



**Est
Ensemble**
Grand Paris

Pour le climat
et la justice sociale!


ensemble
pour le climat



BAGNOLET | BOBIGNY | BONDY | LE PRÉ-SAINT-GERVAIS | LES LILAS | MONTREUIL | NOISY-LE-SEC | PANTIN | ROMAINVILLE



Un Plan Local de Mobilités pour simplifier les déplacements et répondre aux défis climatiques !

Aux côtés des habitantes et habitants, des partenaires et des forces vives du territoire, Est Ensemble déploie son Plan Local de Mobilités (PLM). Notre objectif commun est d'en faire un outil pour rendre les déplacements plus simples et moins polluants.

Bus, métro, tramways, vélo, marche à pied, trafic routier, stationnement, transport de marchandises ... le Plan Local de Mobilité qui prend la suite du Plan Local de Déplacements s'attelle à tout le champ de la mobilité pour permettre à toutes et à tous de mieux se déplacer, tout en protégeant l'environnement et la santé.

Véritable feuille de route en matière de transports et de déplacement, **le PLM définit 34 actions stratégiques pour les 9 communes d'Est Ensemble d'ici à 2030.**

Dans la droite ligne des ambitions du Territoire en matière de justice sociale et climatique, chaque action s'accompagne de solutions concrètes, de déclinaisons locales et d'objectifs chiffrés.

Au cœur de cette initiative, le PLM entend diminuer significativement les émissions polluantes dues aux déplacements, qui représentent 28 % de l'empreinte écologique de la région. En travaillant l'écomobilité, Est Ensemble aspire à offrir un environnement plus sain et des espaces urbains apaisés.

Ce plan s'inscrit en cohérence avec les propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat et du Plan Climat du Territoire, se positionnant comme une réponse concrète aux urgences climatiques. Il invite à une coopération renforcée entre les différentes échelles de gouvernance (communes, établissements publics territoriaux, département, métropole, région) pour co-construire, ensemble, les mobilités de demain.



Patrice Bessac

Président d'Est Ensemble



Outre les enjeux propres à son territoire, aux objectifs imposés par le Schéma Directeur Régional d'Ile de France, le Plan Local de Mobilité d'Est Ensemble doit également intégrer différents objectifs nationaux en matière de réduction des émissions de carbone.

Quels objectifs en matière de réduction d'émissions de carbone ?

OBJECTIFS NATIONAUX

Stratégie nationale Bas Carbone :

- ◆ Réduire de 37,5 % les émissions de carbone d'ici 2030
- ◆ Atteindre la neutralité carbone d'ici 2050

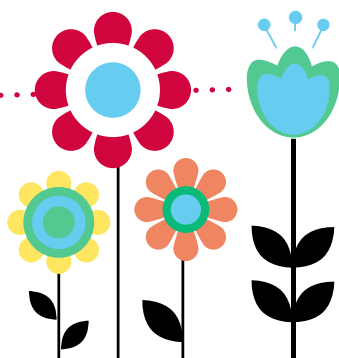
Quelles contributions des transports à ces objectifs ?

OBJECTIFS NATIONAUX

- ◆ Réduire de 28 % les émissions de carbone liées aux transports d'ici 2030
- ◆ Atteindre la décarbonation totale d'ici 2035



- 1** **UNE DÉMARCHE COLLECTIVE :
UN TRAVAIL PARTAGÉ, TECHNIQUE, POLITIQUE** p4
- 2** **UN ÉTAT DES LIEUX DE LA MOBILITÉ :
LE DIAGNOSTIC** p5
- 3** **UN PLAN LOCAL DE MOBILITÉ QUI RÉPOND
À DE NOMBREUX ENJEUX** p7
- 4** **UNE STRATÉGIE DE MOBILITÉ
DÉCLINÉE EN 4 ORIENTATIONS ET 34 ACTIONS** p8
- 5** **LE PLAN LOCAL DE MOBILITÉ EN ACTIONS :
FOCUS SUR QUELQUES ACTIONS PHARES** p10



UNE DÉMARCHE COLLECTIVE POUR PRENDRE EN COMPTE LES ENJEUX DE DEMAIN

Elaboré à l'initiative d'Est Ensemble en associant tous les partenaires concernés, le Plan Local de Mobilité est le fruit d'un processus :



PARTAGÉ

Habitanes et habitants ont été invités à prendre part au projet via une enquête, et des rencontres de terrain.



