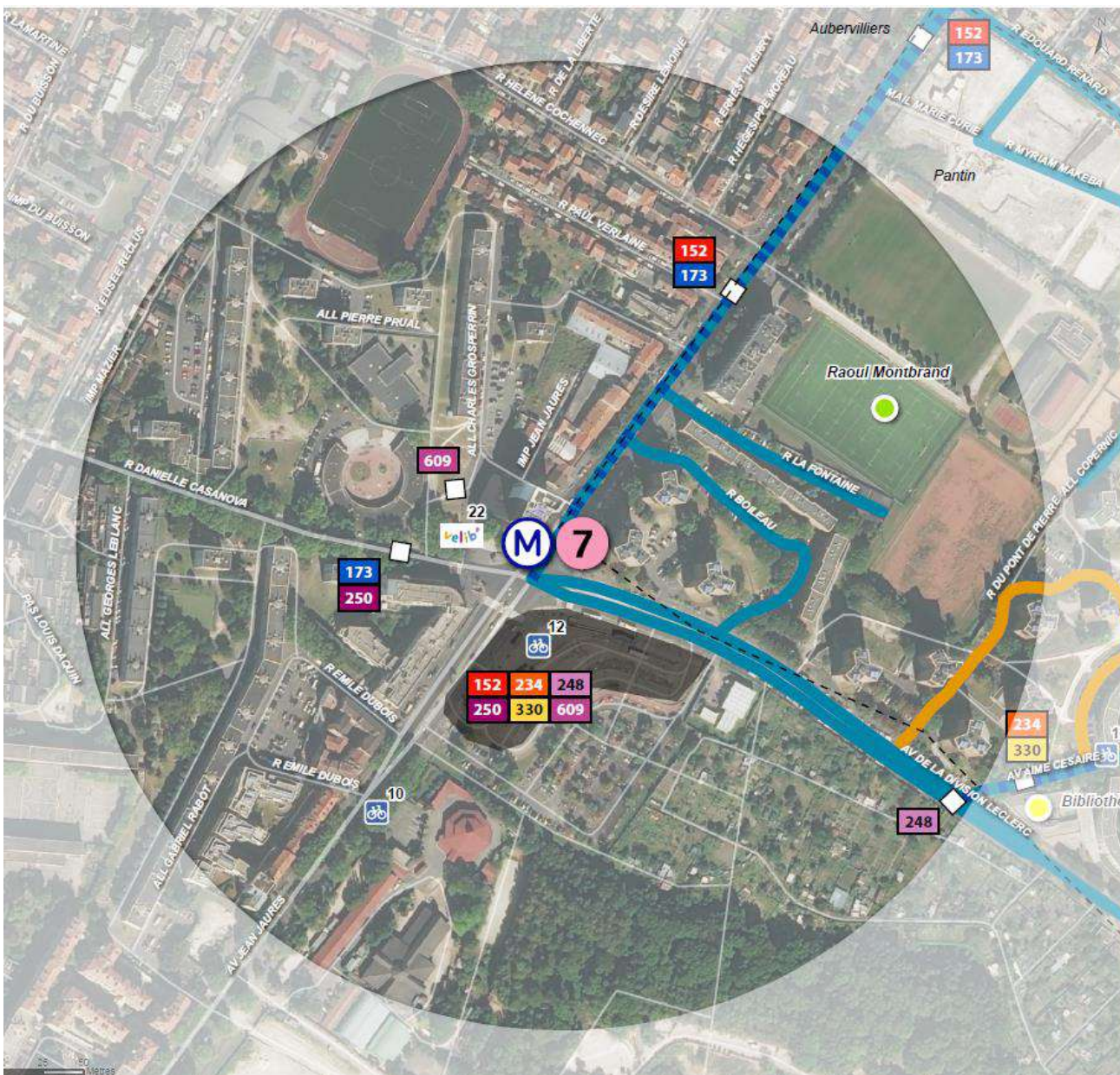
Stationnement voirie

- Payant
- Limité dans le temps

Parc de stationnement

- Station Veli'b
- Vélo
- Parking
- Parc relais

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - Communes - ITEM - Est Ensemble 2022 / Réalisation : ITEM 2022.



Fort d'Aubervilliers

Pôles structurants

- Administration
- Commerces
- Culture/loisirs
- Ecole
- Scolaires
- Santé
- Sport
- ZAE

Zone de modulation de vitesse

- Limitation de vitesse (Zone 30...)
- Zone de rencontre

Aménagements cyclables

- Aire piétonne
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Couloir bus
- Route partagée
- Voie mixte/verte
- Vélorue

Stationnement voirie

- Payant
- Limité dans le temps

Parc de stationnement

- Station Veli'b
- Vélo
- Parking
- Parc relais

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - Communes - ITEM - Est Ensemble 2022 / Réalisation : ITEM 2022

Marchabilité :

- Arrivée du M15 : plus de 3 000 usagers supplémentaires à l'HPM
- Une forte densification du secteur avec de nombreux projets de ZAC
- Une révolution à engager en termes d'aménagement des espaces au profit des piétons

Bus :

- Une perspective de renforcement des usages
- Un réseau restructuré après l'arrivée du M15
- Une vocation de rabattement amplifiée : 9 lignes de bus, 20 postes à quai dont 5 en régulation

Parking à Intérêt Régional :

- 2 scénarios : 0 ou 70 places conservées en phase travaux
- Proposition : supprimer l'offre statio de rabattement
- Point de vigilance : véhicules des résidents qui stationnent en journée
- Actions à mener sur le statio résidentiel

Stationnement vélo :

- Création d'itinéraires aménagés sur les voiries
- Offre Véligo : 120 places ; Autre offre : 60 places
- Au total 180 places : correspond à une part modale de 3 % : en dessous des ambitions
- Nécessité de prévoir les emprises pour futurs aménagements

Réseau routier :

- Des fonctions routières maintenues
- Usages pacifiés au bénéfice des modes actifs
- Voiries reprises intégralement au droit du pôle gare

Etude de pôle 2017

Axes à proximité :

- A86
- Périphérique

Lignes de transport :

- M7
- T1

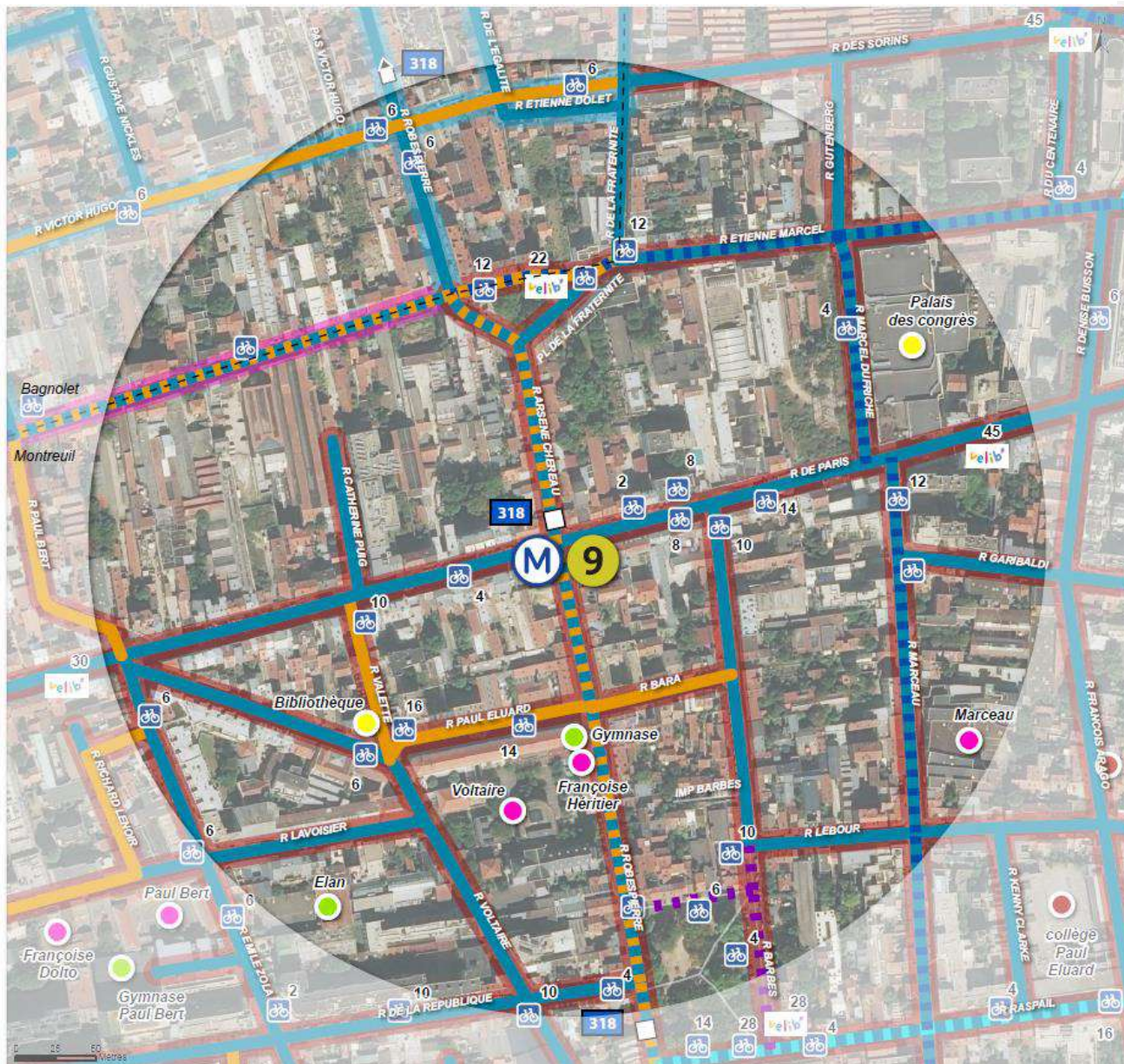
Projets de transport :

- L12
- L15
- L16
- T11 express

Contraintes :

- Cimetière
- Ex RN 2
- Réseau ferré

Enjeux de cohabitation entre les voiries « ultra-structurantes » et les voiries privées résidentielles : un tissu urbain à repenser pour le rendre plus perméable aux modes actifs



Robespierre

Pôles structurants

- Administration
- Commerces
- Culture/loisirs
- Ecole
- Scolaires
- Santé
- Sport
- ZAE

Zone de modulation de vitesse

- Limitation de vitesse (Zone 30...)
- Zone de rencontre

Aménagements cyclables

- Aire piétonne
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Couloir bus
- Route partagée
- Voie mixte/verte
- Vélorue

Stationnement voirie

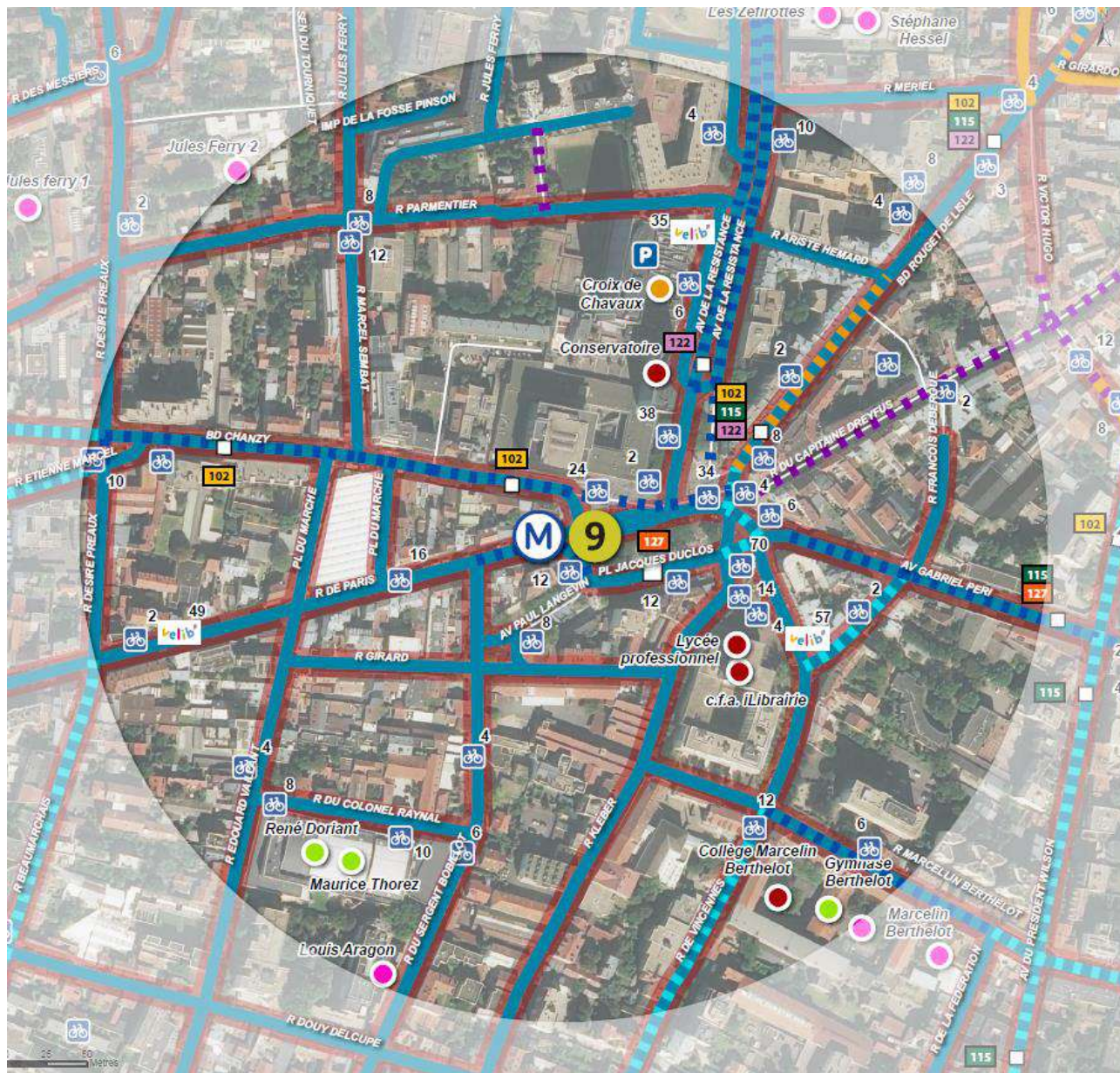
- Payant
- Limité dans le temps

Parc de stationnement

- Station Veli'b
- Vélo
- Parking
- Parc relais

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - Communes - ITEM - Est Ensemble 2022 / Réalisation : ITEM 2022

Croix de Chaux



Pôles structurants

- Administration
- Commerces
- Culture/loisirs
- Ecole
- Scolaires
- Santé
- Sport
- ZAE

Zone de modération de vitesse

- Limitation de vitesse (Zone 30...)
- Zone de rencontre

Aménagements cyclables

- Aire piétonne
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Couloir bus
- Route partagée
- Voie mixte/verte
- Vélorue

Stationnement voirie

- Payant
- Limité dans le temps

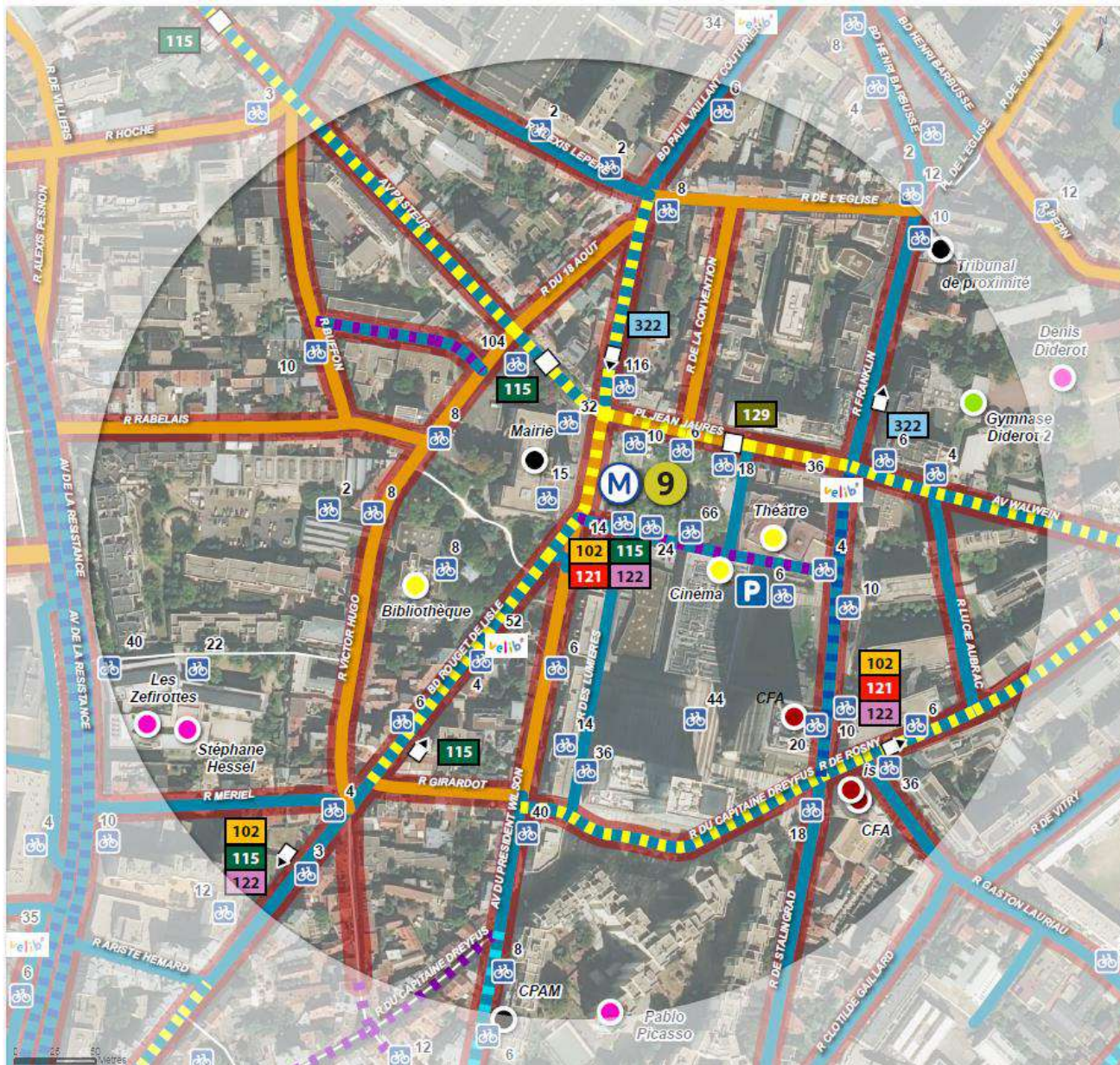
Parc de stationnement

- Station Vélib'
- Vélo
- Parking
- Parc relais

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - Communes - ITEM - Est Ensemble 2022 / Réalisation : ITEM 2022



Mairie de Montreuil



Pôles structurants

- Administration
- Commerces
- Culture/loisirs
- Ecole
- Scolaires
- Santé
- Sport
- ZAE

Zone de modération de vitesse

- Limitation de vitesse (Zone 30...)
- Zone de rencontre

Aménagements cyclables

- Aire piétonne
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Couloir bus
- Voie mixte/verte
- Vélorue

Stationnement voirie

- Payant
- Limité dans le temps

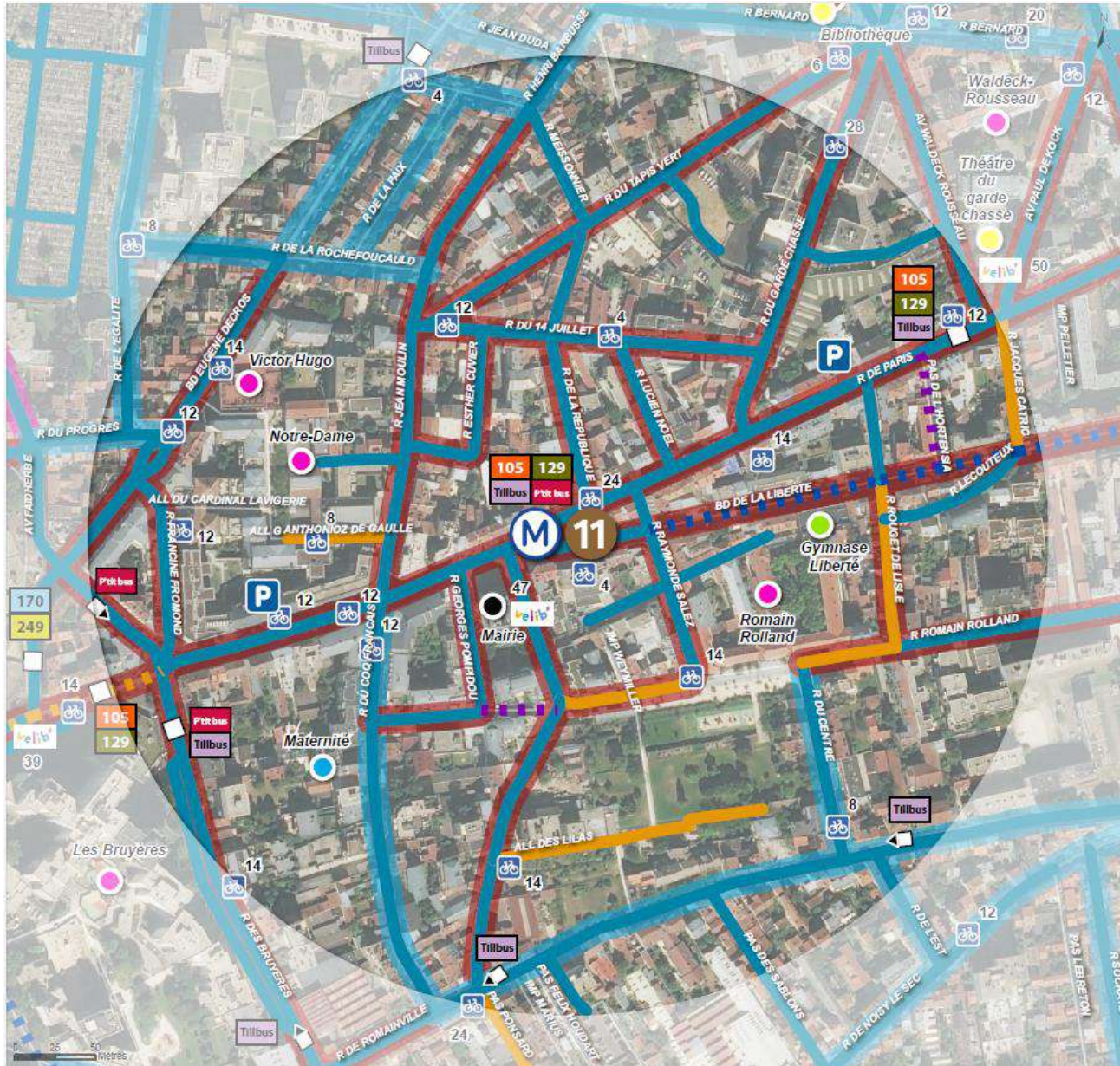
Parc de stationnement

- Station Veli'b
- Vélo
- Parking
- Parc relais

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - Communes - ITEM - Est Ensemble 2022 / Réalisation : ITEM 2022



Mairie des Lilas



Pôles structurants

- Administration
- Commerces
- Culture/loisirs
- Ecole
- Scolaires
- Santé
- Sport
- ZAE

Zone de modulation de vitesse

- Limitation de vitesse (Zone 30...)
- Zone de rencontre

Aménagements cyclables

- Aire piétonne
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Couloir bus
- Route partagée
- Voie mixte/verte
- Vélorue

Stationnement voirie

- Payant
- Limité dans le temps

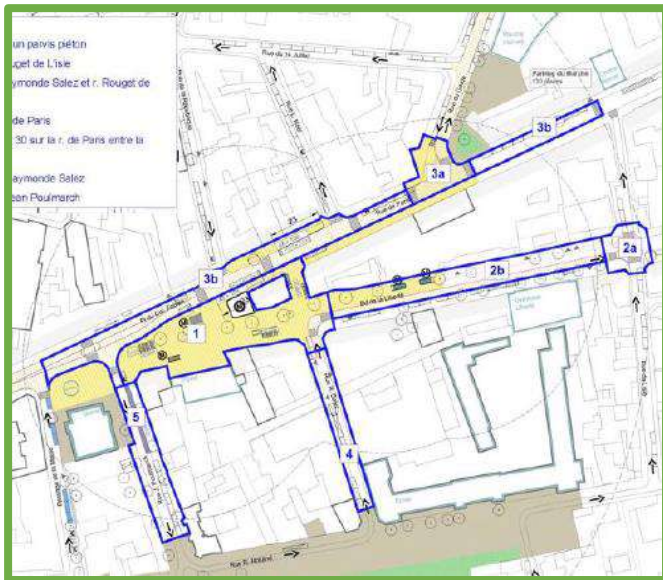
Parc de stationnement

- Station Veli'b
- Vélo
- Parking
- Parc relais

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - Communes - ITEM - Est Ensemble 2022 / Réalisation : ITEM 2022.

Scénario 2 :

1. Pacifier les abords de la station et aménager un parvis piéton
- 2a. Surélever le carrefour
- 2b. Revoir le profil de la rue et suppression du stationnement côté Nord
- 3a. Surélever le carrefour
- 3b. Relocaliser les arrêts de bus + Z30
- 4 / 5 Zones de rencontre



Deux accès :

- Principal : place du Colonel Fabien
- Secondaire : en face de la Poste

Trois nouveaux accès prévus dans le cadre du projet de prolongement :

Difficultés de fonctionnement pour un centre-ville attracteur et mixte

Stationnement :

- Vélo : 42 places, surpassées par environ 70 vélos en statio illicite
- Voiture : pression importante avec 60 places en zone rouge, 20 en zone verte et 320 dans des parkings en ouvrage (à moins de 200m). Pratiques d'arrêt minute sauvage et livraisons : conflits d'usage avec les TC

Arrêts de bus sur voirie permettant le passage des lignes structurantes

Etude de pôle 2020

Une station située sur une fourche formée par :

- La rue de Paris
- Le boulevard de la Liberté

Un maillage viaire de rues relativement étroites

Difficultés de fonctionnement pour un centre-ville attracteur et mixte

Beaucoup d'équipements et services à proximité :

- Hôtel de Ville
- Bureau de Poste
- Marché
- Théâtre
- Ecole Romain Rolland
- Parc Lucie Aubrac

Une mixité urbaine et de nombreux usages de l'espace public :

- Densité de piétons importante et conflits potentiels

Pantin



Pôles structurants

- Administration
- Commerces
- Culture/loisirs
- Ecole
- Scolaires
- Santé
- Sport
- ZAE

Zone de modération de vitesse

- Limitation de vitesse (Zone 30...)
- Zone de rencontre

Aménagements cyclables

- Aire piétonne
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Couloir bus
- Route partagée
- Voie mixte/verte
- Vélorue

Stationnement voirie

- Payant
- Limité dans le temps

Parc de stationnement

- Station Veli'b
- Vélo
- Parking
- Parc relais

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - Communes - ITEM - Est Ensemble 2022 / Réalisation : ITEM 2022.



Marchabilité :

- La marche : principal mode pour arriver à la gare : 75 % d'accessibilité à la gare par les piétons, 15 % en bus, 5 % en tramway et 3 % d'échange vélo
- Des cheminements et accessibilités piétonnes difficiles des RD en accessibilité au pôle, depuis le tramway, les arrêts de bus

Bus :

- Un dispositif bus éclaté sur les RD
- Perspective: des flux qui seront doublés d'ici 2035
- Des parts modales de rabattement au Sud majoritairement piéton et TC
- Un rabattement à la Gare au Nord exclusivement piéton et bus dans de faibles proportions
- Des correspondances bus / bus non négligeables

Stationnement vélo :

- 600 places de vélo prévues, principalement au sud (450p) dans des espaces contraints

Réseau routier :

- Des pratiques de stationnement automobile illicites
- Pas de sujet sur le stationnement longue durée

Etude de pôle 2022

Pôles à proximité

- Centre-ville de Pantin, proche de l'Hôtel de Ville
- Projet ZAC Ecoquartier Gare Quatre Chemins

Offre et fréquentation

- 12 services par heure dans le sens Est-Ouest à l'HPM
- 9 services par heure dans le sens Ouest-Est à l'HPM
- 8 005 200 voyageurs en 2019
- 4 lignes de bus et 3 noctiliens

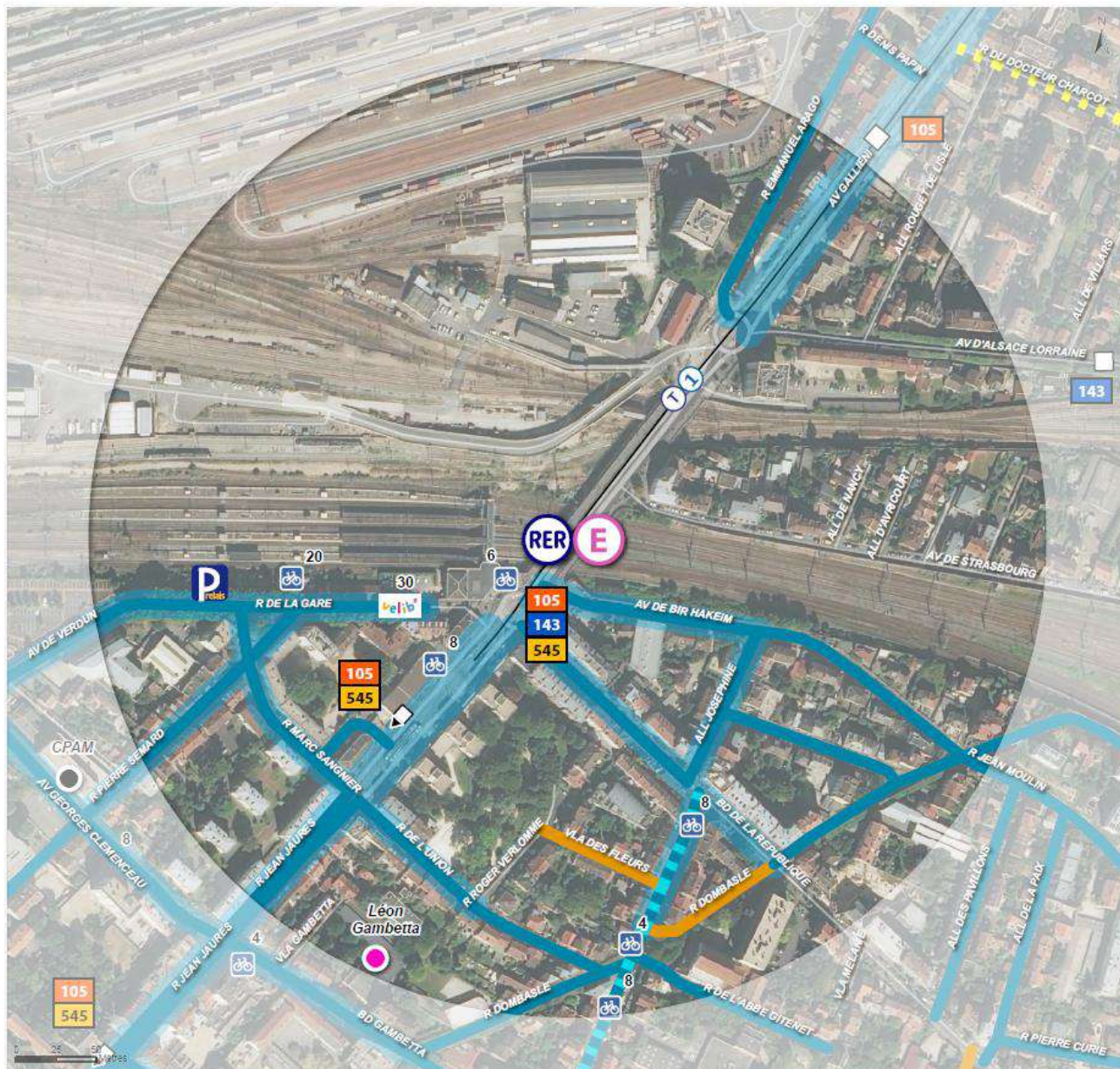
Transports à proximité

- Moins d'1km des stations Hoche et Aubervilliers-Pantin-4-chemins sur les lignes de métro 5 et 7
- Moins de 400m de l'arrêt Ella Fitzgerald du T3b

Projets de transport

- 2023 : Projet Eole
- Ligne 15 du GPE
- Tzen 3
- 2026 : restructuration du réseau bus

Noisy-le-Sec



Pôles structurants

- Administration
- Commerces
- Culture/loisirs
- Ecole
- Scolaires
- Santé
- Sport
- ZAE

Zone de modulation de vitesse

- Limitation de vitesse (Zone 30...)
- Zone de rencontre

Aménagements cyclables

- Aire piétonne
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Couloir bus
- Route partagée
- Voie mixte/verte
- Vélorue

Stationnement voirie

- Payant
- Limité dans le temps

Parc de stationnement

- Station Veli'b
- Vélo
- Parking
- Parc relais

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - Communes - ITEM - Est Ensemble 2022 / Réalisation : ITEM 2022



Objectif 1 : Agrandir la gare

Des espaces voyageurs sont trop exigus aujourd'hui, la réalisation d'une nouvelle passerelle plus large et d'un bâtiment voyageurs plus généreux est envisagée.