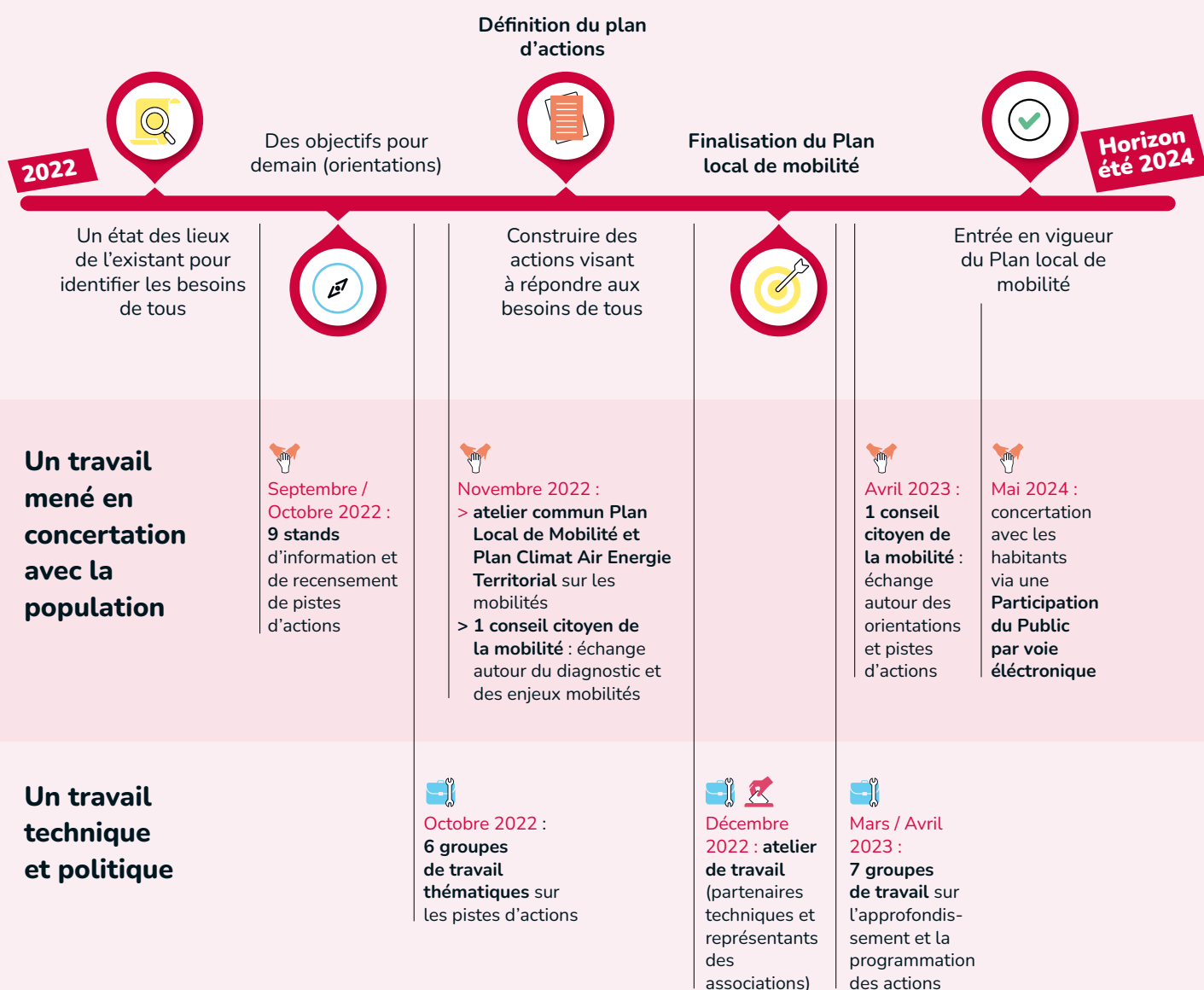
TECHNIQUE

Les acteurs publics dont Île-de-France Mobilités, la Région, l'Etat, le Département et les acteurs du territoire se sont coordonnés afin d'enrichir le projet, notamment en phase de diagnostic et définition des orientations.