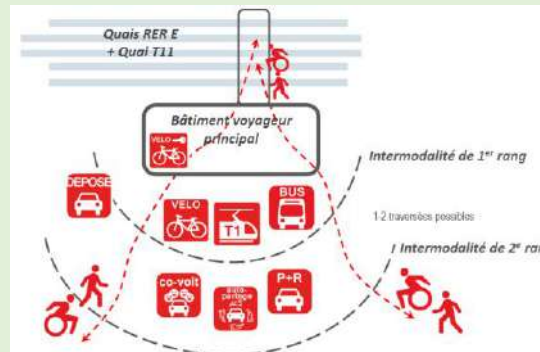
Objectif 3 : Ouvrir sur la ville et accompagner son développement

- Réaménagement de l'espace public devant l'accès secondaire
- Création d'un parvis au Nord
- Reprise de la liaison entre parvis haut et parvis bas

Objectif 2 : Créer les conditions d'une meilleure intermodalité

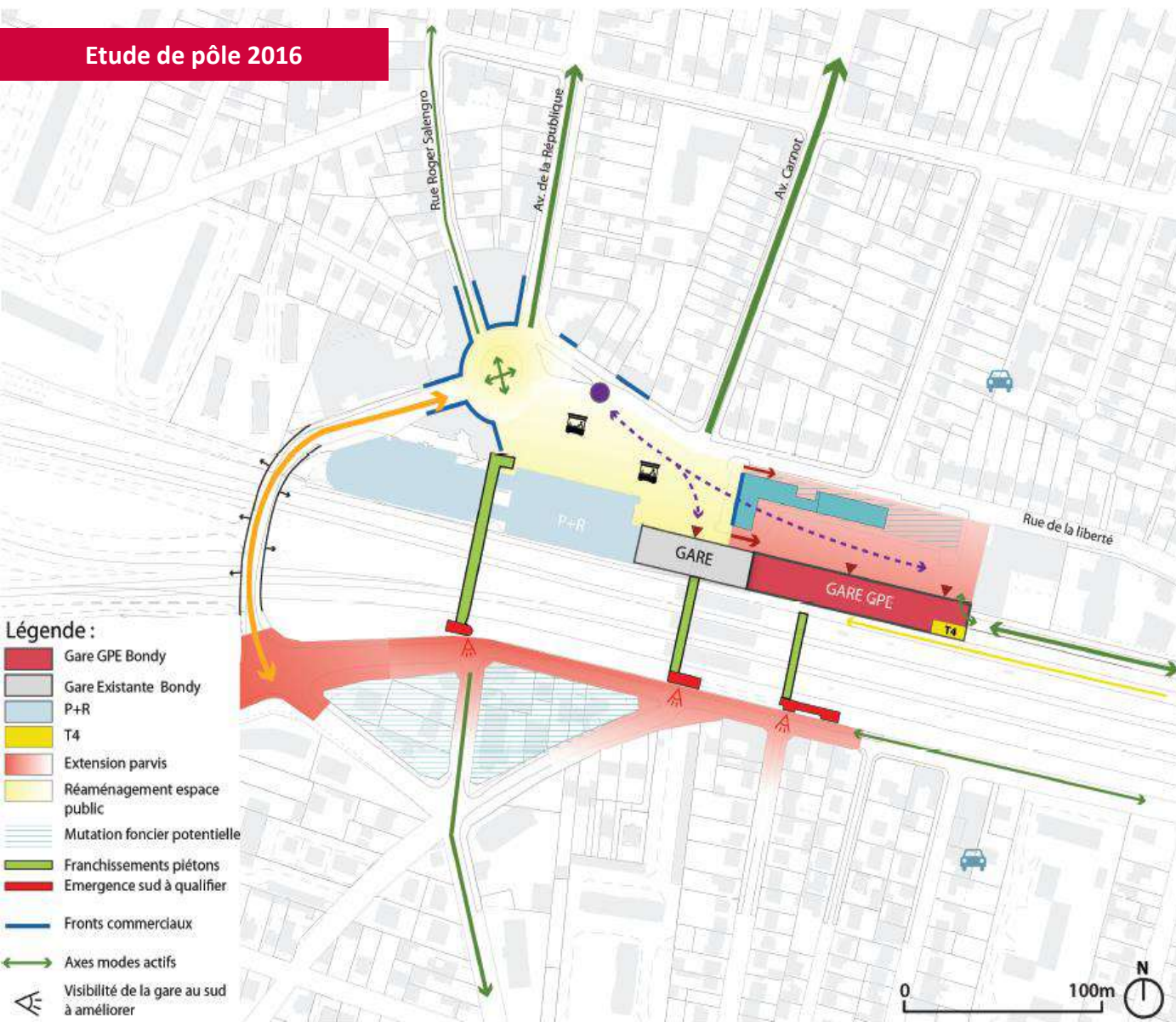
Un travail à faire :

- Proximité directe entre tram et bâtiment voyageur
- Amélioration des correspondances bus sur les parvis
- Intégration de nombreuses places de stationnement sur les parvis
- Itinéraires piétons et PMR communs
- Un P+R attractif intégrant les nouvelles mobilités



Deux scénarios pour l'organisation du pôle d'échange

Etude de pôle 2016



- Légende :**
- Gare GPE Bondy
 - Gare Existante Bondy
 - P+R
 - T4
 - Extension parvis
 - Réaménagement espace public
 - Mutation foncier potentielle
 - Franchissements piétons
 - Emergence sud à qualifier
 - Fronts commerciaux
 - Axes modes actifs
 - Visibilité de la gare au sud à améliorer

- Repenser le parvis de gare en lien avec la nouvelle interface de transport :**
 - Décalage entre pôle bus et parvis actuel et nouvelle offre (GPE, accès T4) qui sous tend un étirement du parvis vers l'Est.
 - Mutation potentielle de l'immeuble ICF la Sablière.
- (Re)-qualifier les franchissements Nord-Sud**
 - Marquer la visibilité des émergences au sud
 - Sécuriser les franchissements piétons (passerelle, souterrain).
 - Evaluer la mutation du pont Jules Ferry pour la cohabitation de l'ensemble des modes (élargissement, encoffrement, nouveau plan de circulation?)
- Conforter les usages existants et valoriser l'attractivité du pôle**
 - Garantir le fonctionnement et l'attractivité du marché (espace disponible, organisation stationnement).
 - Valoriser les commerces et intégrer leur contraintes (livraisons, visibilité, accès)
- Reorganiser le stationnement autour de la gare :**
 - Optimisation du P+R
 - Stationnement riverains
- Conforter les liaisons modes actifs depuis et vers la gare :**
 - Valoriser l'accès depuis la promenade cycle le long du T4
 - Etirer les connexions modes actifs depuis la gare vers le centre de Bondy au Nord et le Sud de Bondy (Rte de Villemonble, Rue Etienne Dolet..)
- Interroger l'opportunité d'une évolution du giratoire :**
 - Simplifier et valoriser l'entrée du quartier gare
 - Intégrer les contraintes réseaux (transformateur EDF)

Annexe n° 2

Diagnostic :
pôles d'échanges futurs

Scénario 1 :

1. Pacifier les abords de l'accès principal M11 avec création d'un parvis piéton
2. Zone 30 sur le boulevard du Général Leclerc
3. Liaison piétonne vers le Sud
4. Offre de stationnement vélo (150 places dont à minima 60 en consigne)



Etude de pôle 2020

Axes importants :

- Le boulevard de la Liberté
- Avenue Général Leclerc

Commerces

- Centre commercial des Sentes

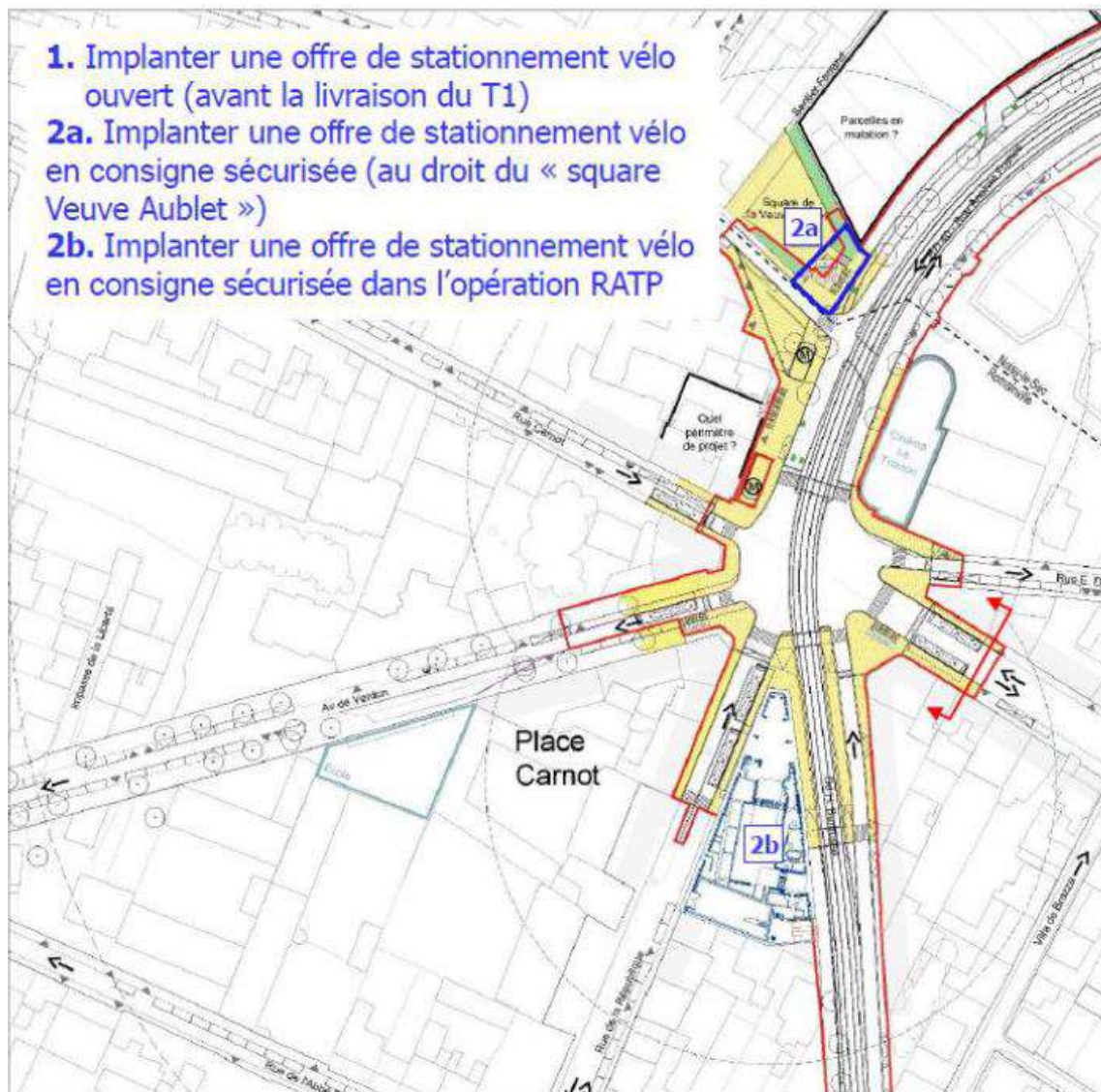
Une porosité Nord-Sud à développer

- Les petites ruelles confidentielles au nord de la station et l'absence de jalonnement compliquent l'accès à la station depuis le nord depuis la Cité Gagarine notamment

Stationnement :

- Offre limite sur le boulevard Leclerc
- Offre assez significative à côté de l'axe secondaire de la ligne 11

Des conflits d'usage les jours de marché



Etude de pôle 2020

Une station située sur un carrefour à 6 branches

- Rue Carnot
- Avenue de Verdun
- Rue de la République
- Boulevard Henri Barbusse
- Avenue Pierre Kerautret
- Rue Etienne Dolet
- Rue Anatole France

Equipements et services à proximité :

- Hôtel de Ville
- Marché
- Cinéma Le Trianon
- Ecole Maternelle Danielle Casanova

Une mixité urbaine et de nombreux usages de l'espace public :

- Densité de piétons importante et conflits potentiels

Scénario 1 / 2 :

1. Pacifier les abords immédiats des accès M11 avec création de parvis piéton
2. Pacification de la section Est du boulevard de la Boissière et mise en sens unique
3. Aménager le terminus de la ligne 76 sur boulevard Aristide Briand (Scénario 1) OU rue Colonel Fabien (Scénario 2)
4. Aménager un cheminement piéton depuis Colonel Fabien
5. Implanter une offre de stationnement vélo

Différence entre les deux scénarios : organisation de la régulation du bus 76 et de son retournement

Etude de pôle 2020

Une station au carrefour de trois communes:

Montreuil / Noisy-le-Sec / Romainville

11 000 voyageurs par jours attendus à la station

Proximité d'axes majeurs:

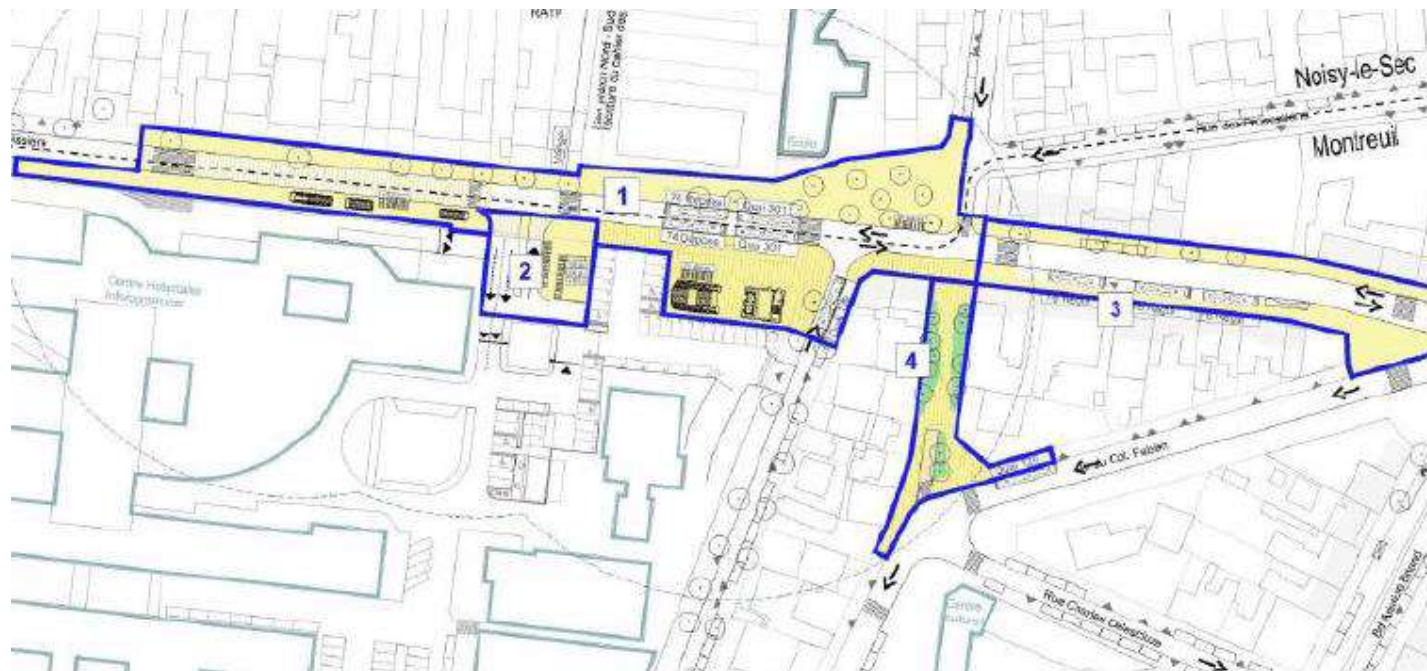
- Boulevard Aristide Briant
- Boulevard Boissière

Un environnement avec de fortes coupures urbaines :

- Topographie
 - Infrastructures routières (A3)
 - Grandes emprises fermées
- **Relief : problématique de rabattement modes doux**

Une identité urbaine peu marquée

- Un tissu pavillonnaire hétérogène
- Grande emprise fermée (hôpital)
- Îlots d'immeubles collectifs résidentialisés

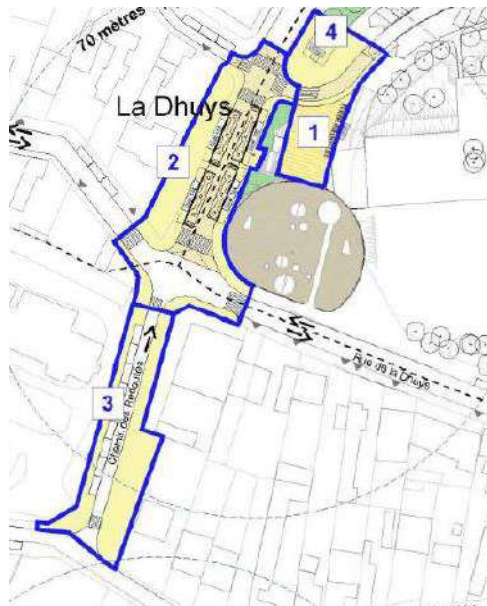


Une pression importante sur l'offre de stationnement

- Vélo : 120 places ouvertes et 80 en consigne à minima
- Voiture : 180 places de stationnement dans un rayon de 200m, mais des pratiques de stationnement sauvage

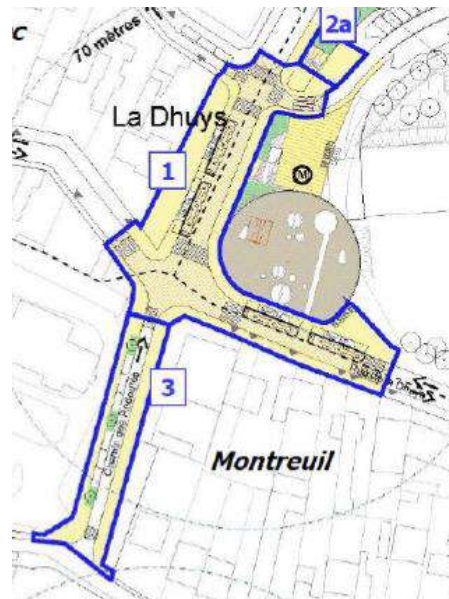
Scénario 1 :

1. Pacifier les abords de la station et aménager un parvis piéton
2. Aménager la zone d'arrêt des bus
3. Réaménager le profil du chemin des Redoutés
4. Aménager une offre complète de stationnement vélo



Scénario 2 :

1. Pacifier les abords immédiats de l'arrêt principal M11 et assurer la desserte bus à l'échelle de l'intersection Boissière / Dhuis
2. Implanter une offre de station vélo
3. Valoriser les cheminements piétons sur le chemin des Redoutés



Un mixte des deux scénarios retenu :

Accès principal (nord) : le scénario n°2

- Accès secondaire (sud) : le scénario n°1, avec une augmentation de l'offre de stationnement vélo en libre-accès de 40 à 60 places (à la demande de la ville de Montreuil d'une augmentation de l'offre de stationnement vélo - CR Cotech du 15/10/2018).

Etude de pôle 2020

Une station aux limites de trois communes :

Montreuil, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois

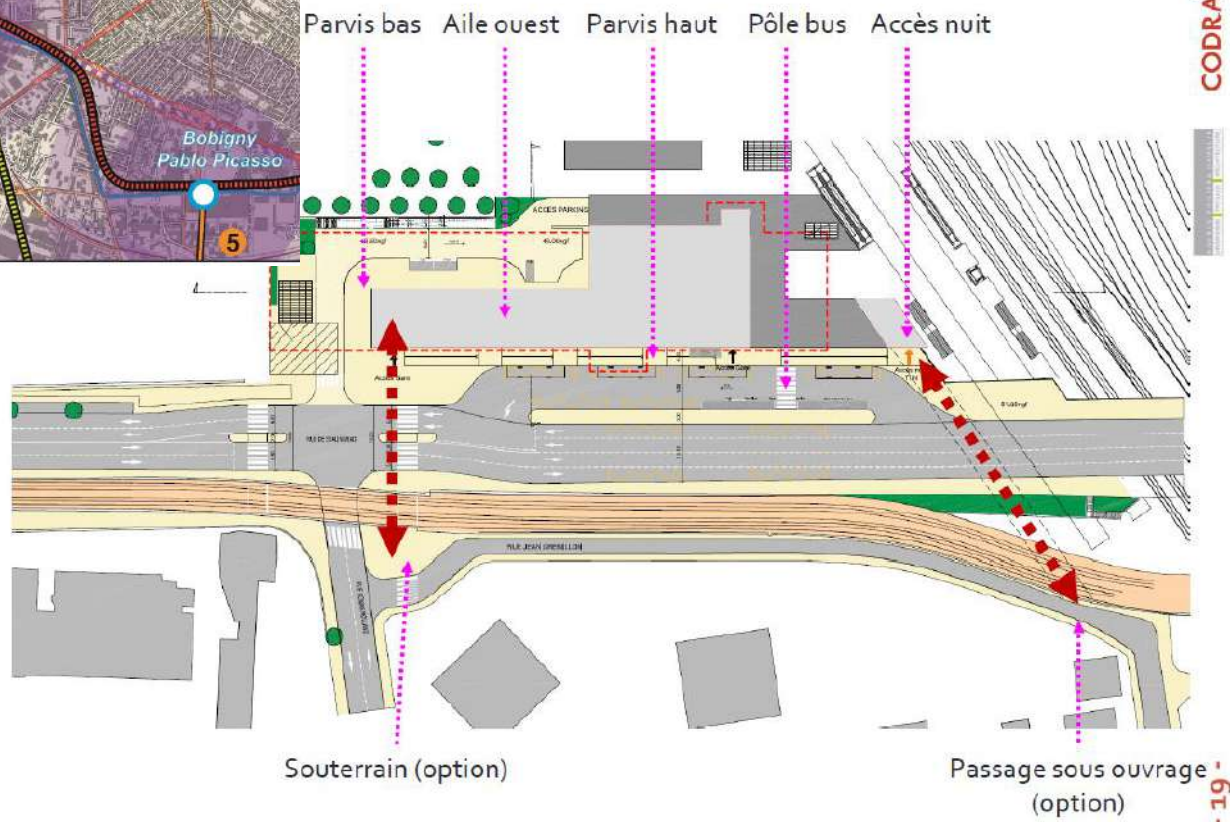
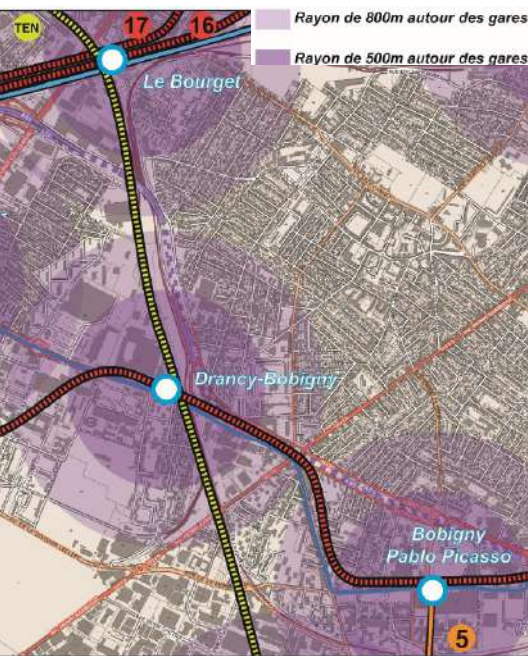
Une station comprise entre deux grands axes :

Boulevard de la Boissière, Boulevard Gabriel Péri

Une centralité de quartier à dominante résidentielle :

Une articulation entre :

- Un ensemble d'habitat social
- Un ensemble d'habitat individuel (à l'Ouest)
- Pas d'équipement important à proximité directe
- Des équipements secondaires (groupes scolaires, équipements sportifs)



Etude de pôle 2017

Lignes qui vont desservir la station :

- M15
- T1
- TEN

Pôles générateurs du site

- Hôpital Avicenne
- Bosch
- Université / IUT
- Centre commercial

Fréquentation attendue de la future gare

- 55 000 voyageurs / jour, dont 40 000 sur la M15
- 6 800 voyageurs à l'HPM, dont 3 000 qui arrivent de l'extérieur, 3 800 en correspondance entre la TLN et le M15, 2 000 sortants vers les générateurs de déplacement du quartier et les offres TC

Desserte de la future gare

- 4 lignes en rabattement dont 2 en terminus
- 10 postes à quai dont 6 en gare routière hors voirie

Stationnement

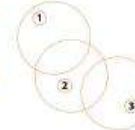
- 900 places sur voirie ou pied d'immeubles non résidentiels
- 2 secteurs d'habitation dont le stationnement est résidentielisé
- Des parkings internes aux pôles générateurs de déplacement

Etude de pôle 2016



Une implantation enclavée par le T1 qui demande d'activer l'espace public autour de la gare :

- Une continuité des espaces, depuis les quais jusqu'aux aménagements de surface (gare, T1, RN3)
- Un parvis de gare, ouvert sur la ville et le canal de l'Ourcq.



3 portes d'entrée au pôle du Pont de Bondy...

- . Place Saint Just
- . Av. Gallieni / Av. de Rosny
- . Rue Jules Guesde
- ... aujourd'hui traitées en 3 sous pôles, à compacter ou à maintenir.



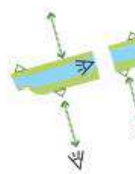
Rééquilibrage modal et apaisement des infrastructures :

- Retrouver une vraie place pour le piéton et diversifier les espaces publics.
- Composer le pôle autour du sol urbain, accessible, lisible et animé.



Le pont de Bondy comme trait d'union.

- Qualifier les axes structurants d'accès/diffusion au pôle
- Retrouver une perméabilité piétonne entre Nord et Sud.



Le canal de l'Ourcq : lien paysager et outil de l'intermodalité?

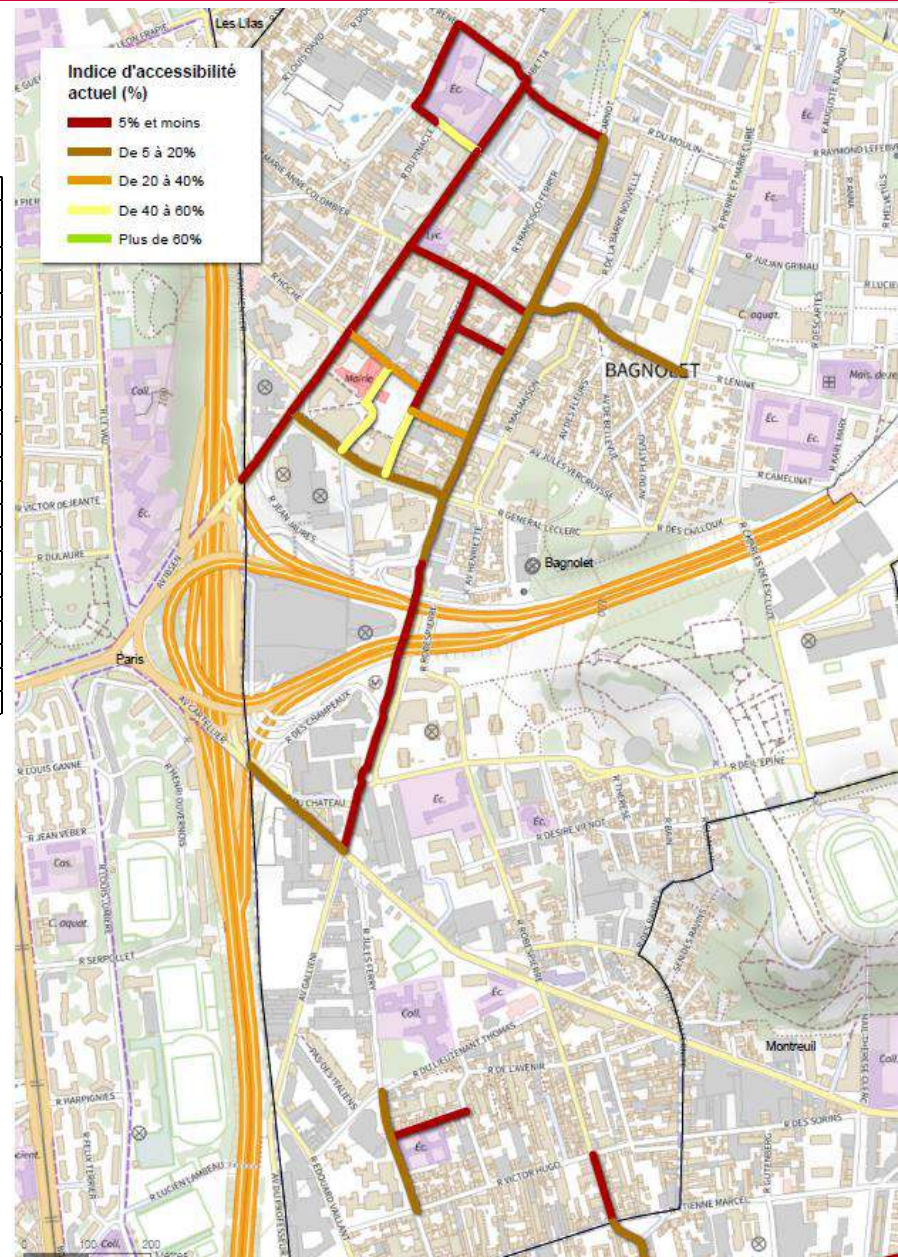
- Penser le canal comme repère urbain : conforter les points de vues, composer les perspectives
- Epaissir les berges du canal pour mieux connecter Nord et Sud.
- Développer les traversées Nord Sud, complémentaires à l'axe fort Est-Ouest.

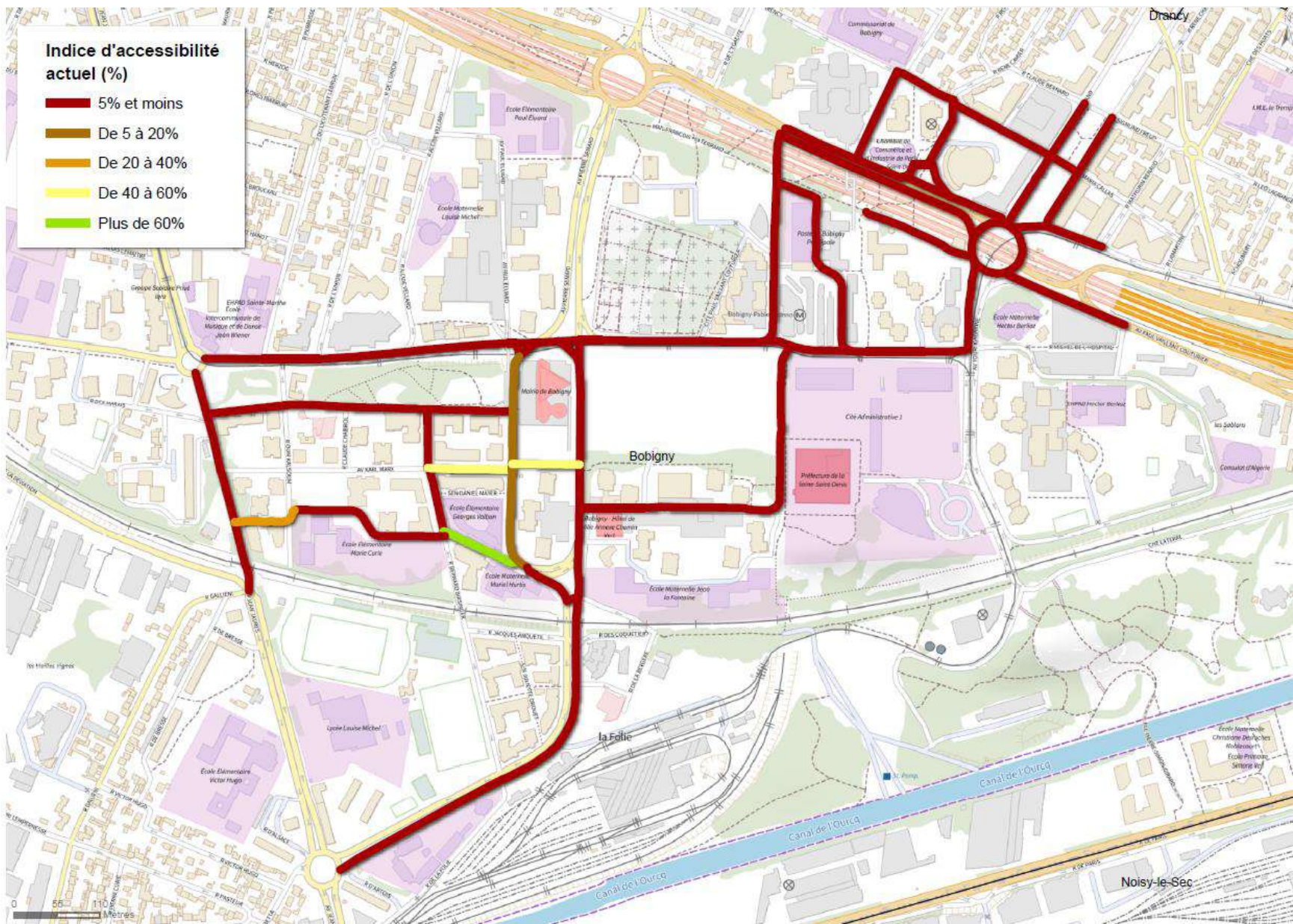
Annexe n° 3

Diagnostic :

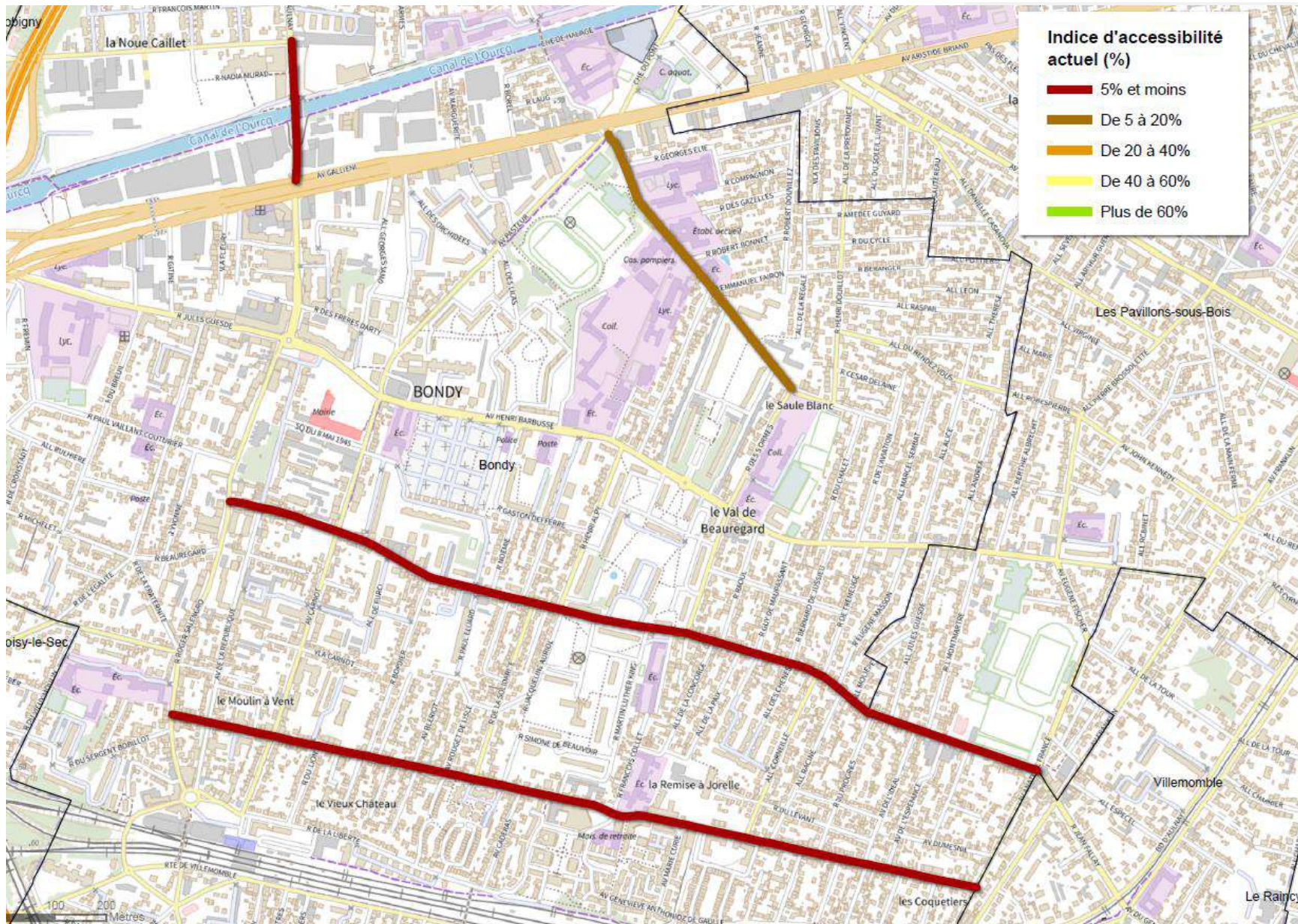
Etat des lieux de l'accessibilité pour les 8 communes auditées

RUE	NB OBSTACLES	MONTANT GLOBAL (€HT)	HANDICAP MOTEUR	HANDICAP VISUEL	HANDICAP AUDITIF	HANDICAP MENTAL
			NB OBSTACLES	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES
Allée Rosa Parks	1	3 870	1	1	0	0
Avenue de Gambetta	36	91 870	24	31	0	0
Avenue de la Dhuis	7	9 870	5	7	0	0
Avenue de la République	20	30 830	12	19	0	0
Avenue du Général de Gaulle	25	92 270	15	23	0	0
Rue Adélaïde Lahaye	11	19 240	7	10	0	0
Rue Antoine Panier	3	4 770	3	2	0	0
Rue Charles Graindorge	9	12 720	8	4	0	0
Rue des Loriettes	2	49 940	2	1	0	0
Rue du Pinacle	8	7 660	7	7	0	0
Rue Hoche	4	6 590	3	2	0	0
Rue Jules Ferry	22	81 620	19	14	0	0
Rue Lénine	14	60 110	11	12	0	0
Rue Marie Anne Colombier	10	32 870	6	7	0	0
Rue Paul Bert	10	30 140	7	6	0	0
Rue Paul Vaillant Couturier	2	2 330	1	2	0	0
Rue Raoul Berton	2	6 300	2	1	0	0
Rue René Alazard	17	76 210	13	10	0	0
Rue Robespierre	7	25 130	6	6	0	0
Rue Sadi Carnot	37	171 600	25	34	0	0

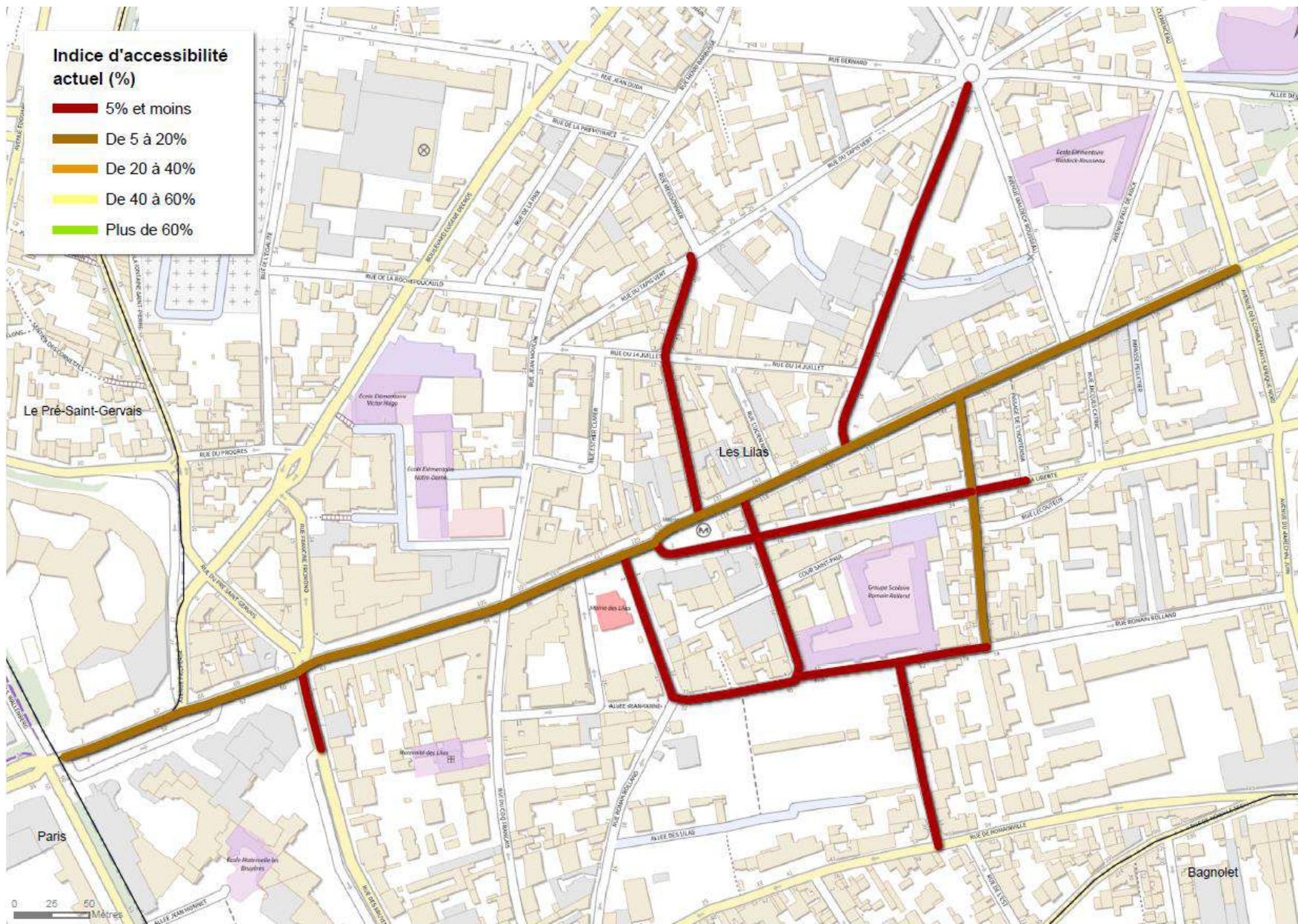




			HANDICAP MOTEUR	HANDICAP VISUEL	HANDICAP AUDITIF	HANDICAP MENTAL
RUE	NB OBSTACLES	MONTANT GLOBAL (€HT)	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES
Avenue de l'hôtel de ville	14	52 200	9	13	0	0
Avenue du président Salvadore	43	123 360	34	34	2	2
Avenue Jean Jaurès	20	36 400	16	13	0	0
Avenue Karl Marx	4	6 490	2	2	0	0
Avenue Paul Vaillant Couturier	31	114 370	25	26	0	0
Avenue Youri Gagarine	8	20 230	6	8	0	0
Boulevard Lénine	24	80 370	16	20	0	0
Boulevard Maurice Thorez	10	40 630	7	7	0	0
Promenade Jean Rostand	21	54 400	17	16	0	0
Rue Carnot	17	46 810	12	17	0	0
Rue Adrienne Bolland	1	3 010	0	1	0	0
Rue Anne Frank	8	13 670	8	7	0	0
Rue Bernard Birsinger	8	7 560	7	5	0	0
Rue du Chemin Vert	22	68 890	22	12	0	0
Rue Emile Zola	3	1 500	2	3	0	0
Rue Erik Saite	9	10 710	6	4	0	0
Rue Gisèle Halimi	1	2 240	1	1	0	0
Rue Marguerite Yourcenar	4	10 080	2	4	0	0
Rue Miriam Makeba	14	31 190	11	14	0	0
Rue Pabo Picasso	11	45 010	10	8	1	1
Rue René Camier	8	23 200	6	5	0	0
Rue Tailleferre	6	21 280	4	3	0	0
Sentier René Camier	4	13 130	4	4	0	0



			HANDICAP MOTEUR	HANDICAP VISUEL	HANDICAP AUDITIF	HANDICAP MENTAL
RUE	NB OBSTACLES	MONTANT GLOBAL (€HT)	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES
Avenue de Verdun	47	119 560	30	34	0	0
Route d'Aulnay	13	23 310	8	13	2	2
Rue Edouard Vaillant	142	318 350	106	88	0	0
Rue Louis Auguste Blanqui	127	352 580	96	88	1	1



**Indice d'accessibilité
actuel (%)**

- 5% et moins
- De 5 à 20%
- De 20 à 40%
- Plus de 60%

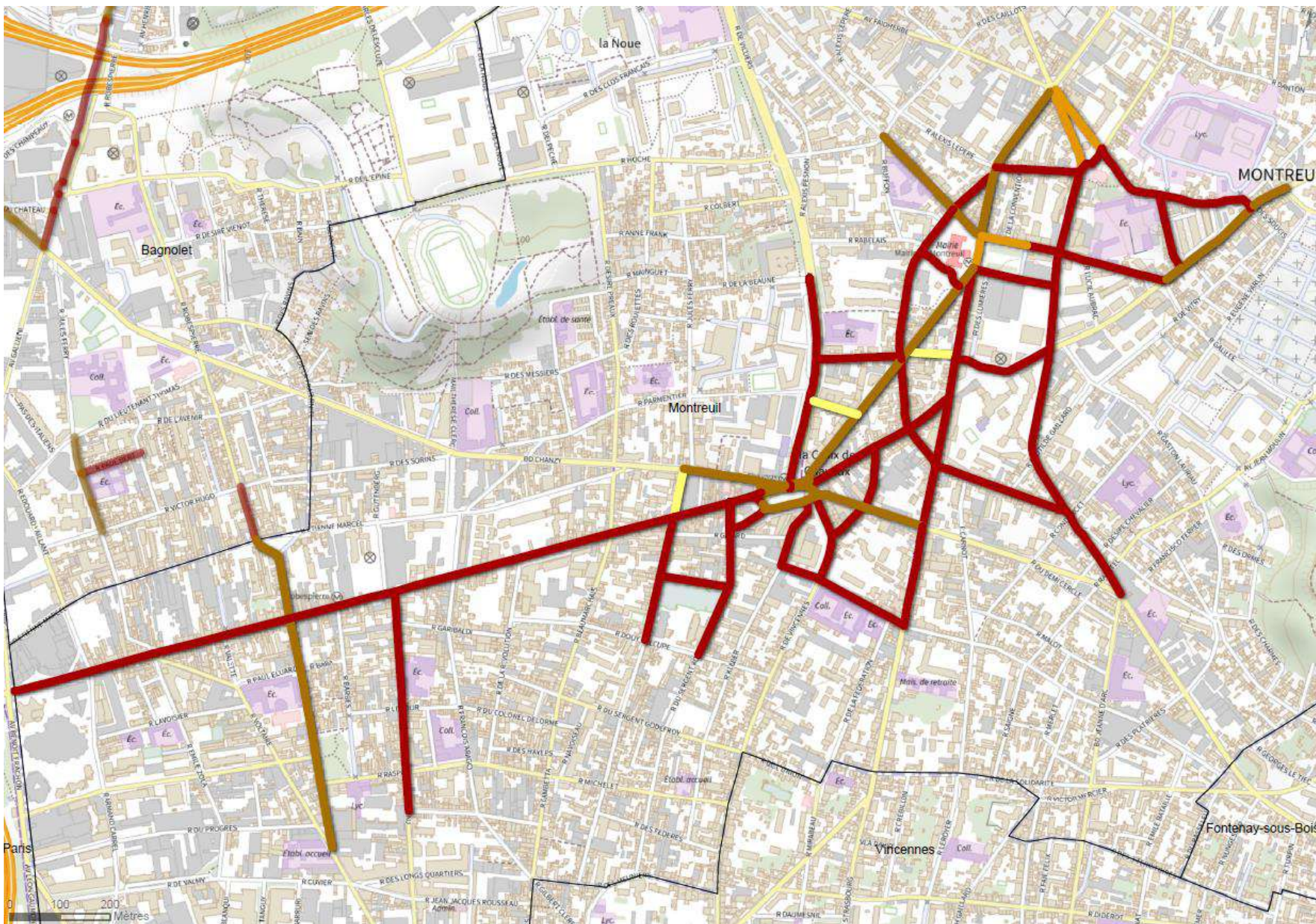
Le Pré-Saint-Gervais

Les Lilas

Bagnolet

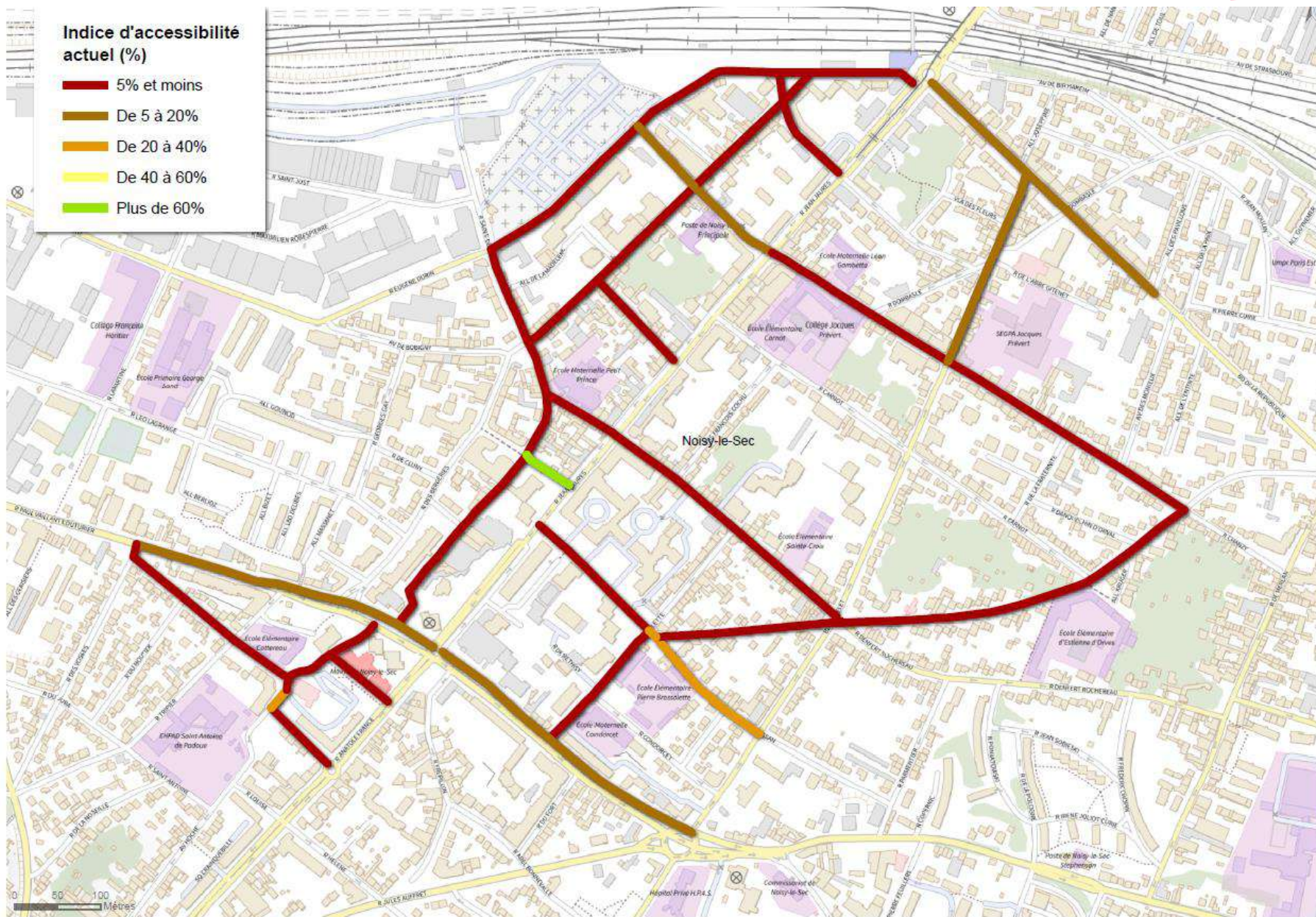
0 25 50
Mètre

			HANDICAP MOTEUR	HANDICAP VISUEL	HANDICAP AUDITIF	HANDICAP MENTAL
RUE	NB OBSTACLES	MONTANT GLOBAL (€HT)	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES
Boulevard de la Liberté	18	15 890	12	15	0	0
Rue de la République	14	26 560	11	8	0	0
Rue de Paris	55	80 500	41	50	0	0
Rue des Bruyères	4	21 400	3	1	0	0
Rue du Centre	11	8 820	8	7	0	0
Rue du Garde Chasse	10	13 130	6	8	0	0
Rue Jean Poulmarch	7	7 880	2	7	0	0
Rue Raymonde Salez	13	21 960	13	6	0	0
Rue Romain Rolland	22	26 930	10	19	0	0
Rue Rouget de L'Isle	11	15 020	9	9	3	0

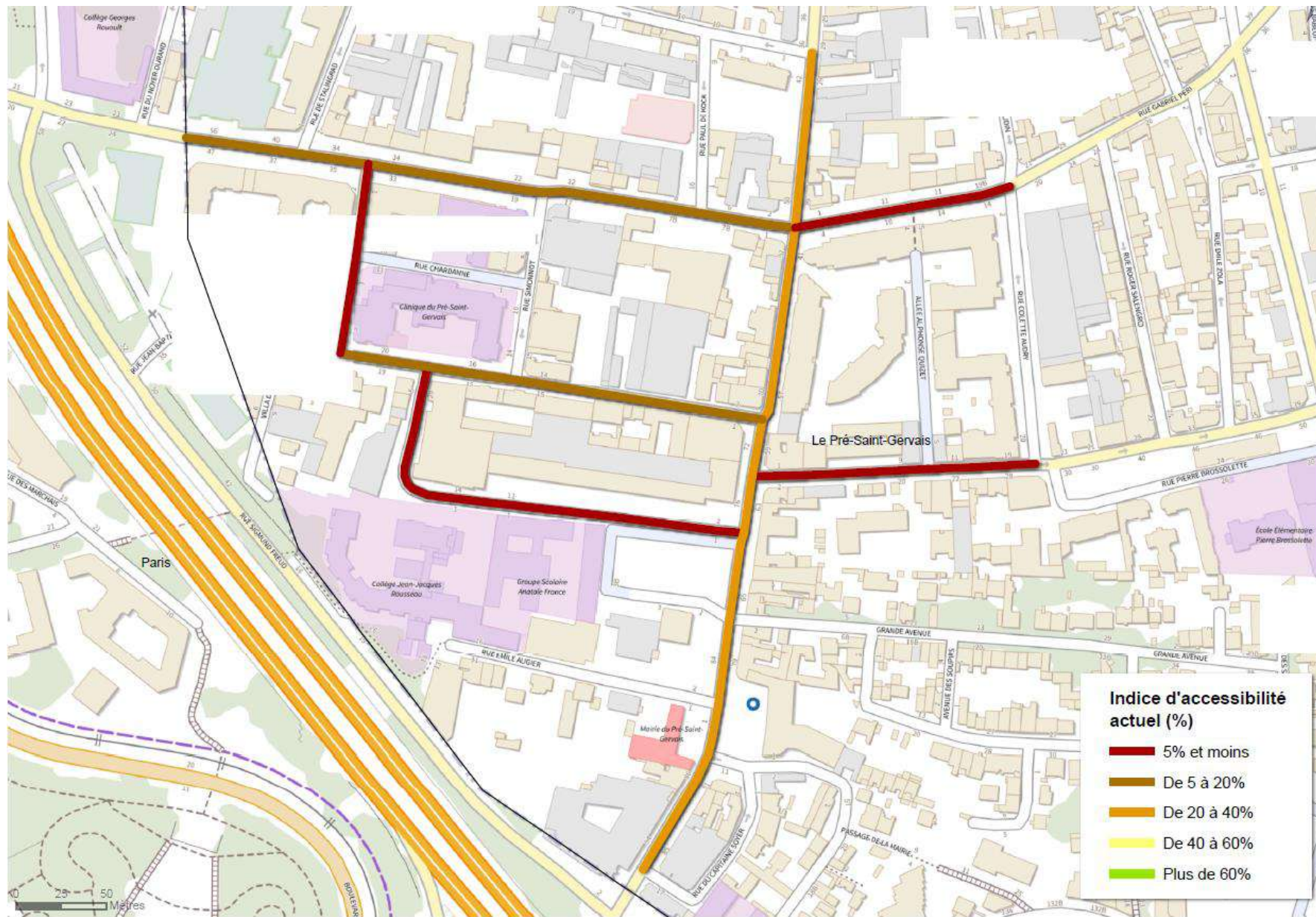


			HANDICAP MOTEUR	HANDICAP VISUEL	HANDICAP AUDITIF	HANDICAP MENTAL
RUE	NB OBSTACLES	MONTANT GLOBAL (€HT)	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES
AVENUE DE LA RESISTANCE	21	54 640	17	18	0	0
AVENUE DU PRESIDENT WILSON	34	61 320	25	29	0	0
AVENUE GABRIEL PERI	8	11 810	5	5	0	0
AVENUE PASTEUR	6	7 080	5	6	0	0
AVENUE PAUL LANGEVIN	2	2 880	2	2	0	0
AVENUE WALWEIN	7	16 410	7	3	0	0
BOULEVARD CHANZY	6	14 860	5	6	0	0
BOULEVARD HENRI BARBUSSE	5	25 390	4	3	0	0
BOULEVARD PAUL VAILLANT COU	20	38 150	19	18	0	0
BOULEVARD ROUGET DE LISLE	14	53 010	14	13	0	0
ESPACE COMMERCIAL	2	7 040	1	2	0	0
PARC JARDIN	2	380	2	2	0	0
PLACE ANNA POLITKISKAÏA	1	1 390	1	1	0	0
PLACE DU MARCHE	3	4 200	2	2	0	0
PLACE JACQUES DUCLOS	16	40 210	16	14	0	0
PLACE JEAN JAURES	3	2 570	3	3	0	0
RUE ARISTE HEMARD	2	7 210	1	1	0	0
RUE ARSENE CHEREAU	8	15 320	2	8	0	0
RUE DE L'EGLISE	3	65 690	2	3	0	0
RUE DE PARIS	66	155 460	60	56	0	0
RUE DE ROSNY	16	74 870	12	14	0	0

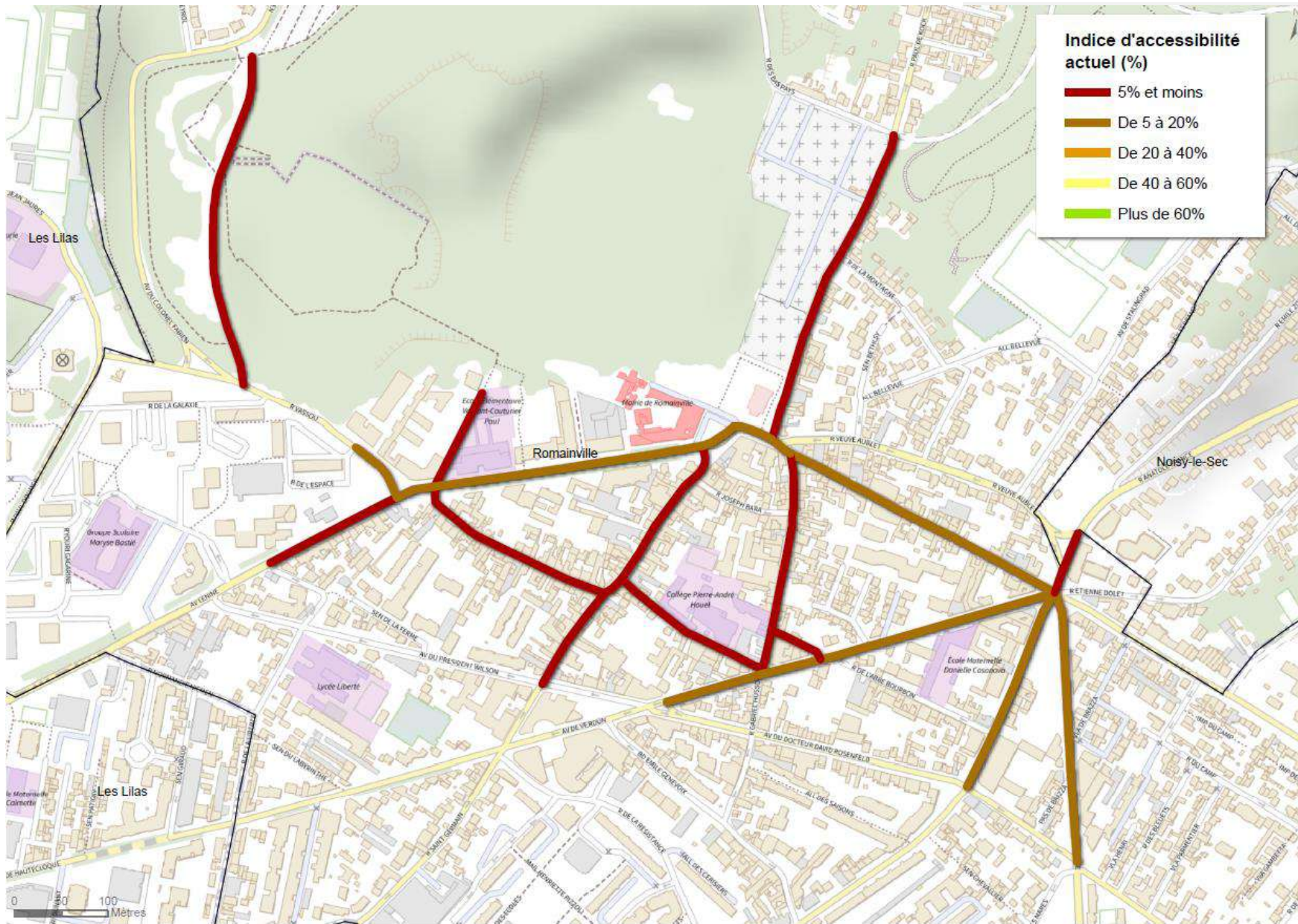
			HANDICAP MOTEUR	HANDICAP VISUEL	HANDICAP AUDITIF	HANDICAP MENTAL
RUE	NB OBSTACLES	MONTANT GLOBAL (€HT)	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES
RUE DE STALINGRAD	35	82 180	34	23	0	0
RUE DE VINCENNES	6	21 650	5	5	0	0
RUE DU 18 AOUT	1	18 900	0	1	0	0
RUE DU CAPITAINE DREYFUS	10	25 580	8	7	0	0
RUE DU COLONEL RAYNAL	5	16 480	3	3	0	0
RUE DU SERGENT BOBILLOT	14	42 620	11	12	0	0
RUE EDOUARD VAILLANT	9	29 180	8	6	0	0
RUE FRANCOIS DEBERGUE	12	35 760	10	9	1	0
RUE FRANKLIN	21	47 550	17	17	0	0
RUE GIRARDOT	1	9 800	1	0	0	0
RUE KLEBER	6	24 360	5	4	0	0
RUE MARCEAU	13	13 880	13	11	0	0
RUE MARCELIN BERTHELOT	12	37 680	7	12	0	0
RUE MARGUERITE YOURCENAR	4	6 660	3	2	0	0
RUE MERIEL	3	3 930	3	1	0	0
RUE MOLIERE	6	28 690	4	4	0	0
RUE PIERRE PEPIN	14	36 120	11	7	0	0
RUE ROBESPIERRE	18	27 560	15	15	0	0
RUE VICTOR HUGO	12	31 640	9	7	0	0
SQUARE PATRIARCHE	1	540	1	0	0	0



			HANDICAP MOTEUR	HANDICAP VISUEL	HANDICAP AUDITIF	HANDICAP MENTAL
RUE	NB OBSTACLES	MONTANT GLOBAL (€HT)	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES
Avenue de Verdun	15	51 610	8	13	0	0
Avenue Georges Clemenceau	8	6 480	7	6	0	0
Avenue Hoche	2	1 540	2	2	0	0
Avenue Marceau	23	44 850	21	17	0	0
Boulevard de la République	14	13 730	10	12	0	0
Boulevard Gambetta	20	16 730	15	17	0	0
Boulevard Michelet	13	19 290	10	11	0	0
Place Maréchal Foch	2	1 990	2	1	0	0
Place South Tyneside	2	1 540	0	2	0	0
Rue Adrien Damoiselet	2	7 120	2	1	0	0
Rue Bethleem	3	770	3	1	0	0
Rue Bouquet	1	820	1	1	0	0
Rue Brement	15	16 620	9	13	0	0
Rue de Chaalons	7	6 010	7	7	0	0
Rue de la gare	12	29 940	10	5	0	0
Rue du Père Guihaire	4	1 450	3	3	0	0
Rue Henri Barbusse	17	37 750	15	14	0	0
Rue Marc Sangnier	11	18 050	7	10	0	0
Rue Moissan	7	18 780	6	5	0	0
Rue Paul Vaillant Couturier	14	36 810	12	13	0	0
Rue Pierre Brosselette	6	4 280	6	5	0	0
Rue Pierre Semard	18	21 270	14	13	0	0
Rue Saint Denis	28	49 960	21	17	0	0
Rue Saint Jean	6	32 680	5	4	0	0



			HANDICAP MOTEUR	HANDICAP VISUEL	HANDICAP AUDITIF	HANDICAP MENTAL
RUE	NB OBSTACLES	MONTANT GLOBAL (€HT)	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES
Rue Anatole France	13	29 930	10	6	0	0
Rue André Joineau	26	31 330	18	23	0	0
Rue Danton	10	26 070	9	5	0	0
Rue Delteral	6	8 630	4	4	0	0
Rue Gabriel Péri	4	4 920	4	4	0	0
Rue Honoré d'Estienne d'Orves	23	18 650	9	23	0	0
Rue Jean Baptiste Semanaz	12	9 380	10	11	0	0



			HANDICAP MOTEUR	HANDICAP VISUEL	HANDICAP AUDITIF	HANDICAP MENTAL
RUE	NB OBSTACLES	MONTANT GLOBAL (€HT)	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES	NB OBSTACLES
AVENUE DE VERDUN	27	33 580	17	25	0	0
AVENUE LENINE	5	17 140	4	4	0	0
AVENUE PAUL VAILLANT COUTUR	12	17 950	10	10	0	0
IMPASSE DE L'ANCIEN CHATEAU	2	1 800	2	1	0	0
PARC DE LA SAPINIERE	6	7 620	5	4	0	0
RUE ANATOLE FRANCE	4	3 540	4	2	0	0
RUE CARNOT	10	14 230	6	9	0	0
RUE DE LA REPUBLIQUE	13	24 610	6	12	0	0
RUE DE L'ABBE BOURBON	1	8 400	0	1	0	0
RUE DE L'ABBE HOUEL	3	32 990	2	2	0	0
RUE DE PARIS	6	54 320	3	5	0	0
RUE GABRIEL HUSSON	10	62 920	6	9	1	0
RUE HENRI BARBUSSE	9	26 350	8	9	0	0
RUE PAUL DE KOCK	10	10 580	9	7	0	0
RUE SAINT GERMAIN	4	21 690	3	4	0	0
RUE VASSOU	6	7 770	5	3	0	0

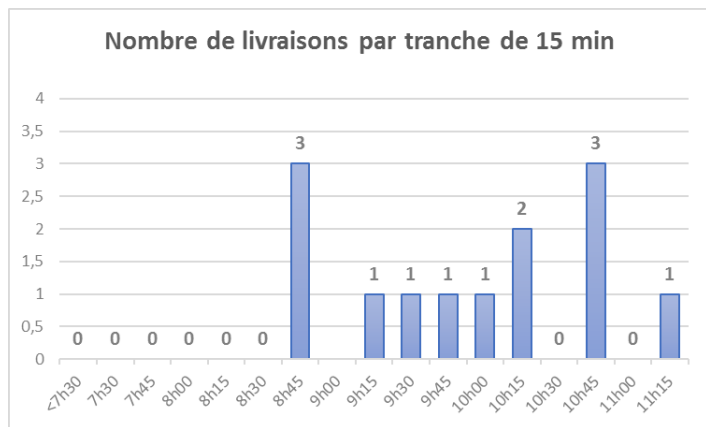
Annexe n° 4

Diagnostic :

Les différents secteurs enquêtés sur les livraisons

Aux Lilas, dans la rue de Paris, les livraisons tiennent plutôt lieu dans la seconde moitié de matinée

Comment s'organise le stationnement de livraison dans ce secteur ?