POLITIQUE

Les élus des communes et d'Est Ensemble, à l'écoute des différents apports de la démarche, définissent les orientations et valident les actions proposées.



QUEL ÉTAT DES LIEUX EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS ?

Des avancées majeures depuis 2015

70 km
d'aménagements cyclables
ont été réalisés de 2015 à
2022 sur Est Ensemble.

+ 484 km
de zones de modération
de vitesse (zones 30)
entre 2015 et 2022.

La réduction de
l'utilisation de la voiture
au profit des transports en
commun et du vélo.

- 4 % d'accidents
de la route corporels
entre les périodes 2006-2011
et 2015-2019

Entre 2013 et 2028, pour les déplacements des actifs :

-1,1 % des flux voiture

+ 9,7 % de déplacements
en transports en commun

+32 % de déplacements
domicile-travail réalisés par jour
en vélo entre 2010 et 2018.

Un réseau de transports en commun sollicité mais dont le développement reste à poursuivre

1 nouveau métro (Ligne 15) avec 5 stations sur Est Ensemble, horizon 2030

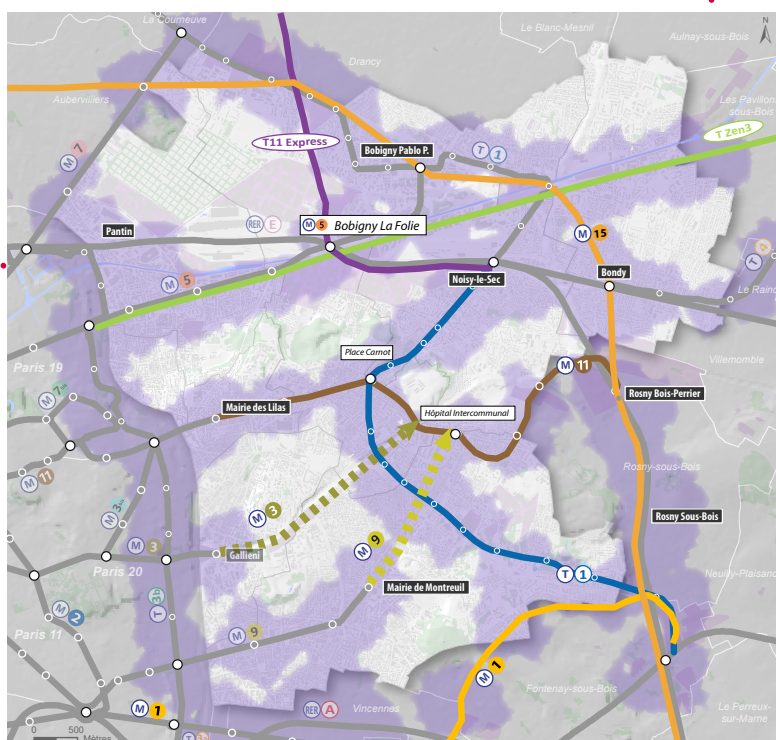


4 prolongements de métro (ligne 11, horizon 2024, ligne 9 et ligne 1, horizon 2035, ligne 3, horizon 2040)

2 prolongements de tramway (lignes 1, horizon 2028, et 11, horizon 2030)

1 ligne de bus à haut niveau de service (Tzen 3, horizon 2030)

Modes lourds
— Existant
— Acté
■ ■ ■ Souhait d'études
Accessibilité à pied des modes lourds des projets au delà du PLM (10 minutes métro/tramway - 15 minutes gares RER)



Des déplacements à vélo ou à pied à renforcer



11 % des trajets
domicile-travail se
font en mode doux...