Durée des livraisons :



6'25'' en moyenne
50 % < 5 min

Distance à la destination :



< 30 mètres du
lieu de livraison

Véhicule principal :



Manutention :



En termes d'heures de livraisons, la situation est opposée à celle de la rue Hoche à Patin on remarque qu'un nombre de 10 livraisons sur 13 ont eu lieu après 9h15. **Aucune livraison n'a été constatée dans la première moitié de matinée.**

Les véhicules sont principalement des camionnettes qui se garent à une courte distance de leur destination.

La livraison finale aux commerçants de la marchandise se fait à la main.



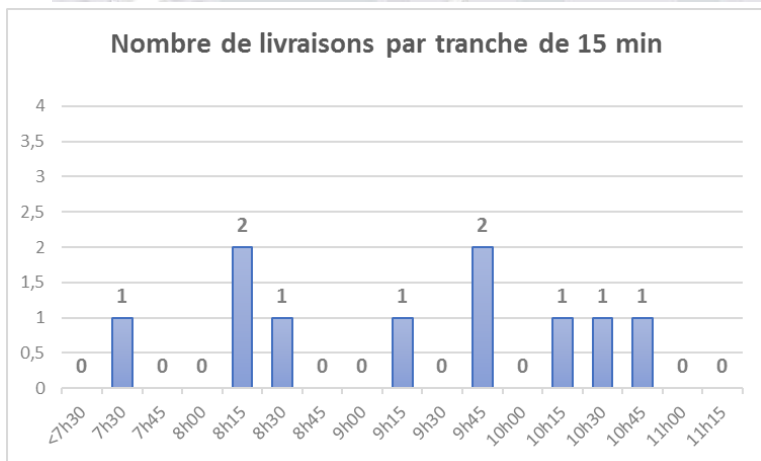
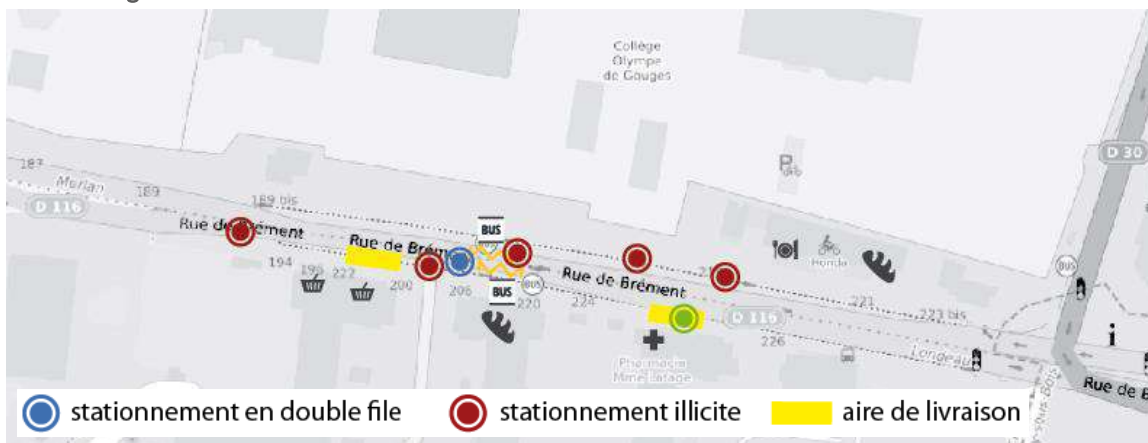
Félicitations à cette marchandise qui a correctement réussi son créneau.



Cette aire de livraison, au centre de la rue, est bien positionné.

Sur la rue de Brément à Noisy

Comment s'organise le stationnement de livraison dans ce secteur ?



Véhicule principal :



Durée des livraisons :



4'20'' en moyenne
70 % < 5 min

Distance à la destination :



< 10 mètres du
lieu de livraison

Manutention :



Les livraisons ont lieu sur l'ensemble de la matinée.

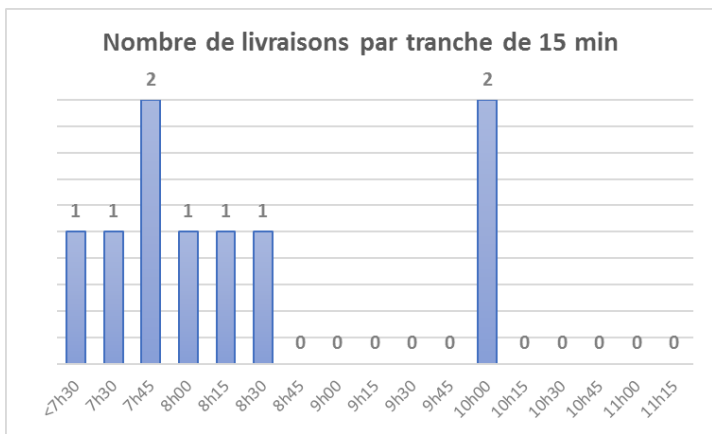
Comme pour l'ensemble des secteurs, les véhicules de livraisons sont surtout des camionnettes.

Ces véhicules se garent à proximité directe de leur destination et la manutention se fait à la main.

Dans ce secteur, un grand nombre de chauffeurs stationnent de manière illicite.

Dans la rue Hoche à Pantin, la grande majorité des livraisons se concentre en début de matinée

Comment s'organise le stationnement de livraison dans ce secteur ?



Durée des livraisons :



7'12'' en moyenne

Distance à la destination :



10 à 30 mètres du lieu de livraison

Véhicules principaux :



Manutention :



Au total, 7 livraisons sur 9 ont eu lieu avant 8h45 et les deux autres ont eu lieu vers 10h00. Aucune livraison n'a été constatée dans la seconde moitié de matinée.

Les véhicules sont principalement des camionnettes et des poids-lourds 19T et se garent à une courte distance de leur destination.

La dépose de la marchandise se fait à la main ou à l'aide d'un chariot élévateur de palettes.

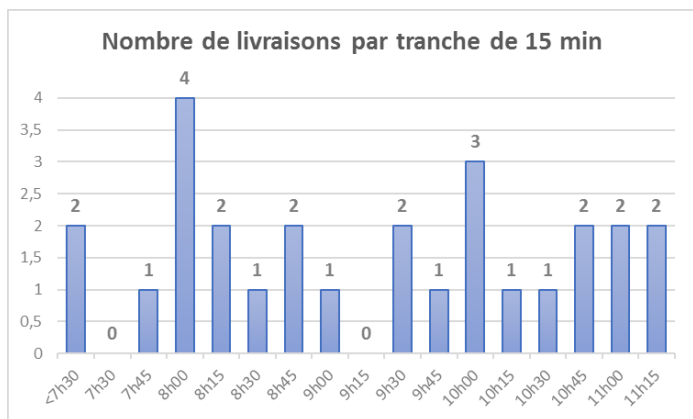


En raison d'une occupation de l'aire de livraisons par une voiture, ce PL livre un commerçant en stationnant sur un arrêt de bus.

Le secteur de la rue André Joineau au Pré-Saint-Gervais est celui avec le plus grand nombre de livraisons

Précisons que la rue André Joineau n'est accessible qu'aux vélos, aux véhicules de propretés, aux riverains et aux livraisons. Le contrôle d'accès à cette rue se fait grâce à une borne escamotable en entrée et en sortie.

Comment s'organise le stationnement de livraison dans ce secteur ?



Durée des livraisons :



10'50'' en moyenne
50 % < 5 min

Distance à la destination :



< 10 mètres du
lieu de livraison

Véhicule principal :



Manutention :



Le secteur présente des livraisons sans discontinuité sur l'ensemble de la matinée.

Ces livraisons sont en majorité réalisées par des camionnettes ou des hayons qui profitent de l'absence de circulation dans la rue pour se garer au plus près du destinataire.

La manutention à l'arrivée se fait principalement à la main.



Sur l'avenue de Verdun à Romainville, les livraisons se concentrent aussi en seconde moitié de matinée

Comment s'organise le stationnement de livraison dans ce secteur ?

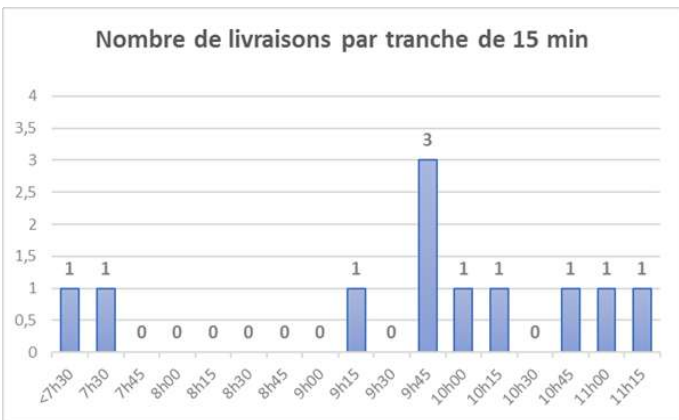


Les livraisons se concentrent sur la seconde moitié de matinée. On remarque que 9 livraisons sur 11 tiennent place après 9h15.

Les véhicules sont principalement des camionnettes qui se garent à proximité directe de leur destination.

La livraison finale aux commerçants de la marchandise se fait à la main ou à l'aide d'un diable.

Le stationnement illicite est de mise dans ce secteur.



Durée des livraisons :



9'30'' en moyenne
30 % < 5 min

Distance à la destination :



< 10 mètres du lieu de livraison

Véhicule principal :



Manutention :



Annexe n° 5

Diagnostic :
bilan de la concertation par thématique



Une modernisation de l'offre de transports collectifs attendue face à une offre actuelle jugée carencée, peu accessible, et vieillissante, tout particulièrement sur le réseau bus.

Une offre de transports collectifs actuellement critiquée et carencée

Un réseau de bus à améliorer : des horaires et un cadencement jugés insatisfaisants

La majorité des échanges se sont concentrés sur le réseau de bus et le RER, les habitants étant davantage satisfaits des métros et tramways (importante fréquence, amplitude des horaires, fiabilité des lignes...). Ainsi, bon nombre de participants estiment que l'offre relative au réseau de bus se dégrade depuis plusieurs mois et fait plus globalement face à un **manque d'efficacité** avec des **fréquences** et **horaires** jugés peu adaptés, notamment entre les communes d'Est Ensemble :

A Bobigny :

- Les bus et le tramway sont jugés trop fréquentés, et donc **surchargés, bruyants et malodorants selon les enfants**.
- La **ligne 301** a notamment été ciblée, tandis que l'accessibilité du bus 322 a été questionnée.

A Bondy :

- Les habitants ont principalement regretté les **retards survenant sur les différents transports en commun** et les **plages horaires du RER E**, qui limitent les possibilités pour les habitants de réaliser des trajets depuis ou vers Paris tôt le matin ou en soirée.
- Le **cadencement doit ainsi être amélioré**, notamment sur le T4 et le RER E.
- Certains évoquent toutefois la présence de bon nombre d'alternatives permettant de contourner de gros blocages. D'autres estiment que l'offre de transports est à améliorer voire développer avec des correspondances mieux pensées.

A Bagnolet :

- D'importantes problématiques concernant le réseau de bus ont été signalées par les résidents de Bagnolet. Les **lignes 76, 102, 115, 122 et 318** ont notamment été ciblées.

Aux Lilas :

- Les bus **76, 60, 120, 249 et 105**, dont le détournement est critiqué, mériteraient d'être améliorés.

A Romainville :

- Le **centre ne semble pas assez bien desservi** et les lignes **105, 129, et 322 sont jugées saturées, peu fiables et éloignées des habitations**. Des problématiques sont notamment identifiées en lien avec les travaux de la Place Carnot. L'absence de petit bus est regretté, au même titre que les transports à la demande.

Au Pré St Gervais :

- Le **P'tit bus est apprécié mais son cadencement est jugé trop peu important**, face à un centre ville jugé trop peu voire non desservi. Une desserte du centre ville à vitesse lente et de nouveaux tracés de bus sont demandés. Il a été proposé que le **170** rejoigne les axes de transports structurants et qu'il desserve le centre ville.

A Noisy-le-Sec :

- Des problématiques de fréquence ont été signalées concernant la **ligne 545 ainsi que les lignes 105 et 145** dans une moindre mesure.

A Montreuil :

- **D'importantes problématiques touchent les lignes de bus de la Ville depuis plusieurs mois**, en lien avec la pénurie de chauffeurs selon les habitants. Les habitants du Haut Montreuil sont notamment affectés par les baisses de fréquence des bus et leurs nombreux retards. Les **affichagees des horaires de bus** ont également été critiqués compte tenu de leur faible fiabilité. Ont particulièrement été cités les lignes **102, 121, 122, 127 et 129** (ainsi que les lignes 76, 221, 301 et 322 dans une moindre mesure). L'importante **saturation des bus** soulève de ce fait des problématiques d'accès pour les personnes avec des poussettes. De leur côté, les lignes 120, 124 et 118 sont davantage appréciées.

Enfin, à **Pantin**, les habitantes et habitants jugent le **réseau de bus** en fin de vie, et estiment globalement que **la fréquence est à développer** ainsi que **les liaisons Nord-Sud** sur le territoire.

Certains évoquent l'importance de **faciliter la circulation** des bus afin d'améliorer leur efficacité (rapidité, fréquence...).



Une modernisation de l'offre de transports collectifs attendue face à une offre actuelle jugée carencée, peu accessible, et vieillissante, tout particulièrement sur le réseau bus.

Une offre de transports collectifs à conforter, anticiper et développer pour plus d'efficacité et d'accessibilité

Une offre de transports à conforter et redévelopper :

Si certaines personnes rencontrées estiment que leur commune bénéficie globalement d'une bonne desserte en transports en commun (ex. Les Lilas, Bobigny, pour aller vers Paris), la plupart des personnes rencontrées semblent s'accorder sur le besoin d'anticiper les besoins futurs face à une offre de transports jugée sous dimensionnée au regard du rythme de construction et à l'arrivée de nouvelles populations.

Plusieurs transports et améliorations sont ainsi attendus :

- Le M11 est jugé vieillissant, et saturé en heures de pointe
- La ligne 5 est jugée saturée et son avenir est questionné
- Il ne faudra pas réduire les lignes de bus quand le métro arrivera
- Les navettes et transports à la demande sont à poursuivre et à développer
- Le T1 a été jugé par certains comme vieillissant, avec des voitures à changer urgemment et des quais à développer

Penser la période de transition et l'arrivée des nouvelles offres

Les participants se sont montrés attentifs à la configuration des nouvelles offres et ont des attentes concernant les périodes de transition, les dessertes proposées et l'impact environnemental de ces offres de transports :

- L'arrivée du M11 et l'absence de desserte en attendant le T1 font [Sans titre] craintes.
- Il a été proposé la mise en place de navettes de rabattement le temps des travaux ainsi que la recherche de palliatifs à l'absence de transports structurants sur l'axe nord sud, pour rejoindre Montreuil par exemple.
- Plus généralement, les habitants se sont montrés impatients face à l'arrivée des nouvelles offres (Tzen 3, arrivée de la ligne 15, prolongements de la ligne 11 et du T1) au regard des différents retards survenus.

Une accessibilité à questionner :

A de nombreuses reprises il a été évoqué l'importance de prendre en compte le vieillissement de la population et les mobilités des personnes avec des poussettes (pour les accès PMR aux transports, notamment bus, actuellement jugés plus sécurisants et accessibles, ou métro) :

« L'accessibilité est à poursuivre dans les transports. Le métro mairie des Lilas a son escalator en panne depuis un certain temps ce qui crée de nombreux problèmes pour les personnes âgées qui prennent le taxi afin de ne pas avoir à prendre des marches »

Il a été proposé de mettre en place des navettes ou un système de transport à la demande afin de faciliter l'accès, la coordination et la connexion entre les différentes offres de transport. Par exemple, au Pré St Gervais, les personnes à mobilité réduite peuvent avoir du mal à rejoindre les axes de transport avec la déviation de certaines lignes, le centre piétonnisé, et la montée difficile à Robert Debré.

Plus généralement, il a été souhaité que les arrêts des transports collectifs soient être plus accessibles, abrités et équipés de bancs.

Un coût des transports à adapter

Une réflexion à mener sur le coût des transports

Le prix des transports a également été pointé du doigt. Certains s'inquiètent d'une augmentation. Une meilleure lisibilité et coordination des acteurs est demandé, notamment entre différents départements et pour les PMR.

Des mobilités douces dont la place est aujourd'hui questionnée face à l'envie de déplacements plus apaisés



Des mobilités douces à apaiser face aux conflits d'usages

Apaiser les cheminements piétons et vélo et concilier les différents usages :

Les cheminements piétons sont perturbés par les trottinettes et vélos, en plus des voitures. Les **incivilités** ont ainsi été pointées du doigt. Le **partage de la voie publique** semble ainsi également **difficile** pour les cyclistes qui font également face à des incivilités de la part des voitures par exemple (ex. stationnement sur des pistes cyclables, conduites dangereuses). A l'inverse, des automobilistes ont regretté les comportements jugés dangereux des cyclistes qui continueraient à circuler sur la route même quand des voies dédiées ont été aménagées.

Des cheminement piétons et déplacements à adapter et conforter pour plus d'accessibilité et de sécurité

Une quête d'accessibilité des cheminements au cœur des préoccupations :

La majorité des personnes rencontrées ont indiqué recourir à la marche à pied pour de nombreux déplacements du quotidien. Si de nombreux habitants ont jugé positivement les cheminements piétons de leur commune, ces derniers ont également été pointés du doigt pour des problématiques de sécurité et d'accessibilité.

- Les **trottoirs sont jugés parfois difficiles d'accès** pour toutes et tous mais plus particulièrement pour les déplacements des P.M.R. car :
 - **trop exigus, hauts ou cabossés** (ex. Bobigny, rue du tapis vert aux Lilas, avenue Jean Lolive à Pantin), **non adaptés** aux différents usages en terme de revêtement (ex. course à pied, marche normale);
 - **obstrués** par du stationnement sauvage, les poubelles;
 - **exempts de bancs ou d'ombrages**
 - Le **franchissement des cheminements est parfois difficile** (ex. absence de passages piétons suffisants / sécurisés, de voies de franchissement des grands axes de la RN3) ou pas suffisamment **visible** (ex. luminosité des cheminements et franchissements)
- **Absence de signalétique, marquage au sol, délimitations physiques suffisants.**

Redonner la place aux piétons :

Ainsi, certains souhaitent que ces problèmes puissent être réglés et souhaitent que les **espaces dédiés aux piétons soient mieux aménagés et pensés afin de concilier les différents usages et obtenir des cheminements plus apaisés**. Certains ont ainsi évoqués l'importance d'avoir davantage d'espaces de balades, ou d'espaces également plus agréables et permettant de réduire les sentiments d'insécurité (ex. bancs pour la promenade et le repos, revêtements pour la course, la promenade, les déplacements quotidiens, espaces ombragés, espaces éclairés).

Une carence d'équipements et de voies sécurisées pour les déplacements vélos :

Un territoire inégalement maillé en pistes cyclables et des liaisons à développer :

De nombreux cyclistes ont apprécié le développement de pistes cyclables, notamment depuis la pérennisation des pistes aménagées durant la crise sanitaire. Néanmoins, les **pistes cyclables actuelles ne semblent pas adaptées** (circulations en contresens, pistes mal coordonnées, absence de pistes en site propre suffisantes, etc.). Ces dernières ne sont pas forcément bien implantées et gênent les différents usagers de la route. De vraies voies vélos en site propre sont demandées.

Améliorer les **aménagements cyclables, continuités et équipements dédiés à l'usage du vélo** apparaît donc comme nécessaire pour un bon nombre de participants. D'autres estiment toutefois qu'elles ne sont parfois pas utilisées et que les vélos préfèrent aller sur la route.

Il a notamment été souhaité **que les discontinuités du réseau actuel soient résorbées** et que des aménagements soient réalisées afin de **faciliter les circulations entre les communes d'Est Ensemble et pour entrer/sortir de Paris**.

Des pistes et opportunités à développer

Le développement du vélo doit ainsi passer par la mise en place d'**aménagements** (ex. pistes en site propre, espaces vélos mieux délimités, meilleur marquage / signalisation), **et de stationnements de qualité tant au sein de l'espace public que privé** (ex. systèmes d'accroches efficaces : pas uniquement pour la roue avant du vélo et par le haut, pompes à vélo en libre accès, garages à vélos dans les immeubles et notamment les logements sociaux etc.).

Enfin, il est apparu important de **rendre plus accessible l'usage et la pratique du vélo** par le biais de bourses aux vélos par exemple, de plus de pédagogie sur les aides aux vélos électriques, d'une extension du périmètre Vélib', ou d'actions de sensibilisation pour les plus jeunes.

Des déplacements motorisés et des stationnements à encadrer et mieux penser



Une place de la voiture à réduire intelligemment

Une place de la voiture questionnée et une attente en faveur de la pacification des circulations

Un débat a émergé en matière de déplacements motorisés. Pour certains, les politiques récentes en matière de mobilités ont eu des impacts négatifs sur les déplacements motorisés. Or, de nombreux habitants estiment ne pas avoir d'alternatives aux déplacements motorisés (offre de transports en commun insuffisante, non-adaptées aux familles avec des enfants en bas-âge ou aux personnes âgées notamment). Ils ont de ce fait regretté la congestion des axes routiers et le manque de stationnements, qui risqueraient d'empirer, par exemple avec l'arrivée du TZen. Pour d'autres, il convient de réduire la place de la voiture afin de limiter les pollutions sonores et atmosphériques générées. Pour certain, il est prioritaire de lutter contre l'autosolisme. Il a également été jugé importante d'apaiser les circulations autour de certains secteurs : les portes, le périphérique et les grands axes de circulation, afin notamment d'assurer la sécurité de toutes et tous et favoriser la circulation et le développement des modes doux et des transports en commun.

Si certaines villes ont entrepris des actions pour réduire la place de la voiture en ville, des débats ont émergés concernant ces politiques :

A Pantin :

L'utilisation de la voiture doit être réduite pour certains participants. Ces derniers estiment important de laisser plus de places aux transports en commun par exemple. Les **camions sont notamment jugés trop importants** et les **sens de circulation sont pointés du doigt** (le sens unique poserait en effet problème pour un participant qui juge qu'il convient de garantir la continuité des sens de circulation et d'obtenir un plan de circulation intelligent)

A Montreuil :

Les **voitures sont actuellement jugées trop présentes** dans le centre de Montreuil, ou boulevard de la Boissière par exemple. Face à l'augmentation du nombre de **pistes cyclables, induisant une réduction de la voie dédiée** aux automobilistes, ce changement apporterait selon certains pollutions et bouchons notamment avenue de la résistance, rue Gabriel Perry, et à Croix de Chavaux.

Aux Lilas :

Les **circulations semblent s'être densifiées** sur la ville avec :

- Les travaux liés au métro
- Les changements intervenus boulevard de la liberté (jugé agréable en raison de son accès limité et dont la réouverture est crainte) et sur la rue de Paris, qui n'est pas large au regard de sa fréquentation.
- « Le secteur de l'autoroute (nœud avec Bondy, à l'est du territoire, avec le croisement de l'A3, A86, etc.) est difficile en tout temps »

A Romainville : Un plan de circulation questionné

Les **conditions de circulation sont critiquées**, et pointées du doigt, notamment **rue Carnot**. « Les feux de circulation n'aident pas à fluidifier le trafic et sont jugés trop nombreux ». Les interrogés se sont montrés en faveur de **mobilités plus vertes** mais ces derniers considèrent nécessaire d'avoir un réseau de transports efficace et un maillage vélo suffisant.

Anticiper les besoins et contraintes climatiques, en prenant en compte les réalités du territoire

Certaines personnes rencontrées invitent à **faire preuve d'anticipation** pour réfléchir aux circulations de demain avec l'accroissement de la population. Limiter le recours à la voiture en contraignant les véhicules anciens, bien souvent utilisés par des personnes n'ayant les moyens d'acheter de nouveaux véhicules dits propres semble problématique, d'autant plus sur un territoire faisant face à de nombreuses disparités. Si l'utilité de la **ZFE** a été reconnue sur le principe, également en dehors de Paris, son application a toutefois **fait débat**. En l'absence de transports en commun et solutions alternatives efficaces la mise en place de cette mesure peut s'avérer difficile. Des participants ont ainsi évoqué les difficultés que peuvent rencontrer certains foyers à renouveler leur véhicule et subir le cout d'une telle mesure, d'autant plus eu égard à la situation actuelle et au cout induit par l'inflation et la crise énergétique actuellement rencontrée.

Afin de contourner ces problématiques, il a été proposé de **développer l'autopartage via l'installation de stations de véhicules à louer**, comme à Paris. Cette proposition a notamment été plébiscité pour les déplacements occasionnels..

Des déplacements motorisés et des stationnements à encadrer et mieux penser



Repenser le stationnement et les livraisons

Une prise en compte du stationnement jugée insatisfaisante :

Différentes problématiques en matière de stationnements ont été identifiées : **présence de voitures ventouses, stationnements sauvages sur les trottoirs, manques de places dans certains quartiers et aux abords de commerces et établissements recevant du public** (ex. Montreuil, Romainville, sans parking public, gare de Bondy, Bobigny, Bagnolet, Pantin avenue Jean Lolive). Alors qu'il a été proposé par certains de développer l'offre de stationnements (notamment gratuits) tandis que d'autres souhaitent que la priorité soit donnée au développement des transports en commun et modes doux.

Mieux réglementer le stationnement :

Car il est parfois difficile de se stationner pour les déplacements quotidiens, certains proposent de **développer les zones bleues et préserver une proportion de stationnements gratuits**, également pour les résidents ne disposant de places. Ceci pourrait reposer sur la possibilité de bénéficier d'un stationnement résident gratuit pour une voiture, et d'un stationnement à tarif préférentiel, augmentant en fonction du nombre de voitures par foyers.

Connecter parkings et offre de transports en commun

Le développement de **parkings relais** apparaît nécessaire pour certains afin de faire changer les manières de se déplacer. Strasbourg a par exemple été mis en avant avec une politique incitative permettant à des automobilistes de laisser leurs voitures aux abords des grands axes de transports pour rejoindre leurs lieux de travail ou destinations. Ceci pourrait également constituer une alternative et permettre aux personnes n'ayant pas de véhicules pouvant entrer dans la ZFE de se déplacer en contournant le problème.

Il a toutefois été jugé important d'avoir des parkings **sécurisés et surveillés** pour que ces derniers soient utilisés. Certains parkings aux abords des axes de transports sont en effet pointés du doigt pour leur manque de sécurité (ex. parking Camier à Bobigny).

Des livraisons à mieux prendre en compte

Pour les commerces, mais également en raison de l'augmentation des livraisons à domicile, il apparaît nécessaire de prévoir **davantage de places de livraison voire d'aires d'attentes** afin d'éviter la présence d'un trop grand nombre de livreurs au sein de différents espaces par exemple (ex. Aux Lilas, proche du métro mairie des Lilas, rue de Paris ou boulevard de la liberté ; à Pantin, avenue Jean Lolive ; et dans les autres communes).

Annexe n° 6

Diagnostic :
bilan de la concertation des stands in situ
par commune

En bref : quel bilan, quels retours et quelles pistes d'actions repérés à Bagnolet ?



Une 15^{aine} de participant.e.s et une 10^{aine} d'enfants rencontrés

Transports collectifs : une forte attente concernant une amélioration de l'offre

- Résorber les problématiques de bus actuelles
- Faciliter la circulation des bus et les parcours

Principales pistes d'enjeux / actions :

Mobilités douces : Encourager de nouvelles mobilités

- Travailler sur les itinéraires piétons (propreté, entretien, revêtements pour plusieurs usages, etc.) et développer une politique vélo (améliorer les aménagements cyclables et continuités)
- Améliorer les cheminements piéton (les apaiser, les ordonner et rendre plus lisibles)

Des déplacements motorisés problématiques :

- Agir sur l'état de la chaussée, les stationnements et la mise en place d'espaces de stationnement plus coordonnés
- Des travaux et bouchons sur lesquels il convient d'agir

Une offre de transports collectifs à renforcer, notamment les bus

Un réseau de bus à parfaire

Une « énorme dégradation » et plus globalement un **manque d'efficacité des bus** ont été soulignées à de nombreuses reprises notamment en ce qui concerne les **fréquences des bus**, ainsi que leurs **horaires** :

- « Le 76 a trop d'attente, trop de retard et est saturé » et le 318 fait également face à de « gros problèmes d'horaires, d'affichages et de fréquence ».
- Le 102, 115, et 122 ont également été mis en avant.

Certains évoquent l'importance de **faciliter la circulation** des bus afin d'améliorer leur efficacité (rapidité, fréquence...).

Des personnes souhaitent que le **réseau de bus et de transport soit plus développé, notamment entre le 20^{ème} arrondissement de Paris et Bagnolet pour combler les manques actuels.**

Des mobilités douces à apaiser et développer face aux conflits d'usages

Des mobilités douces faisant face à des conflits d'usages

Des cheminements et déplacements piétons à conforter et dont l'accessibilité doit être préservée

Les **cheminements piétons sont perturbés** par les trottinettes et vélos, en plus des voitures. Il convient donc de renforcer le **partage de la voie publique** en ville afin de favoriser la pratique des modes actifs.

La **qualité de la voirie et du revêtement est également pointée** (« chaussée abîmée, racines des arbres, bosses », « déchets »), ce qui peut avoir un impact sur les déplacements des familles avec poussettes qui ne bénéficient pas forcément de place nécessaire ou subissent les différences de niveaux.

Un développement du vélo à encourager et poursuivre

Améliorer les **aménagements cyclables, continuités et équipements dédiés à l'usage du vélo** apparaît comme nécessaire pour un bon nombre de participants. L'**absence de pistes sécurisées** a été pointée à plusieurs reprises (« j'ai peur de faire du vélo avec les enfants, car ce n'est pas sécurisé sur la route ») avec des **conflits d'usages** liés à la voiture (stationnement sur les pistes, routes, etc.) tandis que d'autres estiment qu'elles ne sont parfois pas utilisées et que les vélos préfèrent aller sur la route.

La question du **stationnement vélo** doit également être prise en compte, tant au sein des nouveaux bâtiments qu'au sein de l'espace public.

Quelques remarques sur les déplacements motorisés et un manque de places de stationnement :

Un stationnement jugé insuffisamment pris en compte

Les **places** dans le centre et dans les espaces et lieux recevant des publics sont **jugées insuffisantes**.

Des conditions de circulation difficiles

Les **travaux et bouchons aux portes** ont été soulignés et déplorés.

En bref : quel bilan, quels retours et quelles pistes d'actions repérés à Bobigny ?



Une 10^{aine} de participant.e.s et une 15^{aine} d'enfants rencontrés

Transports collectifs : une forte attente concernant une amélioration de l'offre

- Penser à demain et anticiper les besoins futurs, sans attendre les travaux du Grand Paris en raison d'un réseau déjà saturé

Principales pistes d'enjeux / actions :

Mobilités douces : dédensifier via de nouvelles mobilités

- Améliorer les aménagements cyclables et continuités, notamment Nord-Sud
- Travailler sur les itinéraires piétons (propreté, entretien, revêtements pour plusieurs usages, etc.) et développer une politique vélo
- Améliorer les cheminements piétons (les apaiser, les ordonner et rendre plus lisibles)
- Développer de véritables espaces de balade à sanctuariser

Une politique de stationnement à redéfinir :

- Agir sur l'état de la chaussée et pour plus de lisibilité
- Éviter les conflits d'usages en réglementant et sanctionnant

Dans un monde idéal, si tu avais une baguette magique, comment est-ce que tu te déplacerais demain ?

C'est la question à laquelle ont répondu une 15^{aine} d'enfants qui ont également donné leur avis sur leurs déplacements actuels, et sur leur vision pour les déplacements du futur.

« Dans un monde idéal, on aurait une ville plus propre avec moins de pollution, de bruits et d'embouteillages. On ne roulerait que dans des transports en commun (bus, train) plus confortables, avec moins de monde, ou en vélo. Il n'y aurait que des voitures de pompiers ou de police pour les urgences »

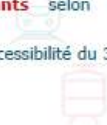
« J'aimerais quand même avoir des voitures »

Une offre de transports collectifs surchargée

Un réseau saturé ?

Les bus et le tramway sont jugés trop fréquentés, et donc **surchargés, bruyants et malodorants** selon les enfants.

La ligne 301 pose problème, tandis que l'accessibilité du 322 a été questionnée.



Des mobilités douces à apaiser et développer face aux conflits d'usages

Des cheminements piétons à clarifier et adapter

L'accessibilité est jugée difficile. Les trottoirs sont trop hauts, compliqués, avec déambulateurs, ou en fauteuils. Les cheminements sont parfois difficiles (les passages piétons sont absents).

Des pistes cyclables, cheminements et équipements pour les vélos à sécuriser

L'usage du vélo est jugé difficile par les enfants pour les déplacements du quotidien. L'usage du vélo semble en effet peu sécurisé et sécurisant pour les enfants (notamment au niveau du canal selon les enfants qui évoquent avoir peur de tomber dans l'eau).



Des conflits d'usages sur les déplacements motorisés et le stationnement :

Une gestion de la voirie critiquée

Les participants ont regretté **l'état de certaines routes** (crevasses, nids de poule).

Ces derniers ont également **critiqué l'absence de marquage, signalétique.**



Du stationnement à mieux réglementer et penser

Les **voitures ventouses et mal garées** sont longuement critiquées (rue Robespierre avec des épaves par exemple). Des **détournements d'usages** ont également été pointés du doigt au sein de certains parkings (ex. parking Camier, « mal fréquenté » et drainant beaucoup de personnes avec la Cité Administrative et le Tribunal judiciaire).



Penser des espaces de respiration

Les enfants ont exprimé le besoin d'avoir **davantage d'espaces de balades / récréatifs sécurisés et verts.**

Des participants ont quant à eux regretté l'absence de passage de la promenade des Hauteurs à Bobigny.



La promenade des Hauteurs est un projet de mise en valeur paysagère, urbaine, sociale et économique du plateau de Romainville sur les territoires d'Est Ensemble (Le Pré-St-Gervais, Pantin, Les Lilas, Romainville, Noisy-le-Sec, Montreuil et Bagnolet), de Paris (19^e et 20^e), de Rosny-sous-Bois (93) et de Fontenay-sous-Bois (94).

En bref : quel bilan, quels retours et quelles pistes d'actions repérés à Bondy ?



35
participant.e.s
rencontré.e.s
environ

Transports collectifs : une forte attente concernant une amélioration de l'offre et des travaux faisant débat

- Améliorer l'accès et l'accessibilité au réseau de transports (affichage, stations, etc.)
- Travailler à l'amélioration du cadencement pour les déplacements du quotidien (amplitudes horaires à revoir)
- Penser à demain et anticiper les besoins futurs, sans attendre les travaux du grand Paris en raison d'un réseau déjà saturé

Principales pistes d'enjeux / actions :

Mobilités douces : dédensifier via de nouvelles mobilités

- Améliorer les aménagements cyclables et continuités, notamment Nord-Sud
- Travailler sur les itinéraires piétons (propreté, entretien, revêtements pour plusieurs usages, etc.) et développer une politique vélo (avec des espaces de rencontres sécurisés ex. Nice dispose d'espaces de rencontres où piétons et vélos se croisent mais sont limités à 20 km/h).
- Améliorer les cheminements piétons: (les apaiser, les ordonner et rendre plus lisibles)

Une politique de stationnement à redéfinir :

- Repenser et coordonner les circulations afin de trouver le juste équilibre entre nouveaux usages et voiture par exemple.
- Repenser le stationnement au profit des résidents mais également des commerçants en réglementant et contrôlant plus fréquemment pour éviter tout conflit d'usage
- Une motorisation à abaisser mais une ZFE possible uniquement en cas d'offre complémentaire structurante

Une offre de transports collectifs, notamment bus à renforcer

Amélioration des transports et de leur accessibilité : une nécessité

Beaucoup de retards sont signalés sur l'ensemble des transports et **l'offre est jugée trop peu importante** l'été au même titre que le soir après 22h ou tôt le matin. Le **cadencement doit être amélioré**, notamment sur le T4 et le RER, et il **convient d'anticiper avant que cela ne soit trop saturé**.

Certains évoquent toutefois la présence de **bon nombre d'alternatives** permettant de contourner de gros blocages. D'autres estiment que **l'offre de transports est à améliorer voire développer** avec des correspondances mieux pensées, des navettes à redévelopper pour les personnes âgées et des infrastructures (ex. gare, stations) à améliorer et adapter pour toutes et tous (absence de bancs, quais de gare pas au niveau, marches ou escalators non réparés, ascenseurs, cheminements pour personnes non voyantes, etc.) avec une signalétique et communication plus efficace (« on a des problèmes pour se repérer »).

Une attente du Grand Paris mesurée

Les **évolutions liées au Grand Paris sont attendues**, au même titre que la fin des travaux, critiqués pour leur manque de communication, leur coût et les relogements / expropriations à prévoir.



Anticiper et apaiser les déplacements motorisés :

Apaiser les circulations tout en pensant à demain

Outre quelques incivilités et conduites dangereuses (ex. rodéos), certains habitants considèrent nécessaire d'adapter les circulations et de repenser certains accès à Bondy, notamment au niveau du Pont de Bondy.

Certains participants invitent à **faire preuve d'anticipation** pour réfléchir aux circulations de demain avec l'accroissement de la population. Des problèmes de saturation du réseau routier sont mis en avant sur l'A86 et l'A3 aux heures de pointe, tandis que d'autres craignent des bouchons plus conséquents une fois que le Tzen sera terminé et que l'accès sera réduit.

En marge, la **ZFE** est jugée peu adaptée aux problématiques de précarité, au coût induit par la **crise énergétique et à l'inflation**.



Des stationnements et livraisons à encadrer et mieux penser :

Un stationnement résidentiel à encadrer et une gestion du stationnement de courte durée à revoir :

L'offre de **stationnement** aux abords de la gare est critiquée. « *Les travaux doivent prendre en compte les problématiques de stationnement et de livraison* ». A l'échelle de la ville, le stationnement résidentiel est apprécié malgré la présence de stationnements clairement identifiés et de nombreux conflits d'usages (voitures ventouses, double fil, etc.). Il faut maintenir le stationnement résidentiel tout en le réglementant (ex. un véhicule pris en compte par famille pour ceux n'ayant pas de garage).

Les **emplacements livraison et l'accès aux commerces et services** sont jugés difficiles d'accès, ce qui provoque du stationnement en double file, alors que les livreurs sont de plus en plus nombreux avec le changement des pratiques (livraison de courses, restaurants, etc.).



Des mobilités douces à apaiser et développer face aux conflits d'usages

Un partage de la route et des cheminements difficiles avec de nombreux conflits d'usages entre piétons, vélos, trottinettes mais aussi scooters empruntant les voies piétonnes, trottoirs.

Des cheminements piétons et déplacements à adapter et conforter pour plus d'accessibilité et de sécurité

Les participants rencontrés considèrent important de **repenser les cheminements piétons** pour davantage les sanctuariser et permettre aux PMR d'être sur les trottoirs alors que des voitures s'y stationnent en temps normal. Il convient ainsi de penser également les questions d'accessibilité afin que les **cheminements piétons soient accessibles à tout âge et pour différents usages** (ex. bancs pour la promenade et le repos, revêtements pour la course, la promenade, les déplacements quotidiens, espaces ombragés).

En marge certains pointent l'importance de **repenser les espaces et leur dimensionnement** jugé trop étroit et anxiogène, comme Pont de Bondy, avec une chaussée trop étroite et dangereuse, ou pour le passage souterrain, un espace peu éclairé provoquant un sentiment d'insécurité.



Développer les voies vélo et le stationnement

Bondy est jugé comme peu pourvu en emplacements pour les vélos. Il convient donc de **développer le stationnement vélo et les pistes cyclables**.



En bref : quel bilan, quels retours et quelles pistes d'actions repérés aux Lilas ?



35
participant.e.s
environ

Transports collectifs : une bonne desserte vers Paris et le métro mais une offre plus ou moins lisible et accessible

- Faciliter la circulation des bus et permettre une intermodalité facilitée: ne pas réduire l'offre avec les nouveaux projets, l'offre de bus étant jugée très vieillissante
- Améliorer l'accès et l'accessibilité au réseau de transports (affichage, stations, etc. : gros point noir sur l'escalator hors d'état de marche Mairie des Lilas)

Principales pistes d'enjeu / actions :

Mobilités douces : dédensifier via de nouvelles mobilités

- Améliorer les aménagements cyclables et continuités, notamment Nord-Sud
- Travailler sur les itinéraires piétons (propreté, entretien, revêtements pour plusieurs usages, etc.) et développer une politique vélo
- Améliorer les cheminements piétons (les apaiser, les ordonner et rendre plus visibles)

Une politique de stationnement à redéfinir :

- Repenser et coordonner les circulations afin de trouver le juste équilibre entre nouveaux usages et voiture par exemple.
- Développer une politique de stationnement, et ouvrir à une réglementation en matière de stationnement (motorisé et vélo) et livraison pour faire face aux nouvelles manières de consommer (livreurs à vélo, livraisons à domicile, etc.)
- Une motorisation à abaisser mais une ZFE possible uniquement en cas d'offre complémentaire structurante

Une offre de transports collectifs à conforter

Une offre et de transports appréciée pouvant être améliorée

De nombreux participants ont estimé que la commune bénéficie d'une **bonne desserte de transports en commun pour aller à Paris** ou dans les communes d'Est Ensemble.

Plusieurs transports et améliorations sont toutefois **attendus** :

- Le M11 est jugé vieillissant, et saturé en heures de pointe
- Il ne faudra pas réduire les lignes de bus quand le métro arrivera
- Le Tillbus est à poursuivre et à développer

Pour un participant, **le TZen n'est pas jugé comme une bonne chose** (l'exemple d'Amiens et son BHNS a été cité). Un tramway serait plus apprécié.

Un réseau bus jugé en fin de vie et laissé pour compte entre banlieues

Les **transports actuels sont jugés vieillissants**, notamment en ce qui concerne le réseau de bus :

- « Il semblerait que le 93 bénéficie du parc de bus en fin de vie » : les bus 76, 60, 120, 249 et 105, dont la déviation est critiquée, sont jugés comme étant trop peu renouvelés et pas à la hauteur.
- La fréquence de banlieue en banlieue est jugée mauvaise.

Un gros point noir : l'accessibilité du métro Mairie des Lilas

« L'accessibilité est à poursuivre dans les transports. Le **métro mairie des Lilas a son escalator en panne** depuis un certain temps ce qui crée de nombreux problèmes pour les personnes âgées qui prennent le taxi afin de ne pas avoir à prendre des marches »

Des mobilités douces à apaiser et développer face aux conflits d'usages

Des conflits d'usages aux dépens des mobilités douces et un abaissement de la place des piétons

Les participants estiment que le **code de la route et le partage de la chaussée ne sont pas respectés**. Il convient d'améliorer le partage des espaces, leur lisibilité, et leur configuration (meilleur revêtement, mobilier, éclairage, liaison, conditions de franchissements ex. RN3) et de s'améliorer en termes de :

- Déplacements vélo : les pistes cyclables sont à développer
- Déplacements piétons : avec des trottoirs trop peu entretenus (ex. rue du Tapis Vert cabossé avec les racines)

Certains invitent ainsi à penser davantage d'espaces de balade, et plus globalement d'espaces sécurisés, connectés, entretenus, verts et ombragés.

Des stationnements et livraisons à questionner :

Une réglementation et gestion à revoir

Les participants estiment qu'il conviendrait de :

- **Revoir la réglementation liée au stationnement** car il est parfois difficile d'accéder aux commerçants, aller chez les médecins, etc. ou avoir accès à du stationnement pour les visiteurs occasionnels.
- **Créer davantage de parkings** gratuits, surveillés en lien avec les réseaux de transports en commun afin de favoriser leur utilisation et l'intermodalité.

Des livraisons à faciliter

« Les manières de consommer et de vivre font qu'aujourd'hui la livraison est de plus en plus utilisée. Il faut donc avoir **davantage de places de livraison**, que cela soit **pour les camions, les utilitaires, ou les espaces d'attente pour les livreurs** (ex. au métro des Lilas, rue de Paris, boulevard de la Liberté où se trouvent des commerces) »

Quelques remarques sur les déplacements motorisés :

Une circulation devenue difficile

Les **circulations semblent s'être densifiées** sur la ville avec :

- Les travaux liés au métro
- Les changements intervenus boulevard de la Liberté (jugé agréable en raison de son accès limité et dont la réouverture est crainte) et sur la rue de Paris, qui n'est pas large au regard de sa fréquentation.
- « Le secteur de l'autoroute (nœud avec Bondy, à l'est du territoire, avec le croisement de l'A3, A86, etc.) est difficile en tout temps »

Une circulation automobile à ralentir, apaiser et encadrer

La **présence de voitures et motos est critiquée** (pollution, également sonore) et jugée trop importante (ex. « rue de Romainville où les voitures roulent trop vite », ou pour permettre le recours au vélo dans de bonnes conditions notamment).

De ce fait, la **ZFE** est importante pour limiter la pollution, également en dehors de Paris. Son **application peut toutefois être difficile** en l'absence de transports en commun et de solutions alternatives efficaces. Les foyers n'ont pas tous les moyens financiers qu'entraîne la mise en place d'une telle mesure.

En bref : quel bilan, quels retours et quelles pistes d'actions repérés à Montreuil ?



35
participant.e.s
rencontré.e.s
environ

Transports collectifs : un réseau à soutenir, entretenir et conforter

- Faciliter la circulation des bus et permettre une intermodalité facilitée
- Améliorer l'accès et l'accessibilité au réseau de transports (affichage, stations, etc.)

Principales pistes d'enjeu / actions :

Mobilités douces : améliorer les cheminements vélo et continuités

- Améliorer les aménagements cyclables et continuités, notamment Nord-Sud
- Travailler sur les itinéraires piétons (propreté, entretien, revêtements pour plusieurs usages, etc.) et développer une politique de stationnement, de communication et d'accès aux vélos (ex. bourses au vélo)
- Améliorer les cheminements piéton (les apaiser, les ordonner et rendre plus visibles)

Une politique de stationnement à redéfinir :

- Repenser et coordonner les circulations afin de trouver le juste équilibre entre nouveaux usages et voiture par exemple.
- Développer une politique de stationnement, et œuvrer à une réglementation en matière de stationnement (motorisé et vélo)

Une offre de transports collectifs, notamment bus, décriée et à renforcer



Un réseau de bus à parfaire

De manière globale un **manque d'affichage, de fréquence et des retards** sont soulignés en plus d'une **saturation**. Une **réelle dégradation des circulations de bus** depuis plusieurs mois a été constatée par de très nombreux habitants.

De nombreuses lignes ont été mises en avant :

- La 102 (retards, affichage, fréquence) et 122 (saturée, peu pratique pour les poussettes) principalement
- La 121 (avec une saturation et baisse de fréquence depuis la CoVid)
- La 127 (pas assez de bus et de places car complet, avec des changements d'itinéraires et un manque d'accessibilité pointé)
- La 129 (pas assez de bus même si certains voient une amélioration)
- Mais également la 76, 221, 301 et 322

Le haut de Montreuil ou la porte de Bagnolet sont aussi évoqués comme points sensibles.

Il est ainsi demandé une **amélioration du réseau bus, avec des couloirs dédiés** par exemple, et une meilleure connexion avec les autres moyens de transports (tramway et métro, qu'il conviendrait de doubler entre Mairie de Montreuil et Nation par exemple)

Les bus : 120,124,118 sont considérés comme plutôt bons.

Quelques remarques sur les déplacements motorisés :

Des voitures jugées encore trop présentes en ville, malgré une réduction au profit du vélo faisant débat

Les **voitures sont actuellement jugées trop présentes** dans le centre de Montreuil, ou boulevard de la Boissière par exemple.

Face à l'augmentation du nombre de **voies cyclables, induisant une réduction de la voie** dédiée aux automobilistes, ce changement apporterait selon certains des pollutions et bouchons notamment avenue de la résistance, rue Gabriel Péri, et à Croix de Chavaux.

Des mobilités douces à apaiser et développer face aux conflits d'usages

Des cheminement piétons et déplacements à repenser pour plus d'accessibilité et de lisibilité

Les **cheminements piétons sont tantôt bien perçus (propres et ordonnés) tantôt jugés peu accessibles** (ex. à Croix de Chavaux).

L'accessibilité a également été pointée du doigt, notamment pour les déplacements faisant appel aux poussettes (ex. rue Edouard Vaillant, rue Picart, Croix de Chavaux).

Une sensibilisation au vélo à poursuivre

Le **développement des aménagements cyclables au sein de la commune de Montreuil a été plébiscité** par une majorité de personnes. Les conflits d'usages ont une nouvelle fois été pointés du doigt. Il conviendrait en effet de poursuivre les campagnes de sensibilisation afin de développer les bons comportements dès le plus jeune âge.

En matière de **stationnement vélo**, les habitants estiment qu'il convient de développer davantage d'emplacements, mais aussi de stations Vélib'.

Le développement du vélo doit également passer par la mise en place d'**équipements et de voies de qualité**. Enfin, il est apparu important de rendre plus accessible l'accès au vélo par le biais de bourses aux vélos par exemple.

Des stationnements et livraisons problématiques :

Un accès aux commerces et services jugé peu efficace :

L'offre de **stationnement** aux abords de la Place du Marché et des commerces est jugée insuffisante. Le manque de places gratuites a ainsi été souligné et dénoncé.

Les **emplacements livraisons** sont également jugés comme étant **mal pensés**, obligeant les camions à être en double file, ou encore empiéter sur les voies cyclables jouxtant les emplacements dédiés.

En bref : quel bilan, quels retours et quelles pistes d'actions repérés à Noisy-le-Sec ?



40
participant.e.s
rencontré.e.s
environ

Transports collectifs : prendre en compte la période de creux avec les nouveaux projets

- Améliorer l'offre et la fréquence en anticipant la période de creux avec les projets structurants
- Améliorer l'accès et l'accessibilité au réseau de transports

Principales pistes d'enjeu / actions :

Mobilités douces : améliorer les cheminements vélo et continuités

- Améliorer les aménagements cyclables et continuités, notamment Nord-Sud
- Travailler sur les itinéraires piétons (propreté, entretien, revêtements pour plusieurs usages, etc.) et développer une politique de stationnement vélo efficace
- Améliorer les cheminements piétons (les apaiser et rendre plus visibles)

Une politique de stationnement à redéfinir :

- Sécuriser les abords des écoles et apaiser les circulations en général
- Développer une politique de stationnement en périphérie, et une réglementation en matière de stationnement, résidentiel notamment afin de permettre le contrôle des dérivés



Une offre de transports collectifs, à davantage connecter et fluidifier

Développer une offre de transports qualitative (fréquence, desserte)

Des problèmes de fréquence sur certaines lignes sont pointés sur :

- La 545 à de nombreuses reprises
- 105, 145,
- Et sur le RER

L'offre de transports semble insuffisamment adaptée et connectée : « la desserte est à revoir sur certains quartiers » et se doit d'être plus verte à l'avenir (ex. quais de tram).

Penser la période de transition et l'arrivée des nouvelles offres

Les participants se sont montrés attentifs à la période de transition et à la desserte des nouvelles lignes et offres :

- L'arrivée du M11 et l'absence de desserte en attendant le T1 font l'objet de craintes.
- La mise en place de navettes de rabattement est à envisager le temps des travaux, et afin de pallier l'absence de transports structurants sur l'axe Nord-Sud, pour rejoindre Montreuil par exemple.

Des problèmes d'accessibilité au sein des bus et métro, gares RER, qu'il convient de résorber, mais un tram accessible en fauteuil roulant.

Des mobilités douces à déployer et repenser

Préserver et repenser les espaces de cheminements dans leur globalité

Les cheminements actuels ne sont pas jugés adaptés : « les rues sont étroites, avec des trottoirs pas assez larges, dangereux, avec un revêtement plus que mauvais et un éclairage public à repenser ». Il apparaît donc nécessaire de :

- Les apaiser : « Il y a de nombreuses incivilités / conflits d'usages : les personnes ne font plus preuve de civisme : entre les trottinettes et piétons rue de Paris, les vélos sur les trottoirs, etc. » (ex. rue de Paris), en les rendant plus verts par exemple
- Les rendre plus visibles (signalétique, marquage au sol, délimitation physique, luminosité)

Développer l'accessibilité et rendre les déplacements plus aisés

« Il faut travailler sur l'accessibilité en revoyant les trottoirs, le revêtement des sols, les poubelles, motos sur le trottoirs, etc. C'est parfois un parcours du combattant avec les voitures, etc. » a déclaré une participante.

Développer les infrastructures et équipements vélo : un besoin

« On est en retard sur le développement du vélo ! », « il faut agir sur le développement du vélo » ont déclaré des participants.

Pour ce faire, les participants ont pointé plusieurs pistes d'actions :

- Développer des pistes et continuités cyclables
- Travailler à la mise en place de liaisons Nord-Sud également à vélo
- Repenser les stationnements, avec de meilleurs systèmes d'attaches permettant d'avoir de véritables points d'ancrage : pas un ancrage au mur où seule une roue peut être accrochée.

Des déplacements motorisés et des stationnements à encadrer et mieux penser :

Une place de la voiture en ville à réinterroger

Pour certains participants il convient de repenser la place de la voiture et son utilisation :

- « Il y a encore trop de voitures mais surtout trop d'autosolisme »
- « Il faut sécuriser les espaces aux abords des écoles »
- Il faut travailler sur les parkings relais pour avoir moins de voiture comme à Strasbourg avec une politique incitative.

Un stationnement faisant l'objet de débat : entre préservation et meilleure réglementation

La ville manquerait de stationnements clairement identifiés, et ferait face à de nombreux conflits d'usages occasionnant des difficultés de circulation. Un participant considère ainsi qu'il faut développer les zones bleues et veiller à leur respect tandis que d'autres participants considèrent qu'il y a trop de stationnements. Un d'entre eux a d'ailleurs déclaré : « il ne faut pas avoir peur de supprimer du stationnement si cela profite au tramway par exemple ».

En bref : quel bilan, quels retours et quelles pistes d'actions repérés à Pantin ?



Une **20aine**
de
participant.e.s
rencontrés

Transports collectifs :
développer et rendre plus
accessibles les transports
(interconnexion)

- Améliorer l'offre de transports en s'appuyant sur les projets structurants
- Améliorer l'accès et l'accessibilité au réseau de transports

Principales pistes d'enjeux / actions :

Mobilités douces : améliorer les cheminements vélo et continuités

- Renforcer le partage de la voie publique en ville afin de favoriser la pratique des modes actifs en évitant les conflits d'usages :
- Améliorer les aménagements cyclables (intersections, signalétique, séparations physiques, revêtements) et continuités, entre banlieue et Nord-Sud.
- Travailler sur les itinéraires piétons (propreté, entretien, revêtements pour plusieurs usages, etc.)
- Développer le stationnement vélo

Des déplacements motorisés et une place de la voiture à repenser

- Inciter et faciliter l'apparition de mobilités plus vertes sur le territoire de manière réfléchie (ex. sur l'usage de l'électrique)
- Pacifier les circulations en repensant le schéma de circulation actuel (jouant sur le stationnement et les livraisons et pouvant avoir certains effets pervers).

Une offre de transports collectifs, à redéployer

Un réseau de transports critiqués

Des **besoins d'améliorer** plusieurs lignes de transport ont été évoqués :

- Le **réseau de bus** en fin de vie, dont la **fréquence est à développer** ainsi que les **liaisons Nord-Sud** sur le territoire.
- Le **T1** en fin de vie, avec des voitures à changer urgemment et des quais à développer
- La ligne de **métro 5**, jugée saturée et dont l'avenir est questionné
- Le **Tzen 3 attendu**, notamment afin de désengorger l'ex RN3
- La **possible extension des navettes fluviales** mises en place l'été, avec le développement du port de plaisance

Il a été évoqué l'importance de **prendre en compte le vieillissement de la population** (pour les accès PMR aux transports, notamment bus, jugés plus sécurisants et accessibles, ou métro).



Des mobilités douces à apaiser et développer face aux conflits d'usages

Des mobilités douces faisant face à des conflits d'usages

Des cheminements et déplacements piétons à conforter et dont l'accessibilité doit être préservée

Les **cheminements piétons sont perturbés** par les trottinettes et vélos, en plus des voitures. Le **partage de la voie publique** apparaît donc comme plus que nécessaire, afin d'**apaiser les cheminements piétons**.

La **propreté, qualité de la voirie et du revêtement est également pointé** : avenue Jean Lolive, entre Pantin et Bobigny, et plus globalement en ce qui concerne certains passages jugés étroits et peu sécurisants, notamment sous des ponts (où il conviendrait de mettre des miroirs par exemple).



Un développement du vélo à encourager et poursuivre

Améliorer les **aménagements cyclables, continuités et équipements dédiés à l'usage du vélo** apparaît comme nécessaire (liaison Nord - Sud à développer au même titre que les liaisons de banlieue en banlieue, pistes non pavées, éclairées).

Certaines pistes sont à rénover ou repenser :

- Montreuil / Romainville
- Piste proche 4 chemins, rue Edouard Vaillant (avec des conflits d'usages)
- Avenue de Bretagne ou Jean l'Olive



La question du **stationnement vélo** doit également être prise en compte, et poursuivie, même si des efforts sont constatés sur Pantin.

Développer une filière autour du recyclage de vélos sur le territoire

Des vélos sont jetés canal de l'Ourcq. Leur réemploi doit être permis selon un participant pour des pièces détachées par exemple.



Quelques remarques sur les déplacements motorisés et le stationnement :

Des conditions de circulation difficiles

L'**utilisation de la voiture doit être réduite** pour certains participants. Ces derniers estiment important de laisser plus de places aux transports en commun par exemple. Les **camions sont notamment jugés trop importants** et les **sens de circulation sont pointés du doigt** (le sens unique pose en effet problème et les différents sens de circulation doivent ainsi être rapprochés des uns des autres afin que cela ne crée pas de conflits d'usages)

Les voitures électriques sont jugées problématiques (en terme de ressources de production, coûts élevés, etc.).

Un stationnement jugé mal pris en compte

L'**Avenue Jean Lolive**, telle qu'actuellement configurée **ne permet pas aux personnes de s'arrêter** en voiture notamment **ou de livrer correctement** pour se rendre aux commerces.

Enfin, les **vélos et deux roues motorisés** (utilisés pour le côté pratique et économique, pour le non paiement du stationnement par un participant) **manqueraient de stationnement**.



En bref : quel bilan, quels retours et quelles pistes d'actions repérés au Pré Saint-Gervais ?



40
participant.e.s
rencontré.e.s
environ

Transports collectifs : développer et rendre plus accessibles les transports (interconnexions)

- Améliorer l'accès aux pôles d'échanges majeurs et rendre le réseau de transports accessible dans son ensemble
- Faciliter l'accès aux transports et mettre en accessibilité des arrêts et stations pour les PMR.

Principales pistes d'enjeux / actions :

Mobilités douces : améliorer les cheminements vélo et continuités

- Renforcer le partage de la voie publique en ville afin de favoriser la pratique des modes actifs.
- Améliorer les aménagements cyclables (intersections, signalétique, séparations physiques, revêtements) et continuités.
- Développer les équipements propres aux déplacements vélo (pompe, arceaux).

Des déplacements motorisés et une place de la voiture à repenser

- Inciter et faciliter l'apparition de mobilités plus vertes sur le territoire : électrique, autopartage, etc.
- Abaisser la place des camions et de la voiture en ville tout en pensant aux personnes à mobilité réduite et aux nouveaux usagers.

Une offre de transports collectifs, sous dimensionnée et éloignée

Reconquérir le centre pour les connexions à l'offre structurante

L'offre de transports actuelle est jugée comme étant sous dimensionnée par rapport à la population existante.

Le centre du Pré Saint-Gervais n'est pas desservi :

- Tout est à 10 mins à pied afin de rejoindre métro et tramway
- Le P'tit bus est apprécié mais son cadencement est jugé trop peu important.
- Une desserte du centre ville à vitesse lente et de nouveaux tracés de bus sont demandés. Il a été proposé que le 170 rejoigne les axes de transports structurants et qu'il desserve le centre-ville.

Une offre de transports jugée peu accessible et adaptée

Les personnes à mobilité réduite peuvent avoir du mal à rejoindre les axes de transport avec la déviation de certaines lignes, le centre piétonnier et la montée difficile à Robert Debré. Il a également été précisé que les arrêts doivent être plus accessibles et abrités.



Des mobilités douces et un développement des infrastructures vélo attendu

Améliorer les cheminements vélo et continuités cyclables

L'absence de cheminements vélos sécurisés, en bon état et bien lisibles a été soulignée (ex. rue de Paris, Robert Debré). Un développement du stationnement vélo et des aménagements cyclables sont attendus via :

- Des pistes en site propre, car les contresens ne rendent pas forcément lisibles les sens de circulation.
- Des séparations physiques et plots
- Des intersections plus lisibles : « Il faut des feux pour des vélos et de véritables carrefours aménagés afin que chacun puisse trouver sa place de cycliste et non mettre pied à terre pour se sécuriser, ou se mettre au milieu de la route, comme une voiture. »
- Un revêtement adapté : « les pavés sont à proscrire pour le vélo »



Anticiper et apaiser les déplacements motorisés :

Apaiser les circulations et accompagner les changements

Les personnes rencontrées se sont accordées sur la nécessité d'apaiser les circulations sur le périphérique et ses connexions, les rues, etc. par :

- Des conditions de circulation revues pour les camions (limitation) et voitures
- La ZFE
- La piétonisation



Certains estiment nécessaire de repenser la place de la voiture, tout en pensant bien aux déplacements des personnes vulnérables, ne pouvant pas forcément avoir recours aux transports en commun pour certains. Un participant a ainsi déclaré : « Autolib comme à Paris c'est super mais ici on a rien de tout ça. Il faudrait une flotte de voitures électriques. Des personnes conservent leurs véhicules pour des déplacements très occasionnels. »



En bref : quel bilan, quels retours et quelles pistes d'actions repérés à Romainville ?



Une **15^{aine}**
de participant.e.s

Transports collectifs : préserver et rendre les transports plus accessibles

- Renouveler le parc de matériel roulant (bus surtout)
- Maintenir l'offre de services, sans l'abaisser, en la confortant.
- Rendre le réseau de transports accessible dans son ensemble (tant d'un point de vue PMR que coût, visibilité)

Mobilités douces : faire cohabiter les différents usages et mieux se déplacer au quotidien

- Rendre accessible et lisible l'espace public et les cheminements
- Permettre des déplacements vélo sécurisés (pistes en site propre, signalétique, etc.)

Déplacements motorisés et stationnement : préserver et rendre les transports plus accessibles

- Concilier contraintes de pacification du réseau, pouvant être porteur de contraintes, et fluidification
- Inciter et faciliter l'apparition de mobilités plus vertes sur le territoire : électrique, autopartage, etc.

- Préserver une part minimale de stationnement et assurer l'application de la réglementation associée

Principales pistes d'enjeu / actions :

Une offre de transports collectifs, notamment bus, à renforcer

Un réseau de bus fragile, qu'il convient de préserver et développer

Les participants se sont montrés attentifs aux **transports en commun, présents en trop faible nombre sur le territoire** :

- Le centre n'est pas assez bien desservi
- Les lignes 105, 129, et 322 sont jugées saturées, peu fiables et éloignées des habitations.
- L'absence de navette est regretté, au même titre que les transports à la demande ou équipements pour les PMR

Le **prix des transports a également été pointé du doigt**. Une meilleure lisibilité et coordination des acteurs sont demandées, notamment entre différents départements et pour les PMR.



Des **mobilités douces** : travailler à la cohabitation des différents modes de déplacements

Une chaussée à améliorer

La **chaussée n'est pas tout à fait en bon état** sur les différents quartiers. Certains estiment que les **trottoirs ne sont pas suffisamment larges, accessibles, entretenus**. Le revêtement et l'état de propreté a en effet été ciblé.

Un développement du vélo à encourager et poursuivre
Les **pistes actuelles sont jugées peu larges, sécurisées et visibles**. De vraies voies vélos en site propre sont demandées (ex. rue de Paris, avenue du Président Wilson).



Quelques remarques sur les **déplacements motorisés** et un **manque de places de stationnement** :

Un plan de circulation questionné

Les **conditions de circulation sont critiquées**, et pointées du doigt, notamment **rue Carnot**. « Les feux de circulation n'aident pas à fluidifier le trafic et sont jugés trop nombreux ».

Les interrogés se sont montrés en faveur de **mobilités plus vertes** mais ces derniers considèrent nécessaire d'avoir un réseau de transports efficace et un maillage vélo suffisant.

Pour certains, avoir de **l'autopartage** / des stations de véhicules partenaires comme à Paris, avec des véhicules électriques pourrait être intéressant.



Des conditions de stationnement difficiles

Quelques participants se sont attardés sur la question du **stationnement jugé difficile à Romainville, en l'absence de parkings publics ou d'espaces suffisants**.

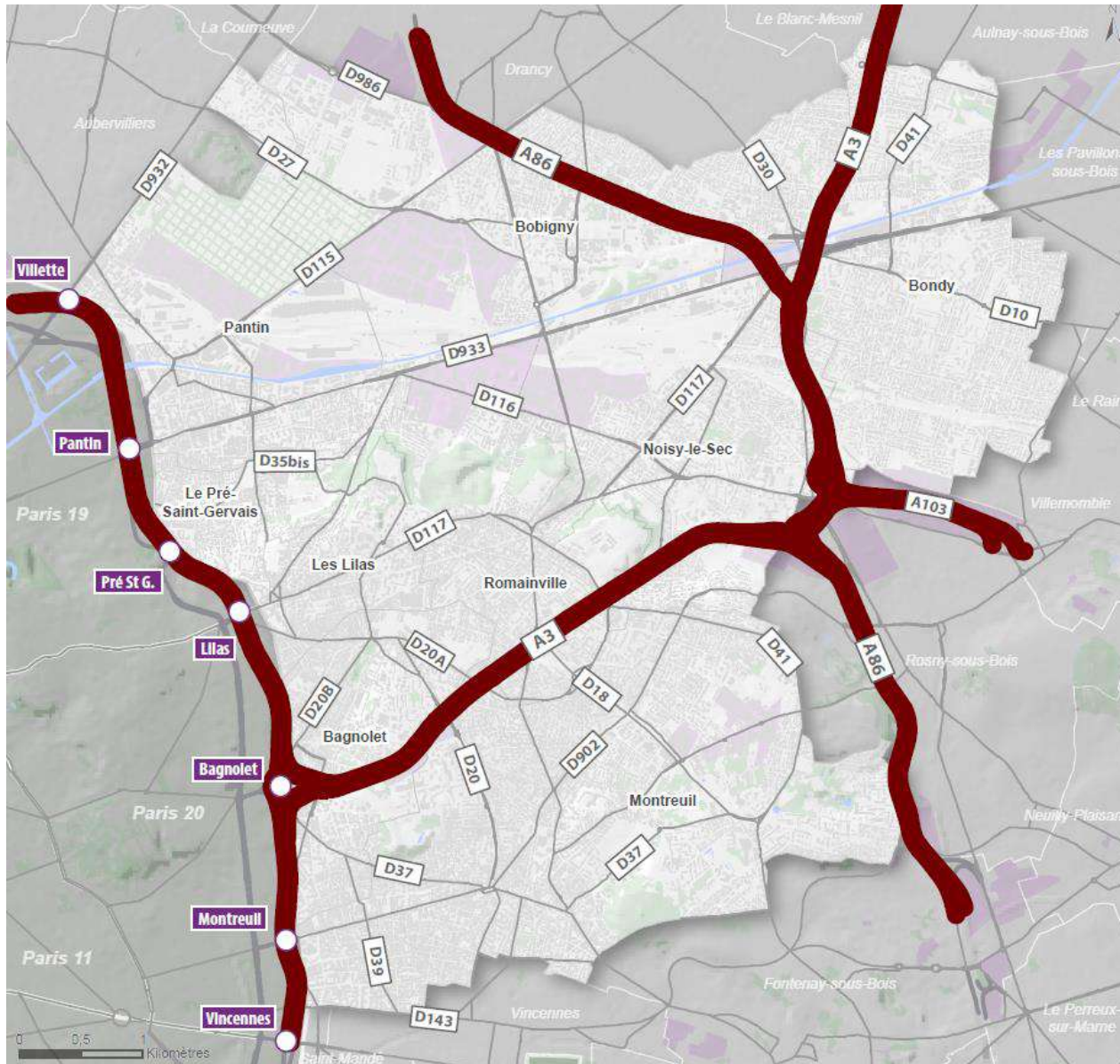


Annexe n° 7

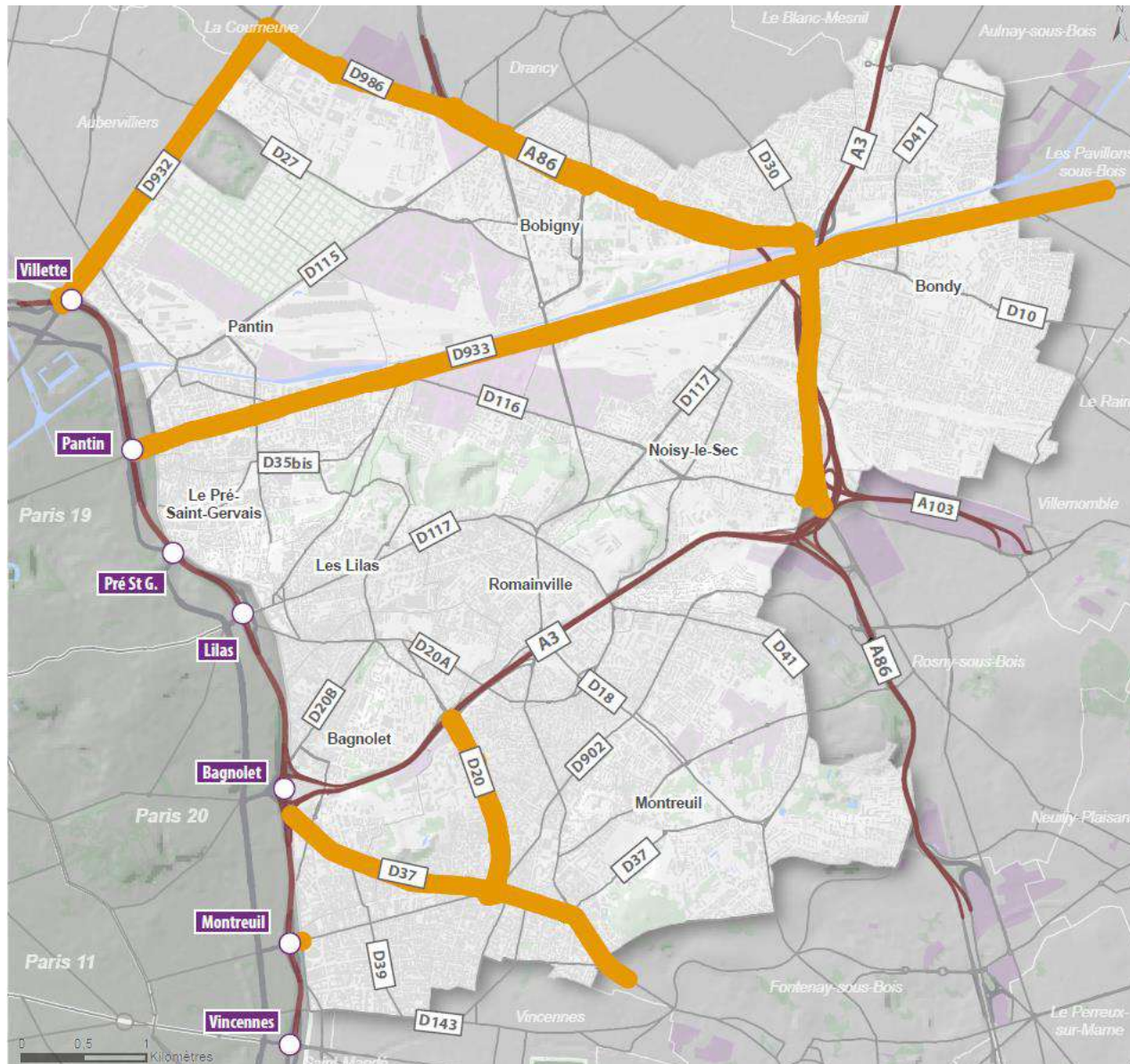
Plan d'actions :

Cartes de hiérarchisation du réseau viaire
action 1.1

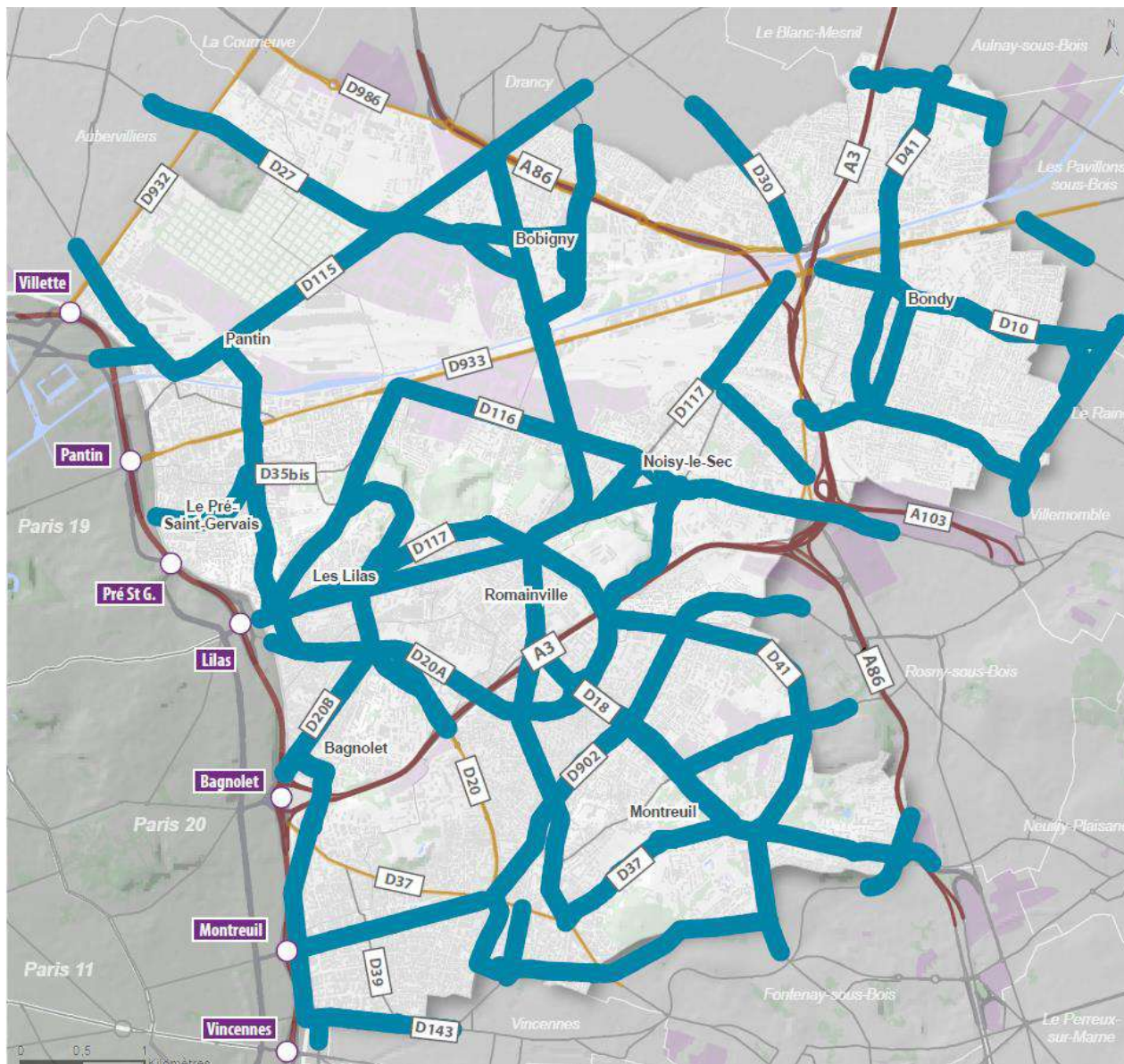
Réseau magistral



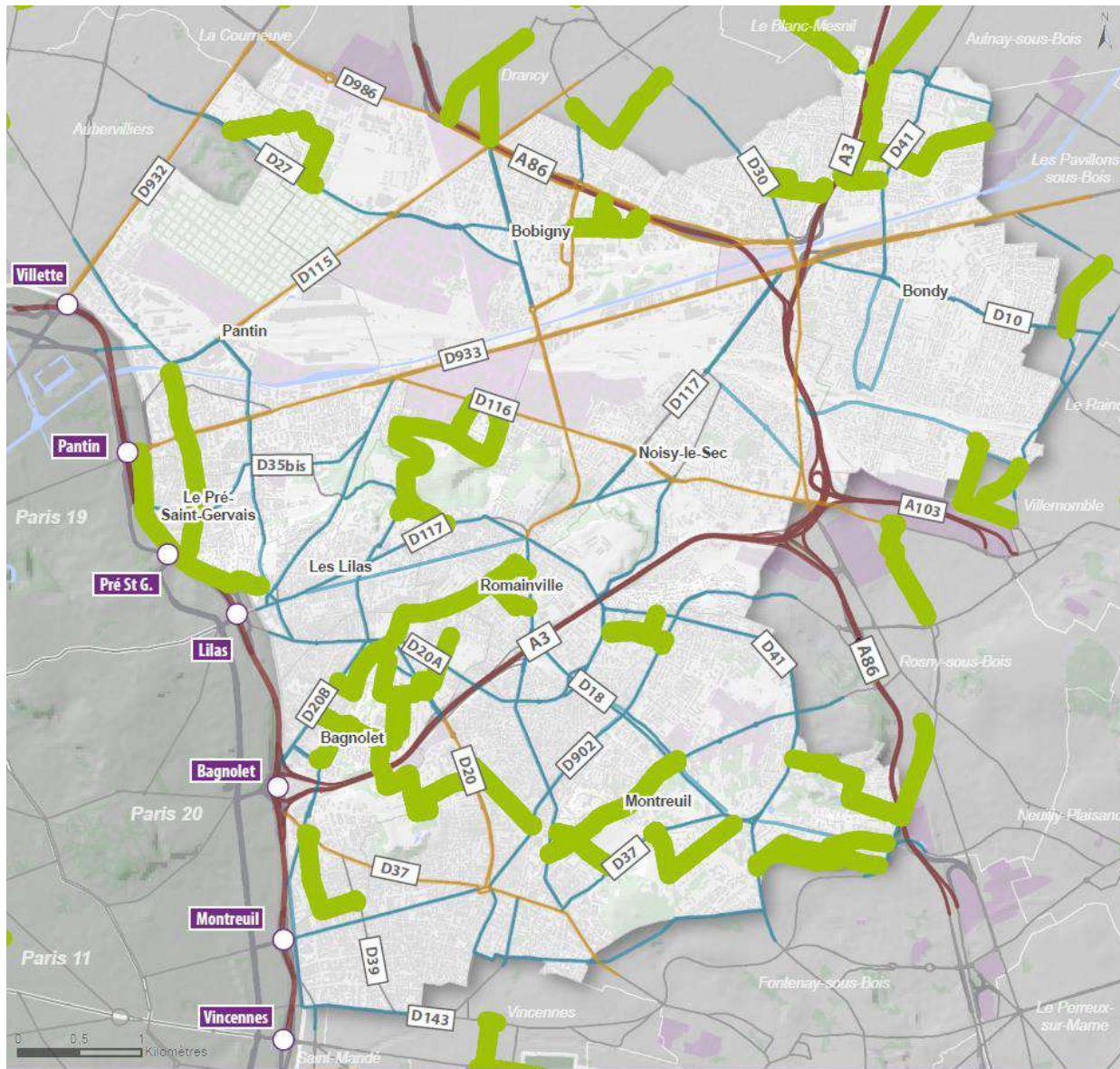
Réseau structurant régional



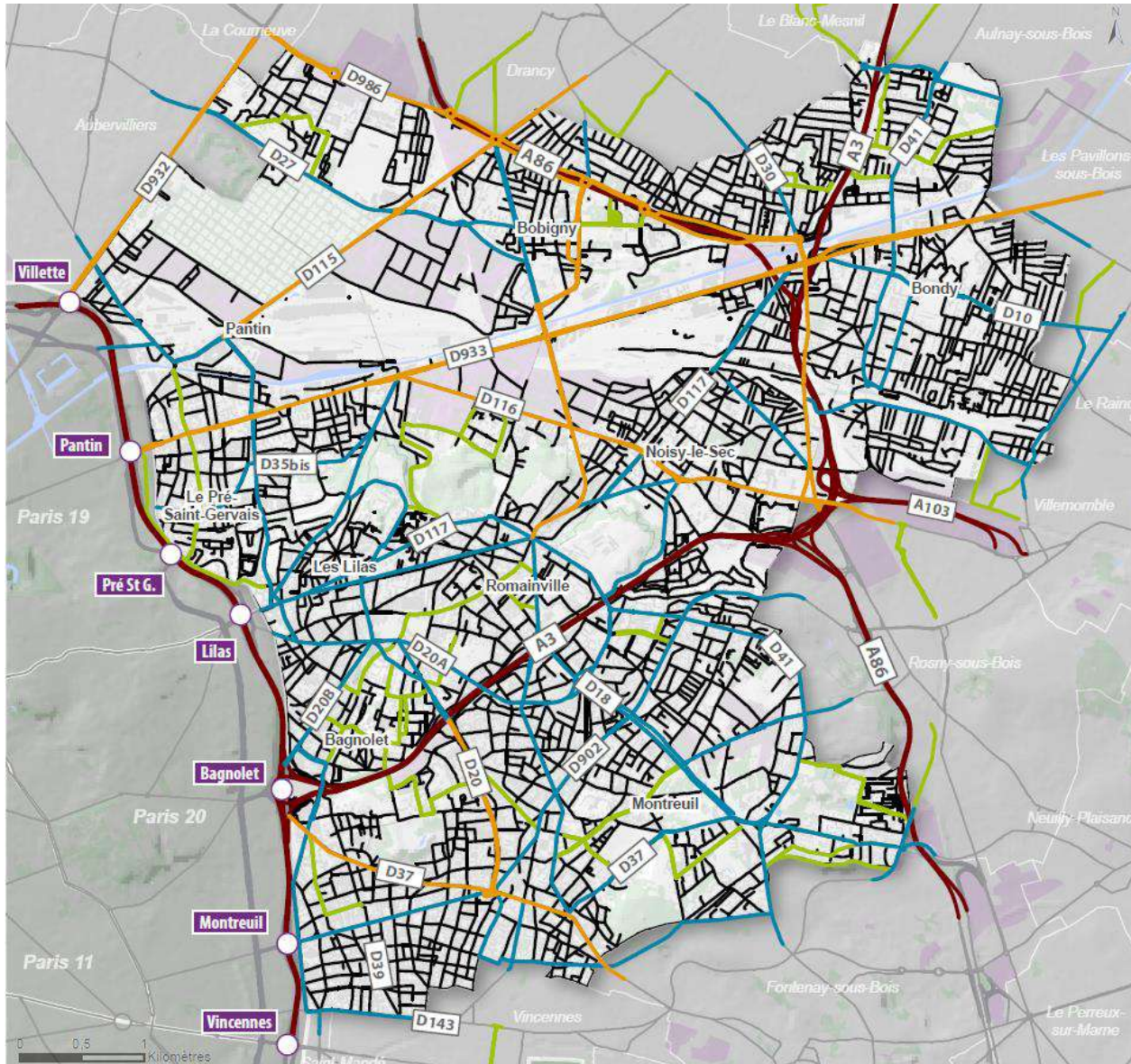
Réseau structurant pour le maillage d'Est Ensemble



Réseau structurant lignes fortes de TC



Reste de la voirie

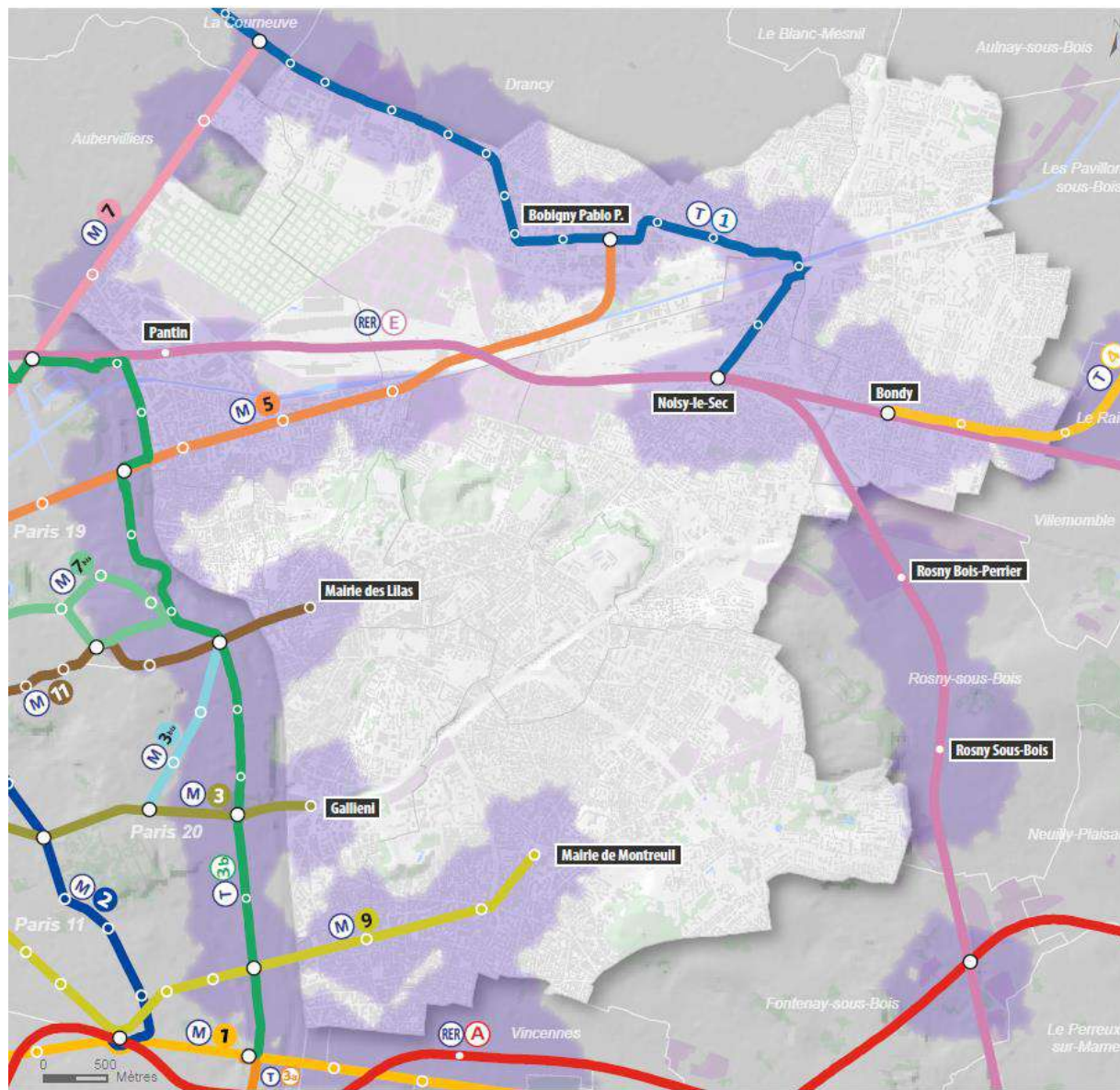


Annexe n° 8

Plan d'actions :

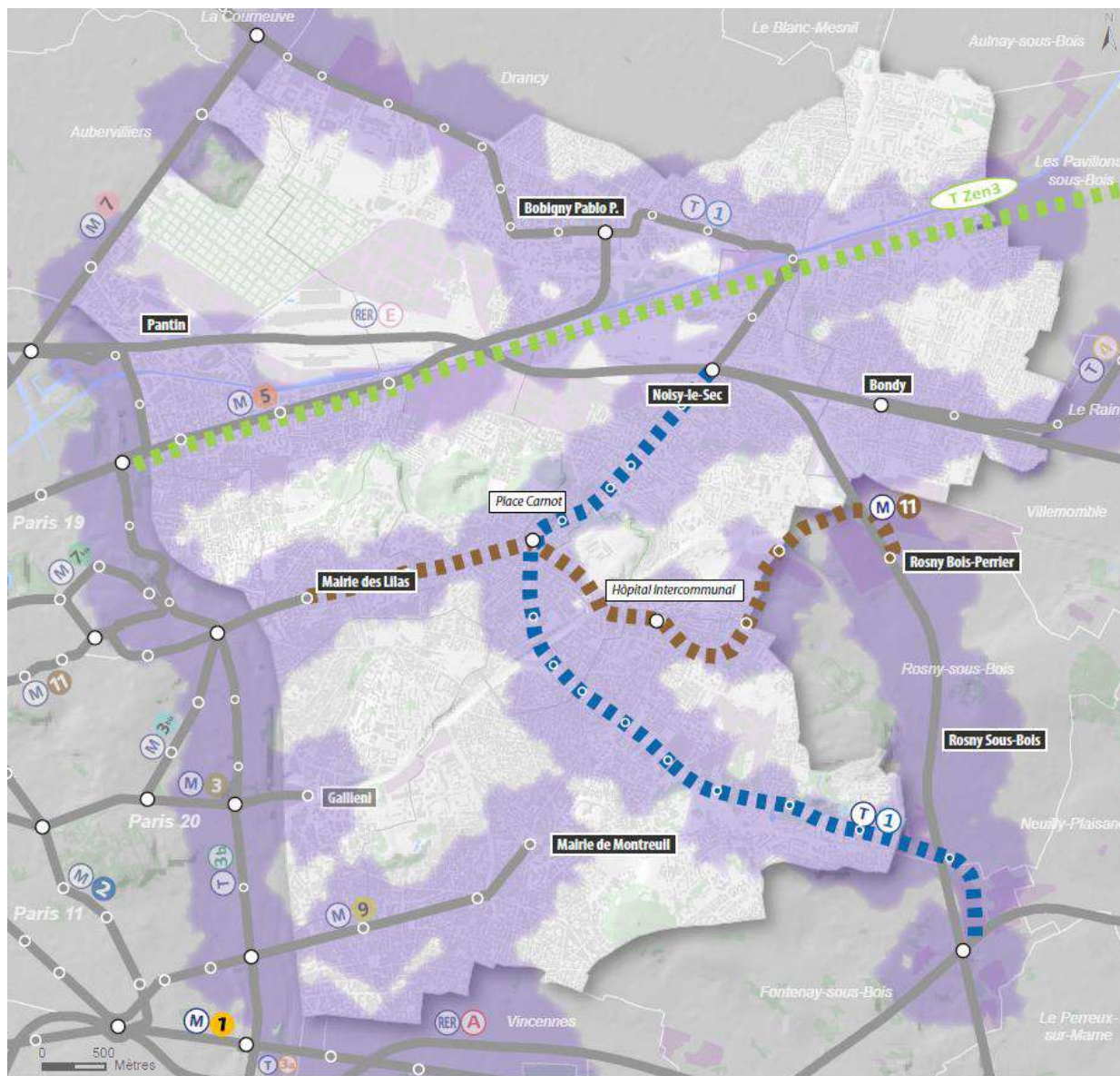
Orientation n°2 : évolution de l'offre
lourde de TC sur Est Ensemble

Offre lourde actuelle



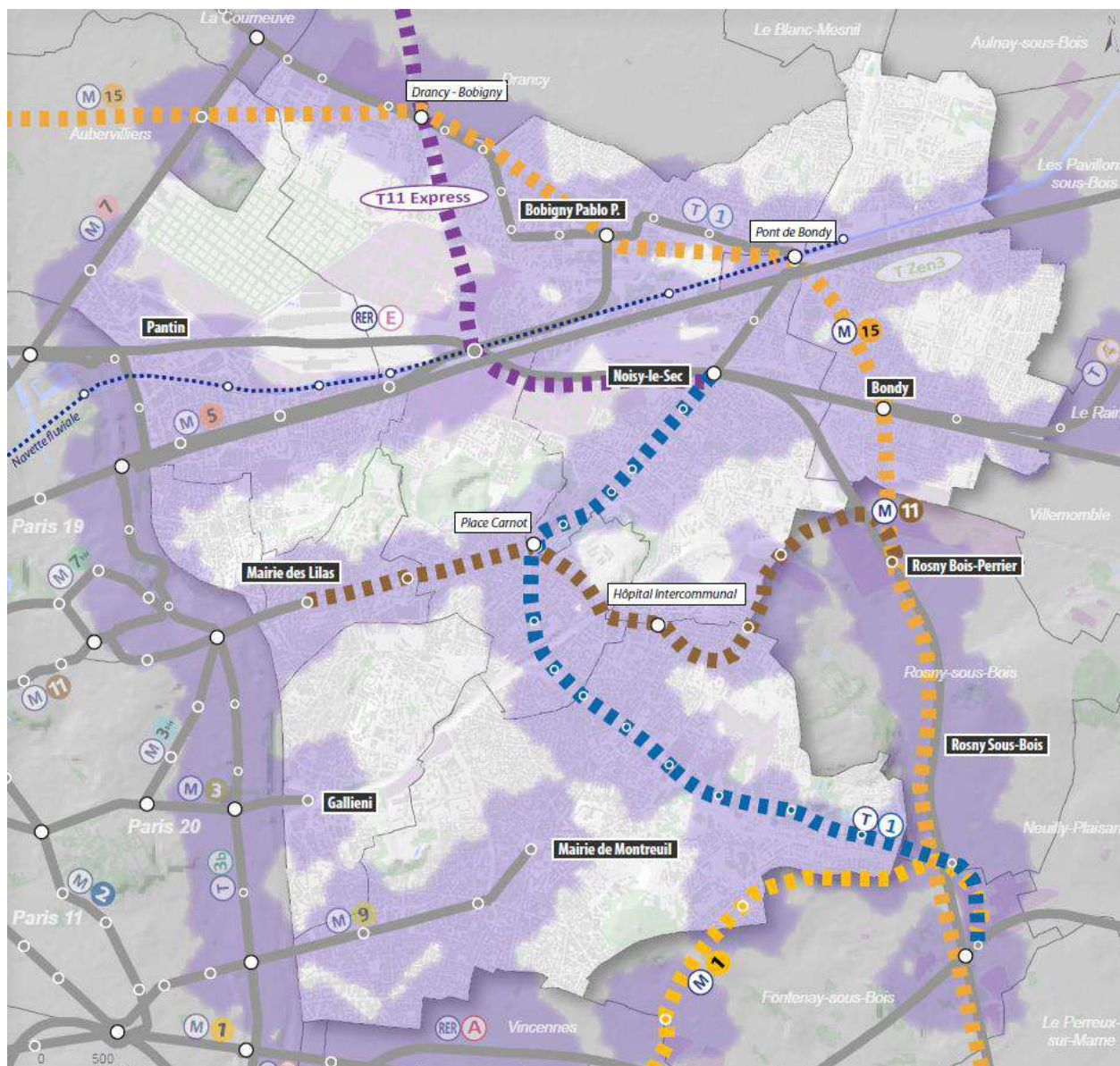
■ Accessibilité à pied des modes lourds actuels

Offre lourde horizon PLM



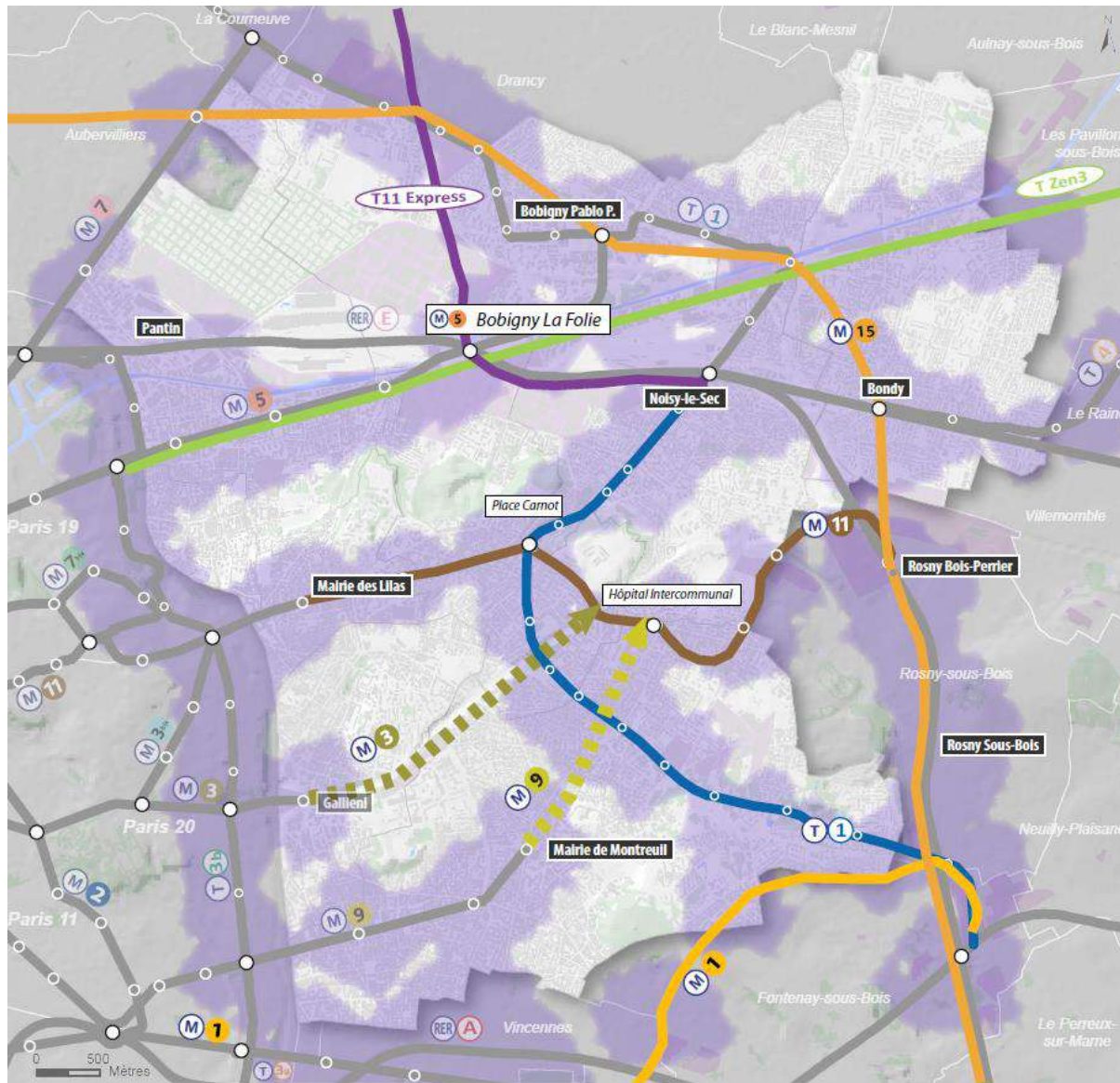
Accessibilité à pied des modes lourds actuels

Offre lourde au-delà PLM



■ Accessibilité à pied des modes lourds actuels

Offre lourde au-delà PLM souhaitée par Est Ensemble



Modes lourds

- Existant
- Acté
- ▬▬▬ Souhait d'études
- Accessibilité à pied des modes lourds des projets au delà du PLM

Annexe n° 9

Plan d'actions :

Coupes & plans de l'action 3.1

Esquisser un schéma de voirie et un référentiel d'aménagements cyclables

Application sur des cas concrets de l'action 3.1 du schéma de voirie

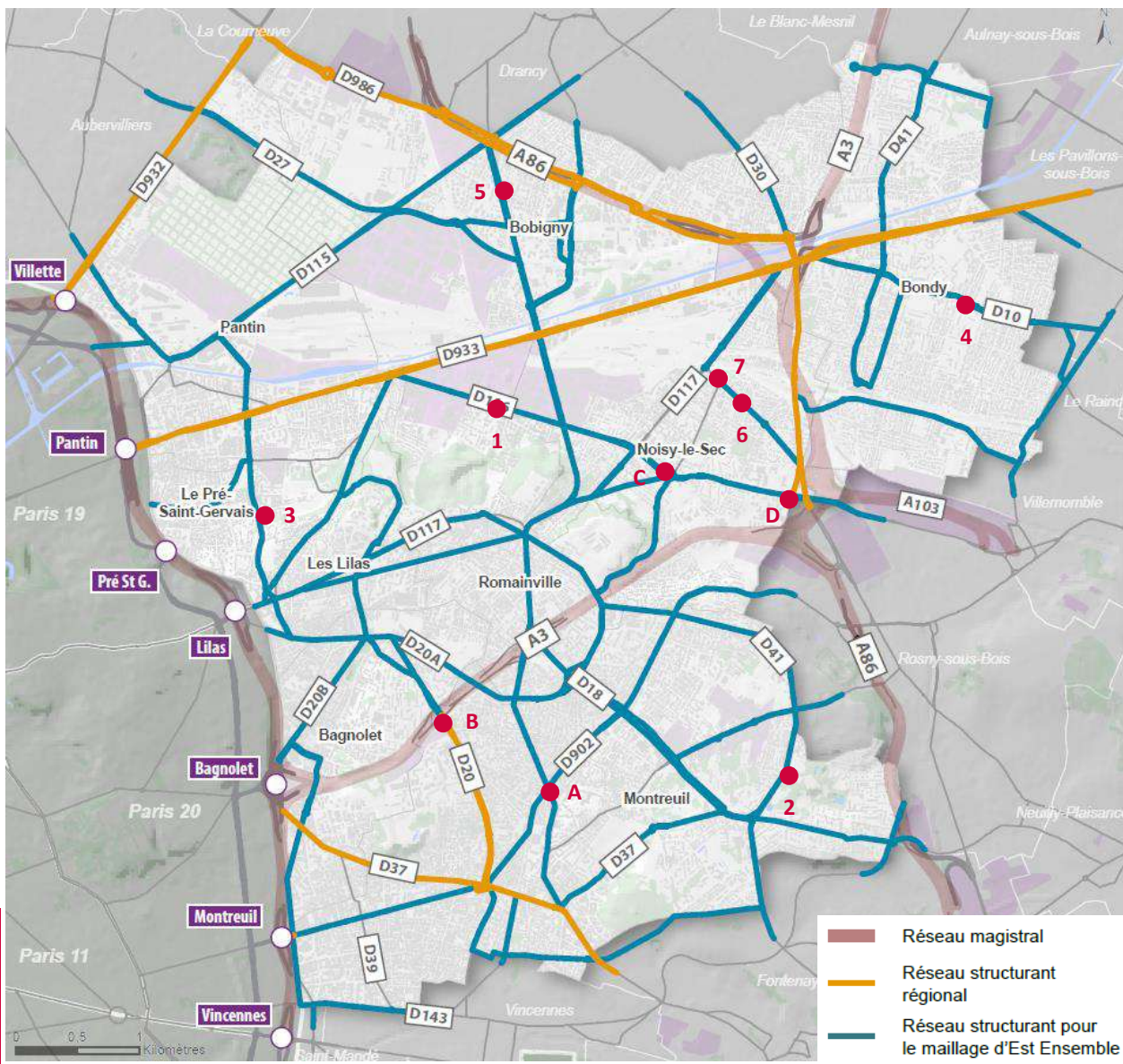
Méthodologie pour l'aménagement des sections courantes (coupes nommées de 1 à 7) :

- Conserver les alignements d'arbres en cohérence avec les actions de diminution des îlots de chaleur urbains et de l'amélioration du confort de la marche.
- Tendre vers la réalisation d'aménagement cyclable dans les 2 sens si possible.
- Tendre vers une largeur de voirie circulaire pour les véhicules motorisés de 6,5 m pour les axes accueillant des lignes fortes actuelles et proposées.
- Conserver le stationnement dès que possible, mais après prise en compte des cycles.

Méthodologie pour l'aménagement des intersections à enjeux TC (plans nommés de A à D)

- Font l'objet d'un concept d'aménagement les intersections identifiées aux ateliers du 5/12 comme faisant l'objet d'enjeux de mobilité.
- N'ont pas fait l'objet de proposition les intersections pour lesquelles des projets sont en cours (extension du T1, Tzen 3 sur la D933, Croix de Chavaux) et les intersections où il est difficile d'envisager un réaménagement de l'espace public au profit des TC.

NB : Ces coupes et plans sont donnés à titre informatif, uniquement à titre d'exemple pour permettre de juger de la faisabilité des principes adoptés par le PLM et n'engage en aucune façon le ou les maîtres d'ouvrages concernés.



ROMAINVILLE RUE GASTON ROUSSEL

Enjeux prioritaires sur l'axe

- Cycles prioritaires
- Bus prioritaires
- Bus/cycles prioritaires**
- VL/PL/cycles prioritaires

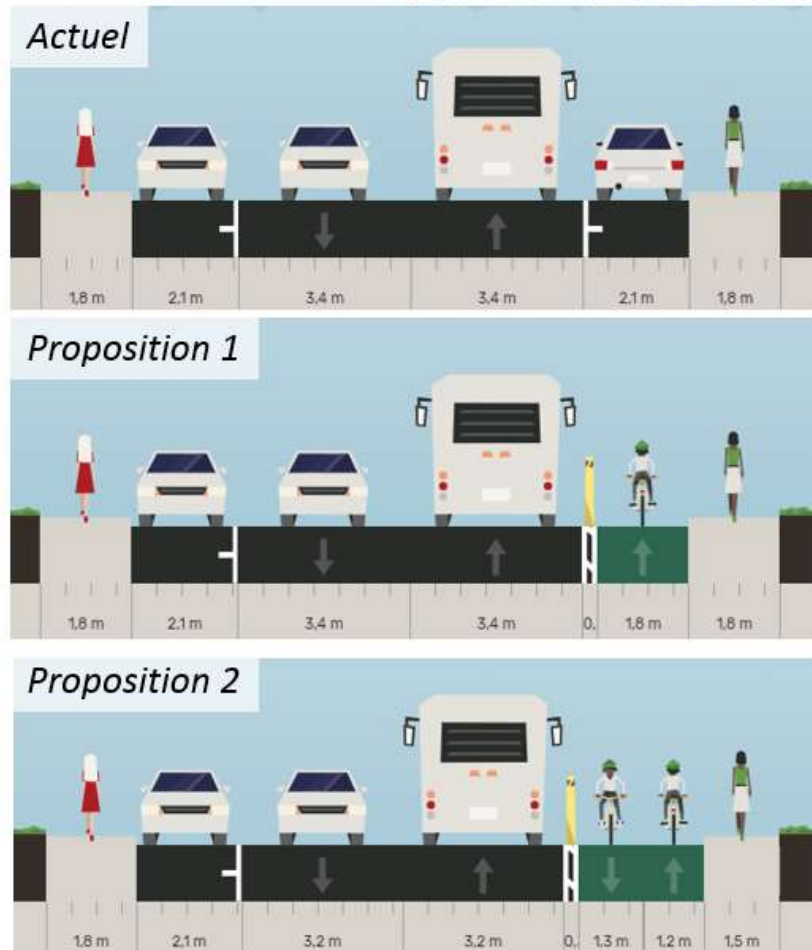
Lignes de bus

145

318 >> ligne forte (> 250 serv.)

- ↳ Suppression du stationnement longitudinal d'un seul côté et laisser du stationnement de l'autre côté pour les commerces et résidents
- ↳ Remplacement du stationnement par un aménagement cyclable confortable dans 1 seul sens
- ↳ Ou réalisation d'une piste bidirectionnelle étroite pour laisser 6,40 m de chaussée pour les bus

Coupe de principe sur la base d'un exemple informatif sans engager en aucune façon le ou les maîtres d'ouvrages concernés



MONTREUIL BOULEVARD THÉOPHILE SUEUR

Coupe de principe sur la base d'un exemple informatif sans engager en aucune façon le ou les maîtres d'ouvrages concernés



Enjeux prioritaires sur l'axe

- Cycles prioritaires
- Bus prioritaires
- Bus/cycles prioritaires
- VL/PL/cycles prioritaires

Lignes de bus

122 >> ligne forte proposée par EE

301

- ↘ Situation récurrente sur EE
- ↘ Suppression du stationnement longitudinal
- ↘ Impossibilité de réaliser un aménagement cyclable dans les 2 sens sauf à toucher au plan de circulation



PANTIN RUE JULES AUFFRET

Enjeux prioritaires sur l'axe

Cycles prioritaires

Bus prioritaires

Bus/cycles prioritaires

VL/PL/cycles prioritaires

Lignes de bus

249

330

- Suppression du stationnement longitudinal
- Réalisation de 2 bandes cyclables légèrement étroites pour laisser 5,80 m de chaussée
- Ou réalisation un aménagement cyclable confortable dans 1 seul sens pour laisser une chaussée de 6,40 m pour les bus

Coupe de principe sur la base d'un exemple informatif sans engager en aucune façon le ou les maîtres d'ouvrages concernés



BONDY AVENUE HENRI BARBUSSE

Coupe de principe sur la base d'un exemple informatif sans engager en aucune façon le ou les maîtres d'ouvrages concernés



Enjeux prioritaires sur l'axe

Cycles prioritaires

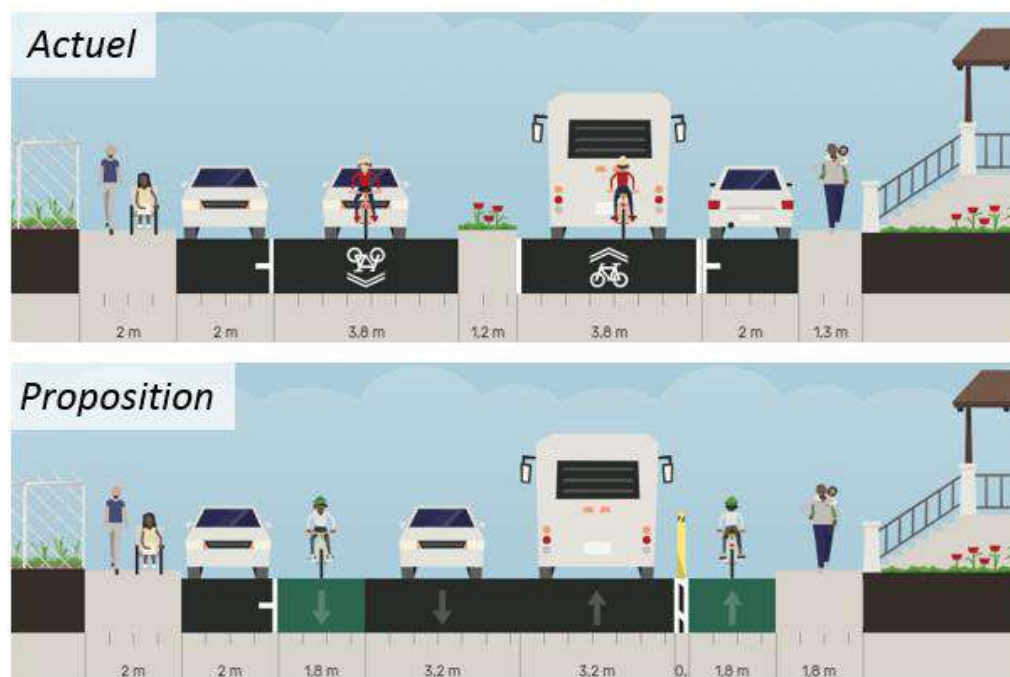
Bus prioritaires

Bus/cycles prioritaires

VL/PL/cycles prioritaires

Lignes de bus

105 >> ligne forte
(> 250 *serv.*)



- ↘ Reprise de l'aménagement de voirie par la suppression du file de stationnement et du TPC
- ↘ Création d'aménagements cyclables confortables
- ↘ Largeur de voirie de 6,50 m favorable aux bus

BOBIGNY AVENUE JEAN JAURÈS

Coupe de principe sur la base d'un exemple informatif sans engager en aucune façon le ou les maîtres d'ouvrages concernés



Enjeux prioritaires sur l'axe

Cycles prioritaires

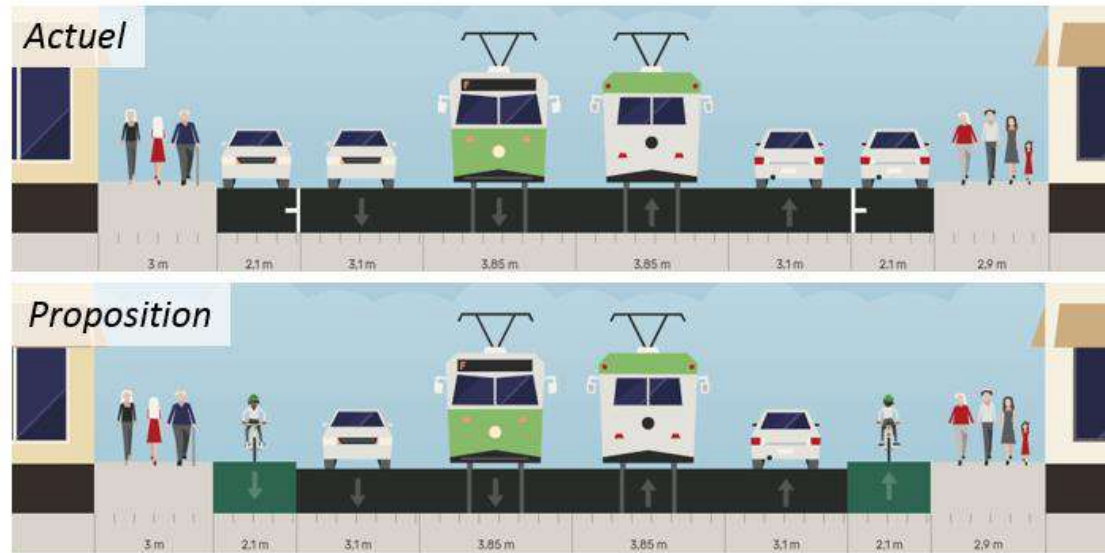
Bus prioritaires

Bus/cycles prioritaires

VL/PL/cycles prioritaires

Lignes de bus

Tramway T1



↘ Remplacement du stationnement longitudinal par des pistes cyclables

NOISY-LE-SEC BD DE LA RÉPUBLIQUE (1)

Enjeux prioritaires sur l'axe

Cycles prioritaires

Bus prioritaires

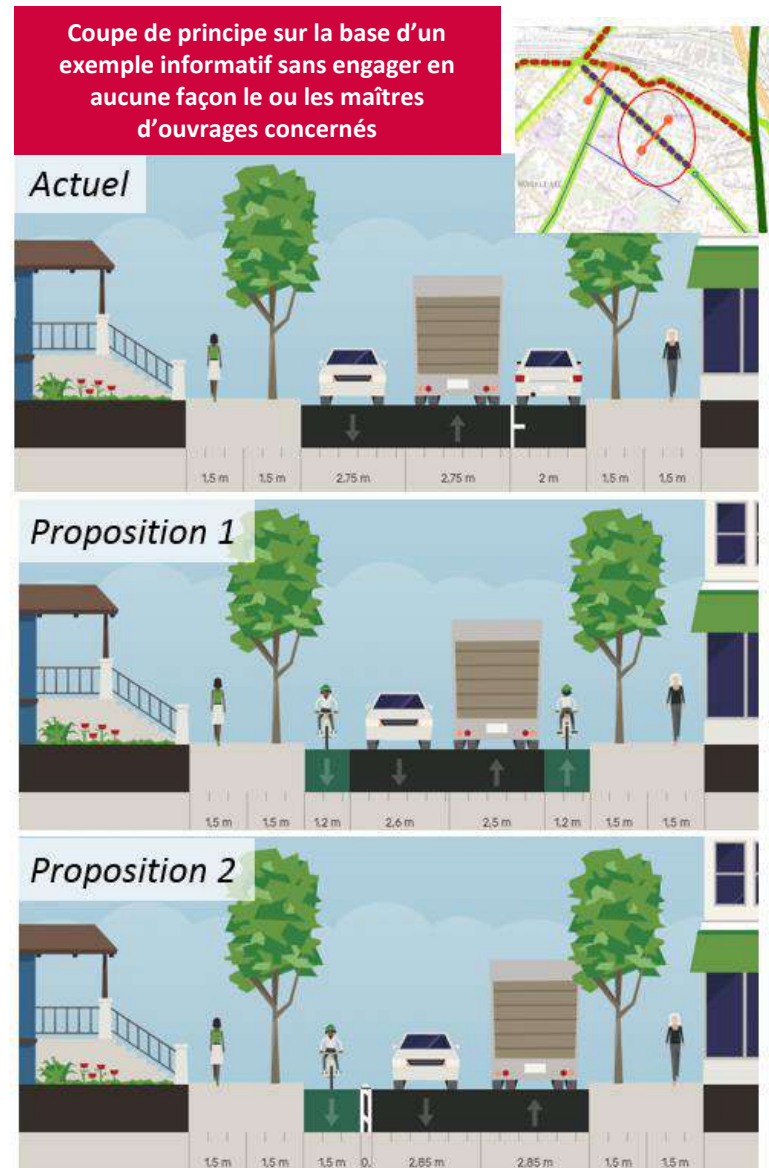
Bus/cycles prioritaires

VL/PL/cycles prioritaires

Lignes de bus

143 >> ligne forte (> 250 serv.)

- ↘ Problématique d'affectation de l'espace public qui se retrouve souvent sur EE
- ↘ Soit réalisation de 2 bandes cyclables étroites au détriment du stationnement et de la circulation des bus
- ↘ Ou réalisation d'un aménagement plus adapté pour les cycles dans 1 seul sens et élargir légèrement la chaussée pour la circulation des bus



NOISY-LE-SEC BD DE LA RÉPUBLIQUE (2)

Coupe de principe sur la base d'un exemple informatif sans en gager en aucune façon le ou les maîtres d'ouvrages concernés



Enjeux prioritaires sur l'axe

Cycles prioritaires

Bus prioritaires

Bus/cycles prioritaires

VL/PL/cycles prioritaires

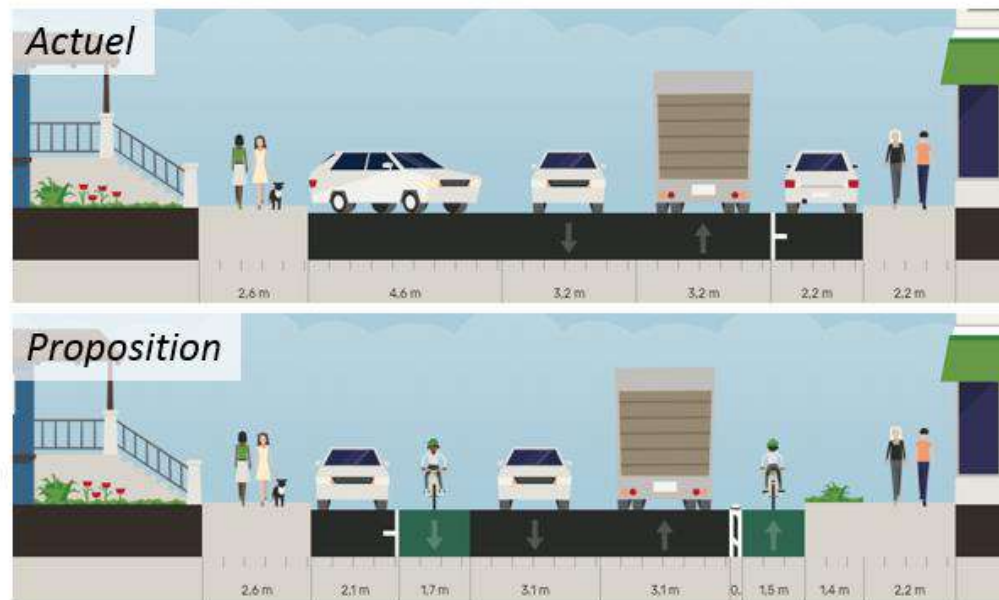
Lignes de bus

105

143 >> ligne forte

545

(> 250 serv.)



➤ Une largeur plus importante sur cette section qui laisse la possibilité d'aménagements plus confortables

➤ A noter que le stationnement côté droit dispose actuellement de places étroites partiellement utilisées dans le schéma projeté pour le développement du végétal

MONTREUIL PLACE FRANÇOIS MITTERRAND

Lignes de bus

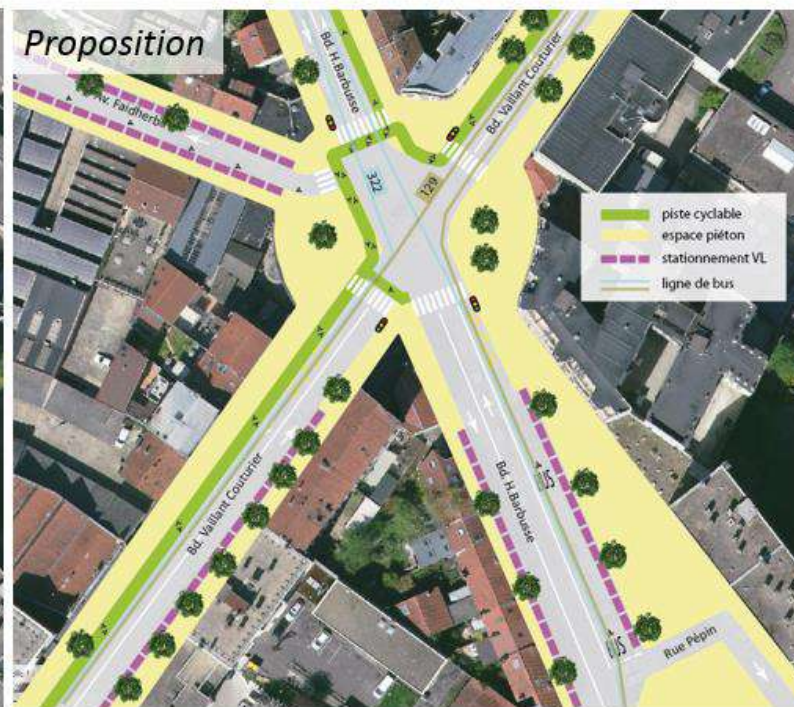
129 >> ligne forte

322 >> ligne forte dans le cadre de la restructuration liée au M11

Plan de principe
sur la base d'un
exemple
informatif sans
engager en
aucune façon le
ou les maîtres
d'ouvrages
concernés



- ↳ Réaffecter de l'espace pour les piétons et sécuriser l'intersections pour les cycles
- ↳ Créer un couloir bus d'approche Bd Henri Barbusse pour les lignes 129 et 322



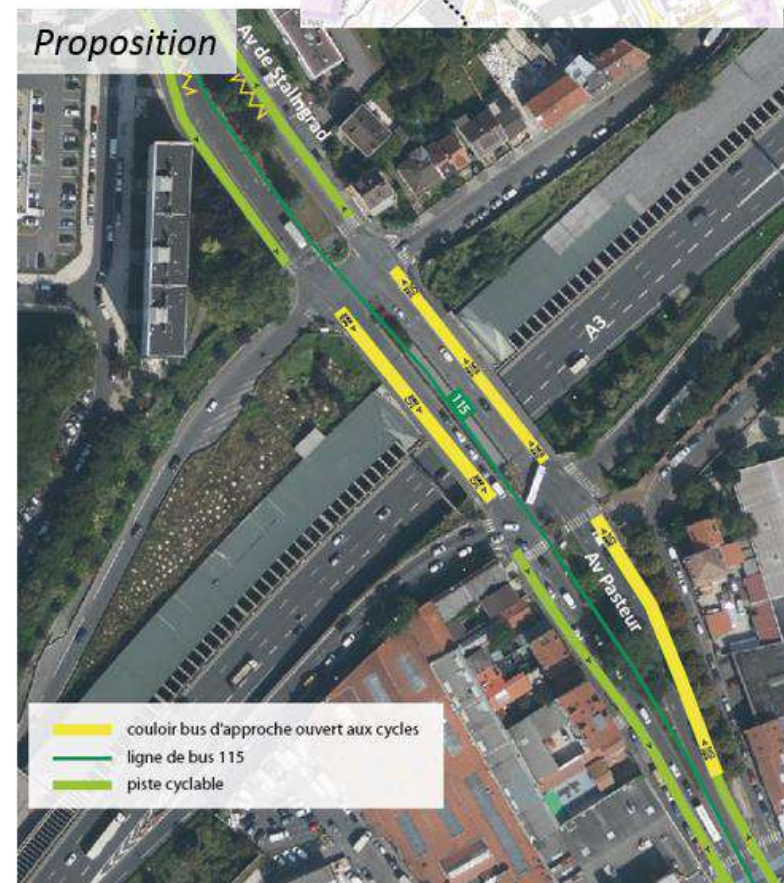
BAGNOLET – MONTREUIL AV STALINGRAD – AV PASTEUR

Lignes de bus

115 >> ligne forte (> 250 serv.)

- ↘ Etudier la possibilité de couloirs bus d'approche sur le pont de l'A3 et l'Avenue Pasteur
- ↘ Sur l'Avenue de Stalingrad (Bagnolet), pas de couloir d'approche proposé car les aménagements de voirie sont récents (2022).

Plan de principe sur la base d'un exemple informatif sans engager en aucune façon le ou les maîtres d'ouvrages concernés

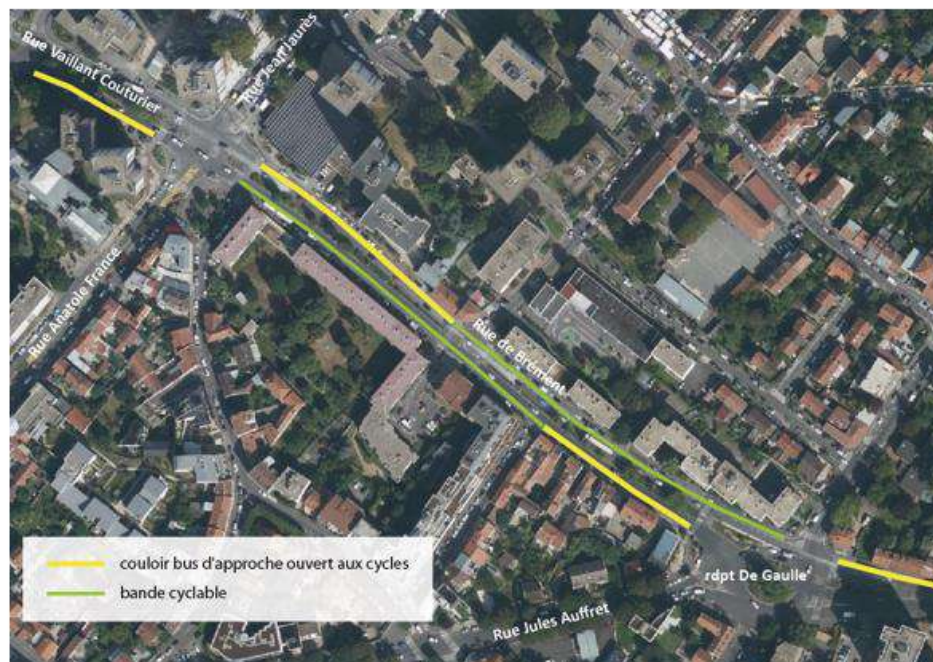
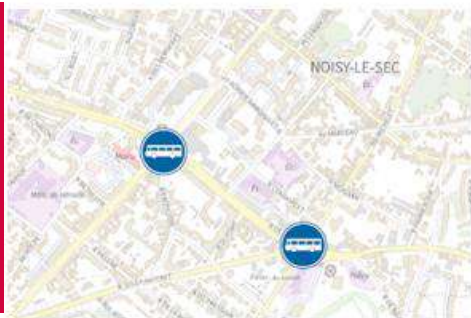


NOISY-LE-SEC D116 – RUE DE BRÉMENT

Lignes de bus

- 105 >> ligne forte (> 250 serv.)
- 145 >> ligne forte dans le cadre de la restructuration liée au M11
- 301 >> ligne forte proposée par EE
- 545

Plan de principe sur la base d'un exemple informatif sans engager en aucune façon le ou les maîtres d'ouvrages concernés



↘ Etudier la possibilité de couloirs bus d'approche ouvert aux cycles (pour assurer la continuité cyclable) au niveau du rond-point de Gaulle et au croisement Rue Jean Jaurès.

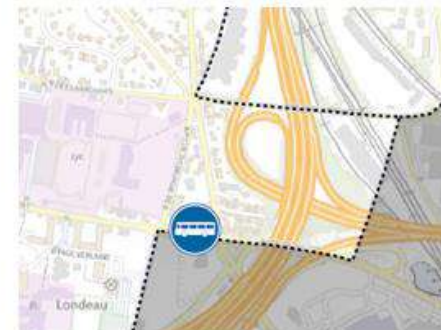
NOISY-LE-SEC RUE DE BRÉMENT / AV DE ROSNY

Lignes de bus

143 >> ligne forte (> 250 serv.)

346 >> ligne forte dans le cadre de la restructuration liée au M11

➤ Etudier la possibilité de couloirs bus sur la D116 depuis Rosny-sous-Bois



Plan de principe sur la base d'un exemple informatif sans engager en aucune façon le ou les maîtres d'ouvrages concernés



Annexe n° 10

Plan d'actions : Estimation du plan de financement des actions

NB : les coûts avancés sont des coûts prévisionnels et ne sauraient constituer des engagements financiers fermes. Il appartiendra à chaque maître d'ouvrage d'affiner ces prévisions. Celles-ci pourront varier en fonction des projets *in fine* retenus et des subventions obtenues, lesquelles ne sont pas toutes identifiées à ce stade.

Coût de l'orientation n°1

	Coût total estimé (HT)	Est Ensemble	Communes	CD 93	Région	IDFM	Etat	Autres
<u>1.1 – Hiérarchiser le réseau viaire à l'échelle d'Est Ensemble</u>	Coût interne et aménagements à chiffrer au cas par cas	*Coût interne	Coût des aménagements selon les principes de hiérarchisation du réseau viaire à définir		Coût interne			NC
<u>1.2 – Faire évoluer les autoroutes sur Est Ensemble</u>	Coût interne + mesures pour limiter les nuisances à chiffrer au cas par cas	Coût interne					mesures pour limiter les nuisances à chiffrer au cas par cas	MGP – Coût interne
<u>1.3 – Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers</u>	Coût à définir au cas par cas selon les projets des Villes	*Coût interne	Coût à définir au cas par cas selon les projets	Coût interne	<u>Aides € N°1</u>	NC	NC	NC
<u>1.4 – Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30</u>	Coût à définir au cas par cas selon les projets des Villes	*Coût interne	Coût à définir au cas par cas selon les projets		<u>Aides € N°1, 2 & 3</u>	NC	NC	NC
<u>1.5 – Aller vers un développement de la Rue aux écoles</u>	Coût à définir au cas par cas selon les projets des Villes	*Coût interne	Coût à définir au cas par cas selon les projets	Coût interne	<u>Aides N° 1 & 3</u>	NC	NC	NC
<u>1.6 – Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus</u>	Coût à définir au cas par cas selon les projets.	*Coût interne	Coût des aménagements d'amélioration de la performance des bus		<u>Aides € N°5 & 6</u>	<u>Aides € N°8</u>	NC	NC
<u>1.7 – Poursuivre le développement du maillage cyclable</u>	Estimation de 28 M€		Répartition des aménagements selon la domanialité des voies		<u>Aide N°2</u>	NC	<u>Aide € n°11</u>	NC
<u>1.8 – Faire d'Est Ensemble un territoire marchable et faire du projet du Grand Chemin un exemple de stratégie territoriale piétonne</u>	Coût interne pour le plan marche et à définir au cas par cas selon les projets.	*Coût interne + Grand Chemin	Coût à définir au cas par cas selon les projets	NC	NC	NC	NC	NC
<u>1.9 – Œuvrer pour la mise en accessibilité des itinéraires</u>	6,75 M €	*Coût interne	6,75 M€	NC	NC	Matériel roulant accessible	NC	NC
<u>1.10 – Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages</u>	Coût interne	*Coût interne	Coût interne	NC	NC	NC	NC	NC

* Le coût interne d'Est Ensemble s'appuie sur le renforcement de l'équipe mobilité prévu dans l'action 4.6

Coût de l'orientation n°2

	Coût total estimé (HT)	Est Ensemble	Communes	CD 93	Région	IDFM	Etat	Autres
<u>2.1 – Développer l'offre bus (en fonction des besoins et des opportunités identifiés par l'étude bus menée par Est Ensemble)</u>	A définir selon les renforcements d'offre de bus arrêtés	*Coût interne	Coût interne	NC	NC	Financement des renforcements	NC	NC
<u>2.2 – Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux</u>	Coût inclus dans les actions 1.6 / 1.7 / 2.3 / 3.3	*Coût interne	Cf. action 1.6 / 1.7 / 2.3 / 3.3		Aides N°1, 2, 5, 6, 7, & 9	Aides N°8 & 9	<u>Aide € n°11</u>	NC
<u>2.3 – Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux</u>	2,47 M €	*Coût interne	1,02 M €	NC	<u>Aide N°2</u>	1,45 M € + stationnement vélo dans les 70 m. des pôles d'échanges	<u>Aide N°10</u>	
<u>2.4 – Développer l'offre de service pour les vélos et la micromobilité</u>	A déterminer selon les besoins des Villes	*Coût interne	A déterminer selon les besoins	NC	NC	NC	NC	NC
<u>2.5 – Développer les services pour la mise en place de livraisons propres et favoriser les expérimentations</u>	Coût interne + coût des mesures à déterminer	*Coût interne	A déterminer selon les mesures	NC	<u>Aide N°4</u>			MGP – coût interne
<u>2.6 – Dimensionner et déterminer le type d'offre de bornes de recharge électrique / stations BioGNV et GNV</u>	2,25 M €	*Coût interne	De 0 à 2,25 M € selon le choix de gestion des bornes IRVE	NC	NC	NC	NC	Syndicat ou exploitant : de 0 à 2,25 M € selon le choix de gestion des bornes IRVE
<u>2.7 – Développer l'offre d'autopartage</u>	Aucun coût – Fonctionnement / Installation pris en charge par les sociétés d'autopartage	*Coût interne	Coût interne	NC	NC	NC	NC	Société(s) d'autopartage qui installe(nt) et finance(nt) le projet

* Le coût interne d'Est Ensemble s'appuie sur le renforcement de l'équipe mobilité prévu dans l'action 4.6

Coût de l'orientation n°1

	Coût total estimé (HT)	Est Ensemble	Communes	CD 93	Région	IDFM	Etat	Autres
<u>3.1 – Esquisser un schéma de voirie et un référentiel d'aménagements cyclables</u>	Coût interne + coût inclus dans les actions 1.6 & 1.7	*Coût interne	Coût interne	Coût interne	NC	Coût interne	NC	NC
<u>3.2 – Appliquer le futur schéma directeur d'Est Ensemble de la logistique</u>	40 K €	40 K €	Coût interne	Coût interne	Aide N°4	NC	NC	CCI + MGP Coût interne
<u>3.3 – Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle</u>	Coût devant être couvert par les recettes engendrés	*Coût interne	Coût devant être couvert par les recettes engendrés	NC	NC	NC	NC	NC
<u>3.4 – Réaliser un diagnostic de l'offre de stationnement en ouvrage</u>	30 K €	30 K €	Coût interne					Bailleur Coût interne
<u>3.5 – Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle</u>	Coût devant être couvert par les recettes engendrés dans l'action 3.3	*Coût interne	Coût devant être couvert par les recettes engendrés dans l'action 3.3	NC	NC	NC	NC	CCI Coût interne
<u>3.6 – Conduire une étude spécifique sur l'opportunité d'une fourrière intercommunale</u>	30 K € (étude) + Aménagement & fonctionnement de la fourrière	30 K €	Aménagement & fonctionnement de la fourrière	NC	NC	NC	NC	Mairie de Paris – Coût interne
<u>3.7 – Déterminer les normes de stationnement dans les nouvelles constructions</u>	Coût interne	*Coût interne	Coût interne	NC	NC	NC	NC	NC
<u>3.8 – Préserver/ Développer les sites à vocation logistique</u>	Coût interne	*Coût interne	Coût interne	NC	NC	Coût interne	NC	NC
<u>3.9 – Définir un cadre réglementaire pour favoriser les perméabilités piétonnes</u>	Coût interne	*Coût interne	NC	NC	NC	NC	NC	NC

* Le coût interne d'Est Ensemble s'appuie sur le renforcement de l'équipe mobilité prévu dans l'action 4.6

Coût de l'orientation n°1

	Coût total estimé (HT)	Est Ensemble	Communes	CD 93	Région	IDFM	Etat	Autres
<u>4.1 – Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle</u>	Budget communication à définir	Budget communication à définir	Budget communication à définir	NC	Aide N°1	NC	NC	NC
<u>4.2 – Inciter les entreprises à s'inscrire dans une démarche de PDME</u>	Coût interne	*Coût interne	NC	NC	Coût interne	Coût interne	Coût interne	Employeurs (coût des PDME) – CCI coût interne
<u>4.3 – Développer le Conseil en Mobilité</u>	Coût interne	*Coût interne	NC	NC	NC	NC	NC	NC
<u>4.4 – Renforcer le maillage des ateliers d'apprentissage et d'accompagnement à la pratique du vélo</u>	Dispositif d'aides aux associations	Aides aux associations	Aides aux associations	Aides aux associations	NC	NC	NC	Associations vélos (coût de fonctionnement)
<u>4.5 – Être pro-actif avec la population et les entreprises locales pour les accompagner avec la mise en œuvre progressive de la ZFE et favoriser la démotorisation</u>	Coût interne	*Coût interne	Coût interne	NC	NC	NC	NC	MGP – définition et financement des aides ZFE
<u>4.6 – Suivre la mise en place des actions du PLM</u>	850 K€	850 K€	Coût interne	Coût interne	Coût interne	Coût interne	Coût interne	NC
<u>4.7 – Suivre et évaluer les incidences environnementales des actions du PLM</u>	Coût interne	*Coût interne	Coût interne	Coût interne	Coût interne	Coût interne	NC	NC
<u>4.8 – Coordonner la mise en œuvre des actions et le rôle des différents acteurs de la mobilité sur le territoire</u>	Coût interne	*Coût interne	Coût interne	Coût interne	Coût interne	Coût interne	Coût interne	MGP - Coût interne

* Le coût interne d'Est Ensemble s'appuie sur le renforcement de l'équipe mobilité prévu dans l'action 4.6

Annexe n° 11

Plan d'actions :
Les aides possibles auprès des différents
partenaires

Ce dispositif vise à mettre en œuvre des travaux d'aménagement et d'équipements visant à renforcer la sécurité des usagers les plus vulnérables, ainsi que des mesures de communication et d'incitation à caractère préventif à l'attention de différentes catégories d'usagers.

Objectifs de l'aide

Poursuite de la politique régionale de sécurité routière visant à renforcer la sécurité des piétons, cycles et deux roues motorisés ainsi que des mesures de communication et d'incitation à caractère préventif.

Bénéficiaires

L'Etat, les Départements, les communes, les EPCI et les syndicats mixtes.

Critères d'éligibilité

La participation de la Région s'applique à :

- 1/ La sécurisation des traversées des voies routières par les usagers les plus vulnérables aux abords immédiats des établissements recevant du public.
- 2/ La sensibilisation et la formation du grand public aux enjeux de la sécurité routière par la mise en œuvre d'actions de communication et de formation visant à réduire l'importance du facteur comportemental dans la survenue d'accidents.

Nature des projets soutenus

Pour le point 1 des critères d'éligibilité, les projets soutenus concernent les études et interventions sur les voiries réalisées sur le réseau dont les bénéficiaires ont la charge et dont l'objectif est la sécurisation des zones de croisement de flux d'usagers aux abords immédiats (dans un rayon de 300m) des établissements recevant du public.

Pour le point 2 des critères d'éligibilité, les projets soutenus concernent les études, programmes et actions de communication et d'éducation à l'attention du grand public.

Modalités de l'aide

Pour le point 1 des critères d'éligibilité : 30 % du montant subventionnable du projet, porté à 70% pour les travaux concernant les Etablissements publics locaux d'enseignement (EPL), les zones de dépôt des gares routières et les arrêts de bus situés à proximité des EPL, les opérations du présent dispositif se situant dans un périmètre des quartiers prioritaires ou placé en dispositif de veille active.

Pour le point 2 des critères d'éligibilité : 30 % du montant subventionnable du projet sauf pour les projets concernant les EPL pour lesquels le taux est porté à 50 %.

Un plafond des dépenses subventionnable de 100 000 € HT est appliqué sur ce point.

Le montant subventionnable est la part financière de l'opération affectée aux travaux et aux études de réalisation contribuant directement à améliorer la sécurité des usagers les plus vulnérables et la sensibilisation du grand public.

Les opérations de sécurité routière relevant des contrats particuliers Région/Département seront financées selon les modalités prévues dans ces contrats.

ACTION CONCERNEES : 1.3 / 1.4 / 1.5 / 4.1

Objectifs de l'aide

La Région souhaite développer l'usage du vélo au quotidien. Le Plan vélo vise au triplement de la pratique par l'apport de réponses concrètes aux usagers : itinéraires sécurisés et jalonnés, stationnement, services (entretien, réparation, ...).

Bénéficiaires

Les collectivités territoriales et leurs groupements ; l'Etat et ses établissements publics ; les gestionnaires des îles de loisirs de la Région Ile-de-France ; les associations pour les actions ayant trait aux services et sous réserve de bénéficier d'un appui de la collectivité concernée.

Critères d'éligibilité

Pour les maîtres d'ouvrages publics, le soutien au taux maximum est conditionné à l'existence d'un schéma stratégique cyclable répondant aux critères définis par le plan vélo régional, et par un engagement dans un plan d'action triennal.

Nature des projets soutenus

- La réalisation d'un schéma stratégique cyclable,
- La réalisation d'études de faisabilité pour la création d'un ouvrage d'art cyclable,
- La réalisation d'itinéraires et d'équipements cyclables pour l'amélioration des accès au réseau de transport public, aux équipements régionaux, aux pôles d'emploi et d'éducation,
- La généralisation du partage de la rue (apaisement de la circulation et mise en double sens cyclable des voiries à sens unique),
- Le développement d'une offre de stationnement vélo dans le cadre de plans globaux,
- Le jalonnement des liaisons cyclables,
- Le suivi et l'évaluation,
- Le développement des services à destination des cyclistes.

Modalités de l'aide

La Région intervient sous forme de subvention pouvant aller de 25% à 50% du reste à charge du bénéficiaire, selon les types d'actions et leur inscription ou non dans le cadre d'une stratégie territoriale déclinée en plan d'action triennal.

Les plafonds de subvention sont définis selon les projets :

- Etudes (stratégie cyclable ou études préalables de faisabilité) : 50 000 €,
- Maillage et apaisement de la circulation : 550 €/ml,
- Stationnement : 1 000 €/place,
- Jalonnement : 50 €/ml,
- Suivi-évaluation : 4 000 €/point de comptage,
- Services : 50 000 € pour les études, 80 000 € pour les projets.

ACTION CONCERNEES : 1.4 / 1.5 / 1.7 / 2.2 / 2.3 / 2.4 /

Le Plan vélo régional vise un objectif ambitieux de multiplier par 3 le nombre de déplacements à vélo d'ici 2021 (par rapport à 2010), soit 2 millions de déplacements

Il se traduit notamment par la mise en place d'un soutien financier pour :

- La réalisation d'aménagements cyclables et d'apaisement de la circulation à moins de 5 km d'une gare, d'un pôle d'emploi ou d'éducation et à moins de 2 km d'un équipement régional (CFA, Lycée) ;
- Le stationnement et le jalonnement ;
- Le service aux cyclistes.

Des subventions plus importantes pour les territoires disposant d'un document stratégique (contenant les volets développement d'aménagements cyclables et zones apaisées, services et promotion du vélo).

Actions pouvant être soutenues	Taux maximum de la dépense subventionnable	Taux maximum sans document stratégique	Plafond maximum de dépense subventionnable	Bénéficiaires
Stratégie cyclable territoriale - études	50%	50%	50 000 €	Collectivités territoriales et leurs groupements Etat et ses établissements publics
Complétion du maillage cyclable et résorption des coupures : accès aux gares et stations de TC accès aux lycées, CFA, îles-de-loisirs pôles de centralité (emploi, éducation)	50%	25%	550 € / ml 4 M€ maximum par ouvrage d'art ou traitement de sécurité aux intersections	
Etudes préalables de faisabilité : Ouvrages d'art et aménagements liés à la sécurité des cyclistes aux intersections			50 000 €	Titulaires d'un mandat ou d'une délégation de maîtrise d'ouvrage
Apaisement de la circulation : zones de circulation restreinte double-sens-cyclable	30%	-	550 € / ml	Gestionnaires des Îles de Loisirs
Dispositifs de stationnement	50%	-	1000 € / place	RATP, SNCF, VNF
Jalonnement	50%	-	50 € / ml	
Suivi, évaluation	50%	-	4000 € par point de comptage	
Services Etudes Investissement (local, matériel,...)	50%	-	50 000 € pour des études de faisabilité 80 000 € pour atelier de réparation, vélo-école, services en entreprises	Idem + associations

ACTION CONCERNEES : 1.4 / 1.5 / 1.7 / 2.2 / 2.3 / 2.4 /

Objectifs de l'aide

La Région renforce la mobilité au plus près des territoires, en améliorant la desserte des lycées et des îles de loisirs.

Bénéficiaires

Collectivités – Institutions

Nature des projets soutenus

La participation financière de la Région s'applique aux opérations d'infrastructure visant à favoriser la desserte par les transports en commun des grands établissements régionaux suivants :

- les lycées d'enseignement général, technologique et professionnel et les établissements d'éducation spéciale,
- les îles de loisirs.

Peuvent être soutenus: les aménagements de voirie en faveur des transports en commun, dans un périmètre de 300m autour des accès principaux de ces établissements.

Modalités de l'aide

La participation maximale sera égale à 70% de la dépense HT supportée par le maître d'ouvrage (hors subventions provenant de tiers).

ACTION CONCERNEES : 1.6

Objectifs de l'aide

La Région accompagne les démonstrateurs ou projets pilotes élaborés dans une logique partenariale qui permettent d'inscrire la logistique dans les stratégies de développement des collectivités.

Bénéficiaires

Les collectivités territoriales, leurs groupements et les établissements publics, les entreprises (de toute taille et de tout statut), les associations, les établissements publics.

Nature des projets soutenus

Axes de développement possibles :

- prise en compte de la logistique dans l'aménagement urbain ou les grands chantiers,
- adaptation de l'espace public aux besoins de la logistique,
- création d'équipements complétant l'offre logistique locale,
- valorisation/adaptation d'équipements et sites logistiques existants,
- mutualisation/rationalisation des flux au plan intercommunal,
- adaptation des outils réglementaires et gestion intelligente des livraisons, intégration dans les outils de planification,
- utilisation des modes actifs, des véhicules propres, autonomes et/ou connectés,
- développement des circuits courts,
- création/développement d'outils d'analyse des flux de marchandises.

Modalités de l'aide

Jusqu'à 50 % des dépenses éligibles plafonnées à 1 million d'euros.

ACTION CONCERNEES : 2.5 / 3.2

Objectifs de l'aide

Pour réduire la congestion routière et anticiper le développement de la route de demain, la Région soutient les projets visant à transformer les usages de la route pour les rendre plus modernes, performants et respectueux de l'environnement.

Bénéficiaires

Gestionnaires de voirie et Maîtres d'ouvrage publics

Nature des projets soutenus

Les projets soutenus doivent s'intégrer à la liste des thématiques liées :

- à l'infrastructure routière,
- à l'exploitation,
- aux véhicules ou aux usages,
- aux services et au management de la mobilité.

Ces thématiques sont détaillées dans l'annexe 4 à la délibération n° CR 2017-54 "Plan régional "anti-bouchon" et pour changer la route.

Modalités de l'aide

La Région participera au maximum à 50% de la dépense supportée par le maître d'ouvrage (hors subventions provenant de tiers).

ACTION CONCERNEES : 1.2 / 1.3 / 1.6

Objectifs de l'aide

Pour réduire la congestion routière et anticiper le développement de la route de demain, la Région soutient les projets visant à transformer les usages de la route pour les rendre plus modernes, performants et respectueux de l'environnement.

Bénéficiaires

Gestionnaires de voirie ; maîtres d'ouvrage ; associations ; entreprises ; collectivités territoriales et leurs groupements.

Nature des projets soutenus

Équipements collectifs : financement des équipements collectifs suivants, à condition qu'ils soient situés sur ou à proximité immédiate du réseau routier d'intérêt régional :

- Les aires de covoiturage et leurs annexes,
- Les infrastructures de recharge rapide de véhicules électriques et les équipements de distribution d'autres énergies alternatives pour les véhicules propres.

Agences locales de mobilité (ALM) : financement des dépenses d'investissement relatives aux études de faisabilité, à l'investissement initial et au budget de fonctionnement, sur une période de 3 ans

Plan de mobilité : financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement relatives aux études et plans d'actions des :

- Plans de mobilité lycées et campus universitaires,
- Plans de mobilité visés par l'article L. 1214-8-2 du code des transports, à condition qu'il s'agisse de plans inter-entreprises.

Modalités de l'aide

La Région participera à hauteur de 50 % de la dépense supportée par le maître d'ouvrage (hors subventions provenant de tiers).

ACTION CONCERNEES : 2.6 / 4.2

Objectifs de l'aide

Ce dispositif vise à mettre en œuvre des travaux d'aménagements et d'équipements d'infrastructures destinés à traiter des sites dangereux avérés.

Bénéficiaires

Pour le point 1 ci-dessous : L'Etat, les Départements, les EPCI et les syndicats mixtes.

Pour les points 2, 3 et 4 ci-dessous : Les Départements, les EPCI et les syndicats mixtes.

Pour le point 5 ci-dessous : Les Départements.

Nature des projets soutenus

1/ Des opérations visant à sécuriser les zones d'accumulation d'accidents répertoriées, c'est-à-dire où se sont produits au moins 5 accidents sur une section de moins de 850m sur une période de 5 ans.

2/ Le traitement des zones de transition en entrée d'agglomération concernées par une réduction des vitesses autorisées de 30 km/h au moins.

3/ L'atténuation de la gravité des accidents liés à la présence d'obstacles latéraux, ainsi que la création d'écrans de protection basse pour les deux roues motorisés

4/ Les aménagements résultant de nouvelles approches de conception.

5/ La sécurisation des carrefours à visibilité insuffisante en rase campagne.

Les projets soutenus concernent les études, les dépenses liées aux procédures, les acquisitions foncières, les travaux de toute nature indissociables de l'opération, ainsi que l'évaluation a posteriori.

Modalités de l'aide

Pour le point 1 des critères d'éligibilité : 50% du montant subventionnable.

Pour les points 2 à 4 des critères d'éligibilité : 50% du montant subventionnable du projet dans la limite de 400.000€ HT maximum par opération (zone de transition, programme de protection ou de suppression des obstacles, aménagement).

Pour le point 5 des critères d'éligibilité : 50% du montant subventionnable du projet dans la limite de 500.000€ HT maximum par carrefour traité.

Ce taux est susceptible d'être porté à hauteur de 70% pour les opérations situées dans un périmètre des quartiers prioritaires ou placé en dispositif de veille active.

Le montant subventionnable est la part financière de l'opération affectée aux travaux et aux études de réalisation contribuant directement à améliorer la sécurité routière.

ACTION CONCERNEES : 1.4 / 1.6

Le traitement des points durs plus ponctuels de circulation des bus, les aménagements nécessaires au développement de l'offre, l'aménagement et la mise en accessibilité des points d'arrêt et l'équipement d'une ligne entière en priorité bus peuvent bénéficier de subventions d'IDFM.

La décision d'IDFM de participer au financement de ces aménagements de voirie nécessite une évaluation préalable du projet présenté par le maître d'ouvrage :

- une diagnostic de fonctionnement des lignes de bus concernées, avec localisation et hiérarchisation des difficultés de circulation (plus particulièrement dans le cas d'axes entiers),
- une estimation du nombre horaire de bus, par sens qui seraient concernés par l'aménagement projeté, et du trafic voyageurs potentiellement concerné en situation actuelle,
- une estimation des renforts d'offre bus envisagés,
- une évaluation du gain de temps envisagé pour l'aménagement, notamment quand il s'agit de sites propres ou de priorités aux carrefours,
- une présentation des variantes d'aménagement envisagées, notamment quand celles-ci ont des conséquences importantes sur les coûts,
- une estimation du coût total de l'aménagement.

Types d'aménagements	Financement	Barème PDU	Prise en compte des critères d'instructions pour être éligible aux subventions du STIF
Aménagements de traitement de points durs de circulation pour les bus <ul style="list-style-type: none"> • Site propre ou couloir d'approche d'accès aux feux • Mise en avancée et en accessibilité des points d'arrêt • Reprise d'aménagement de carrefours pour favoriser les bus • Traitement des points durs de circulation • Aménagement des points d'arrêt • Aménagement pour le développement d'offre 	75 % STIF 25 % MOA	<ul style="list-style-type: none"> • Pour les aménagements de lignes Mobiliens et Express dans les zones denses, et de couloirs bus : montant plafond de subvention fixé à 75 % de 4 millions d'euros de subvention/km. • Pour les aménagements de lignes Express hors zones denses, sur certains tronçons empruntés par les lignes fortes, et de couloirs bus : montant plafond de subvention fixé à 75 % de 1 million d'euros de subvention/km (pour un dispositif à double sens). • Pour les sites propres faisant partie de voies créées dans le cadre de projet urbain : montant au prorata de la largeur du site propre par rapport à la largeur totale des chaussées, dans une limite de 75 % de la voie bus. 	<ul style="list-style-type: none"> • Une participation du MOA d'au moins 25 % des aménagements éligibles aux subventions du STIF (participation éventuelle d'autres financeurs). • Évaluation préalable du projet par le maître d'ouvrage : <ul style="list-style-type: none"> - un diagnostic de fonctionnement des lignes de bus concernées, avec localisation et hiérarchisation des difficultés de circulation (plus particulièrement dans le cas d'axes entiers), - une estimation du nombre de bus (trafic cumulé), par sens qui seraient concernés par l'aménagement projeté, et du trafic voyageurs potentiellement concerné en situation actuelle, - une estimation des renforts d'offre bus envisagés, - une évaluation du gain de temps envisagé pour l'aménagement, notamment quand il s'agit de sites propres ou de priorités aux carrefours, - une présentation des variantes d'aménagement envisagées, notamment quand celles-ci ont des conséquences importantes sur les coûts, - une estimation du coût total de l'aménagement.
Point d'arrêt	<ul style="list-style-type: none"> • De l'étude : à hauteur de 300 € HT par point d'arrêt étudié • Des travaux : <ul style="list-style-type: none"> - 75 % STIF - 25 % MOA 		<ul style="list-style-type: none"> • L'ensemble des postes à quai doivent être à une hauteur comprise entre 18 et 20 cm, conformément à l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées. • L'information voyageurs statique doit figurer dans le cadre dédié, en fond d'abri et non pas sur poteau considéré comme une extension du linéaire réseau.
Priorité aux feux sur une ligne étudiée	Remplacement des contrôleurs de carrefours, paramétrage des équipements et études (missions portées par les collectivités) Équipement des véhicules, du centre bus (logiciels...) et paramétrage des équipements (missions portées par les transporteurs)	75 % STIF 25 % MOA 100 % STIF	<ul style="list-style-type: none"> • Un nombre important de carrefours structurants doivent être traités à l'échelle de la ligne afin d'obtenir un gain significatif. • La ligne doit bénéficier d'une amélioration de son temps de parcours et d'un taux de régularité significatif. • Une convention d'exploitation et de maintenance des systèmes doit être signée entre la collectivité et les transporteurs. • Traitement des lignes Mobiliens uniquement. • Après mise en service, ce dispositif doit faire l'objet d'une évaluation d'efficacité.

ACTION CONCERNEES : 1.6

En Île-de-France, le financement des aménagements d'intermodalité a évolué dans le cadre de la démarche des éco-stations bus portée par Ile-de-France Mobilité.

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France a approuvé en 2017 les grands principes d'un plan de développement des nouvelles gares d'Île-de-France, à la fois intermodales et multiservices. L'ensemble de ces programmes représente un budget global de 3 milliards d'euros d'ici 2025. Île-de-France Mobilités (anciennement STIF) a également entériné un plan ambitieux de rénovation des gares routières pour un montant de 250 millions d'euros sur 10 ans.

En tant que carrefour des mobilités, **les nouvelles gares ferroviaires** doivent faciliter les connexions avec les autres modes transports traditionnels (bus, voiture, vélo, etc.) et plus alternatifs (covoiturage, autopartage, vélo électrique, etc.). Pour cela, **Île-de-France Mobilités encourage l'usage du vélo** comme mode de rabattement vers la gare avec la création de 20 000 places de stationnement sécurisé Véligo d'ici 2020, mais aussi le lancement prochain d'un service régional de location longue durée de vélos à assistance électrique.

La voiture n'est pas oubliée puisque **10 000 places de stationnement supplémentaires en Parc Relais** sont créées pour 2021. Le covoiturage est également encouragé notamment avec l'intégration de la fonctionnalité covoiturage dans le calculateur d'itinéraire de transports en commun Vianavigo. Enfin, des **solutions innovantes de transports publics** vont progressivement s'ajouter à l'offre existante, notamment avec l'expérimentation prochaine de véhicules autonomes sur l'Esplanade de Paris La Défense pour le dernier kilomètre de trajet des voyageurs, là où les bus classiques ne peuvent pas circuler.

Le bus est le mode de transport le plus utilisé par les Franciliens. **La réhabilitation et la transformation des gares routières d'Île-de-France** est donc une étape essentielle dans la « **Révolution des Transports** » afin d'offrir une meilleure qualité de service aux voyageurs.

Les nouvelles Éco-stations Bus devront améliorer le confort d'attente des usagers, renforcer leur sentiment de sécurité, leur procurer une meilleure vue d'ensemble et lisibilité de la station. Ce programme de rénovation et création concernera 52 Éco-stations sur 10 ans pour un budget de 200 millions d'euros, au rythme d'environ 5 par an.

=> **Les aménagements des éco-stations bus sont financés à hauteur de 70% par Ile-de-France Mobilités.**

ACTION CONCERNEES : 2.2

Alvéole Plus vise à déployer 100 000 places de stationnement sécurisées et abritées pour les vélos. Le programme propose des financements ainsi que des actions de conseil et de formation pour accompagner leur déploiement.

D'ici fin 2024, son objectif est de développer l'usage du vélo, en proposant le cofinancement de trois services :

1/ CONSEIL : Accompagner 2 900 bénéficiaires à définir et concrétiser leur projet de stationnement pour les vélos. Avec, prise en charge à 100 %. Optionnel, pour accompagner et orienter au mieux les bénéficiaires éligibles dans l'élaboration d'un projet de stationnement qualitatif. Un seul accompagnement par bénéficiaire.

2/ STATIONNEMENT : Cofinancer la création de 100 000 places de stationnement sécurisées et abritées pour les vélos. Avec, P r i s e e n c h a r g e jusqu'à 50 % de l'investissement HT des équipements éligibles pour les zones à faibles émissions de mobilité (ZFE-m). Jusqu'à 40 % hors ZFE-m.

3/ FORMATION : Permettre à 7 000 usagers d'acquérir les bons réflexes pour circuler à vélo. Prise en charge à 100 %. Optionnelles, elles sont proposées à certains publics : résidents de l'habitat social, collégiens, lycéens et livreurs à vélo.

Plafonds et modalités des prises en charge

Équipement de stationnement	Montant de prise en charge maximum par emplacement HT	Minimum d'emplacements à créer	
		Tous les bénéficiaires sauf les copropriétés privées	Copropriétés privées
Consigne sécurisée incluant les supports d'attache	1 200 €	6 emplacements*	4 emplacements*
Abri incluant les supports d'attache	650 €	8 emplacements*	4 emplacements*
Supports d'attache dans un local ou abri existant	80 €	8 emplacements*	4 emplacements*

*Un emplacement = 1 place pour un vélo.

Un arceau permet d'attacher 2 vélos, ce qui correspond à 2 emplacements.

ACTION CONCERNEES : 2.2 / 2.3 / 4.4

Le fonds national a pour objectif de soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'itinéraires cyclables sécurisés au sein des collectivités. Il fait l'objet d'un appel à projets « aménagements cyclables » chaque année. En 2023, dans la foulée du 6e appel à projets, un appel à territoires cyclables est expérimenté, pour accompagner dans la durée la réalisation de programmes d'itinéraires plus complets et ambitieux.

Objectifs de l'aide

Les discontinuités causées par de grandes infrastructures de transport (rocares urbaines, voies ferrées, ...) urbaines, périurbaines ou rurales sont visées. Le Fonds est en effet conçu pour aider à la réalisation de projets visant à « restaurer ou établir des continuités d'itinéraires cyclables en vue de rendre crédibles des trajets quotidiens à vélo, ou en articulation avec les autres modes de transports notamment collectifs (train, bus, cars...) », notamment « relier dans de bonnes conditions des zones d'emploi, d'habitat, notamment social, et d'éducation et de mieux desservir les pôles d'échanges multimodaux ».

Bénéficiaires

Quelle que soit leur taille et leur groupement, dès lors que le projet s'inscrit dans une politique territoriale de mobilité et un schéma préalablement définis et déjà en cours de réalisation, tous les maîtres d'ouvrage publics sont éligibles à ce fonds.

Nature des projets soutenus

Les projets financés devront s'inscrire dans un schéma cyclable cohérent à l'échelle du territoire dans lequel s'inscrit l'action du maître d'ouvrage (bassin d'emploi, unité urbaine, collectivité...). Le schéma cyclable cohérent peut également être la déclinaison locale du schéma départemental ou régional des véloroutes.

- *Linéaire infranchissable (voie ferrée, canal, rivière) voire faisceau de coupures linéaires (voie rapide le long d'une voie ferrée) ;*
- *Barrière de trafic dangereuse à franchir (entrée de ville, radiale, intersection, déviation, ...) ;*
- *Voirie impraticable (voies rapides sans aménagements, sans trottoirs, aménagements occupés par du stationnement illicite, pont saturé de trafic...) ;*
- *Surfacique (stade, cimetière, hôpital, campus universitaire, parc urbain, centre commercial, caserne...) ;*
- *Ceinture de coupures enclavant un quartier avec peu de points d'accès.*

Modalités de l'aide

- *50 millions d'euros maximum pour l'année 2019*
- *Taux d'aide maximal : 20 % de l'assiette éligible (possible d'être porté à 40 % par les collectivités petites ou moyennes pour un équipement très structurant). Taux supérieur exceptionnel pour certains dossiers, notamment pour les territoires d'outre-mer*
- *Montant maximal de l'aide par porteur de projet : 5 millions d'euros*

Actions éligibles : ensemble des frais liés à la réalisation de la continuité cyclable, y compris le cas échéant une partie d'études d'avant projets sommaires et d'études d'impact. Le projet devra avoir fait l'objet d'études préliminaires et pouvoir être mis en service dans un délai maximal de quatre années à compter de la notification.

ACTION CONCERNEES : 1.7

Glossaire

Ad'AP : Agenda d'Accessibilité Programmé	PEM : Pôle d'Echanges Multimodal
ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie	PL : Poids-Lourd
ANRU : Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine	PLM : Plan Local de Mobilité
AOM : Autorité Organisatrice de Mobilité	PLH : Plan Local de l'Habitat
BAAC : Base de données des Accidents Corporels de la circulation	PLUi : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie	PMR : Personnes à Mobilité Réduite
CD 93 : Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis	PRQA : Plan Régional de la Qualité de l'Air
CPER : Contrat de Plan Etat Région	PRU : Périmètre de Renouvellement Urbain
DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer	PTU : Périmètre de Transports Urbains
DOO : Document d'Orientations et d'Objectifs	RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens
DRE : Direction Régionale de l'Equipement	RIDF : Région Ile-de-France
DSP : Délégation de Service Public	RFF : Réseau Ferré de France
DTA : Directive Territoriale d'Aménagement	SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
EE : Est Ensemble	SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité
EGT : Enquête Globale Transport	SDIC : Schéma Départementale des Itinéraires Cyclables
ERP : Etablissement Recevant du Public	SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer
GES : Gaz à Effet de Serre	SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain
HPM : Heure de Pointe du Matin	SRCAE : Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Energie
HPS : Heure de Pointe du Soir	TAD : Transport A la Demande
IDF : Ile-de-France	TC : Transports Collectifs
IDFM : Ile-de-France Mobilités	TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel
INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques	TV : Tout véhicule (2 roues motorisés, véhicule léger et poids lourds)
JOB : Jour Ouvrable de Base	RER : Réseau Express Régional
LOM : Loi d'Orientations des Mobilités	TGV : Train à Grande Vitesse
LGV : Ligne à Grande Vitesse	UFR : Usager en Fauteuil Roulant
MGP : Métropole du Grand Paris	VAE : Vélo à Assistance Electrique
NOTRe : Nouvelle Organisation Territoriale de la République	VNF : Voies Navigables de France
NPRU : Nouveau Périmètre de Renouvellement Urbain	ZA : Zone d'Activités
P+R : Parc-Relais	ZAC : Zone d'Aménagement Concertée
PAE : Parc d'activités Economiques	2RM : Deux-roues motorisés
PCAET : Plan Climat Air Energie Territoriale	
PDM : Plan de Mobilités	
PDASR : Plan Départemental d'Action et de Sécurité Routière	
PDE : Plan de Déplacements Employeur	
PDMES : Plan de Mobilité d'Etablissement Scolaire	
PDMIE : Plan de Mobilité Inter-Entreprises	
PDU : Plan de Déplacements Urbains	
PDUIF : Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France	

AOM : Autorité Organisatrice de Mobilité : Nom de la collectivité territoriale (ville, agglomération, département, région), dans l'exercice de sa compétence mobilité. Elle définit la politique de transport (niveau de l'offre, financement, qualité de service, choix des investissements, tarification, etc.) puis choisit par exemple pour le réseau de TC, après appel d'offre, une société exploitante qui mettra en œuvre cette politique.

Autopartage : Système de partage de véhicules. L'autopartage est une réponse aux problèmes de coût de l'achat et de l'entretien d'une voiture, ainsi qu'une réduction des risques pour l'environnement liés à l'usage d'une automobile.

Captif : Désigne une personne qui ne dispose pas de choix entre différents moyens de déplacement.

Covoiturage : Utilisation conjointe et organisée d'un véhicule, par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs tiers passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun.

Déplacement : Unité de mesure de la mobilité quotidienne. Un déplacement est caractérisé par une origine et une destination, un motif (école, achats, travail, etc.), une durée, un ou plusieurs mode(s) de transport. Un aller-retour vaut deux déplacements.

Ecomobilité : Mise en place et utilisation des modes de transports limitant les pollutions et les émissions de gaz à effet de serre : marche, vélo, transports en commun, autopartage, covoiturage...

Enquête Ménage : L'objet de cette enquête est de recueillir les pratiques de déplacements d'une population. Cette enquête recense tous les déplacements des personnes interrogées, quel que soit le mode de déplacement utilisé, y compris la marche.

Intermodalité : Utilisation et conditions de transition entre plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Elle vise à réduire l'usage de la voiture particulière et les nuisances qu'elle génère au profit d'un usage combiné de différents modes moins polluants : train + marche, covoiturage + bus...

Jalonnement : Mise en place de panneaux (directionnels ou non) régulièrement espacés dans le but de signaler un itinéraire précis. S'applique pour la circulation automobile, le transport routiers, le stationnement, la marche à pied et le vélo.

Maillage : Réseau de transport organisé et connecté pour assurer la cohérence de l'agglomération à une échelle donnée.

Management de la mobilité : Le management de la mobilité consiste à inciter les individus, les entreprises, les institutions à satisfaire leurs besoins de transport en utilisant au mieux les modes alternatifs et en réduisant l'usage de la voiture individuelle.

Mobilité : Au sens strict, capacité des personnes à se déplacer – et des biens à être transportés – d'un endroit à un autre. La mobilité individuelle ou quotidienne désigne le nombre de déplacements réalisés par jour et par personne.

Modes alternatifs : Modes de transport qui constituent une alternative à l'utilisation de modes de transport motorisés individuels (auto en solo et deux-roues motorisés).

Modes actifs : Modes de transport non motorisés et non polluants, les modes de transports doux sont la marche et le vélo, les rollers,...

Multimodalité : Recours à plusieurs modes de transports pour satisfaire les besoins de déplacements des personnes et / ou des marchandises.

Parc Relais (P+R) : Parc de stationnement réalisé à proximité d'une station de transports collectifs et conçu pour inciter les automobilistes à utiliser les transports collectifs.

Part modale : Répartition des déplacements entre les différents moyens de transport : voiture, transports collectifs, deux-roues, marche....

PDE - PDMIE – PDMES – PDM - PDMe : Ensemble des mesures prises au sein d'un établissement public ou privé, visant à favoriser les solutions alternatives à l'usage de la voiture particulière pour venir travailler.

PMR (Personne à Mobilité Réduite) : Toute personne dont la mobilité est réduite, par suite d'une incapacité physique (sensorielle ou motrice), d'une déficience intellectuelle, de l'âge ou de toute autre cause génératrice d'un handicap dans l'usage du transport (matériel encombrant, personne avec poussette...) et dont la situation requiert une attention particulière et une adaptation des services offerts d'ordinaire à l'ensemble des usagers.

Pôle d'échanges (ou pôle intermodal) : Gare ou grand pôle regroupant plusieurs modes de transports et constituant ainsi un lieu privilégié de correspondances des voyageurs. Il s'accompagne d'une information multimodale, d'une mise en correspondances des réseaux de transports collectifs et offre une multitude de services.

Transfert / Report modal : Report régulier d'un mode de transport sur un autre pour effectuer un déplacement, de la voiture vers le transport public, par exemple.