...mais seulement 4,3 % des trajets
domicile-travail se font à vélo.

L'usage du vélo est plus développé dans
l'ouest et le sud du territoire.



27 % des actifs travaillant
dans leur commune de
résidence se rendent à pied
sur leur lieu de travail



67 stations Velib

mais une densité d'offre qui
décroît à mesure que l'on s'éloigne
de Paris.

Plus de **110 km** de voies aménagées pour les cycles...



Toutefois, la Seine-Saint-Denis est le département d'Île-de-France le moins bien doté en aménagements cyclables.

... mais plus de **530 km** de voies du territoire identifiées comme cyclables

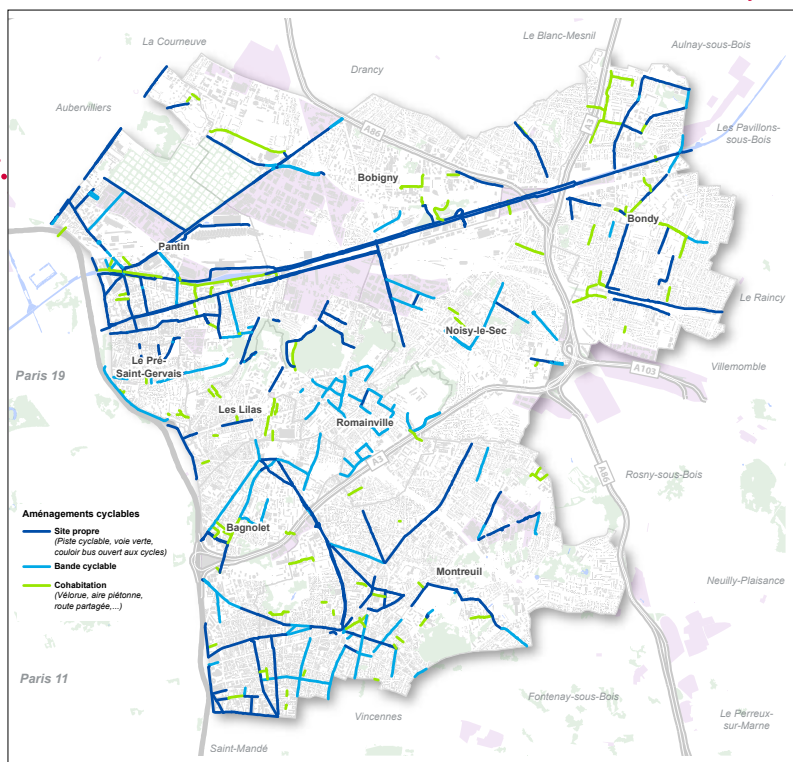


De fortes disparités existent toutefois entre communes.

7 760 places de stationnement vélo recensées, soit uniquement 18 places pour 1 000 habitants



Un réseau cyclable à développer



Un réseau routier structurant, non sans conséquences sur la qualité de la vie de notre territoire



Un taux de déplacements motorisés en baisse

0,63 véhicules par ménage en 2018 contre 0,66 en 2013.



1/4 des trajets domicile -travail se font en voiture...

...et 3 % des trajets domicile-travail se font en deux-roues motorisés

Des conditions de circulation ralenties aux heures de pointe...

Une forte saturation des axes principaux, notamment les autoroutes ...mais un trafic orienté à la baisse - 2,5 % sur l'A3, - 8 % sur l'ex-RN3 à Bondy, - 10 % sur la D116 à Romainville, - 23 % de trafic sur la D37 à Montreuil et sur la D115 à Pantin.

Une part importante de poids lourds sur le réseau secondaire



D117 à Noisy-le-Sec, D37 à Bagnole / Montreuil, D20 à Pantin.

Une politique de stationnement qui devra mieux répondre aux enjeux de demain

Environ, **67 000** places de stationnement sur voirie

75 % des livraisons se font en double file ou sur les trottoirs

24 zones de bornes de recharge concentrées pour moitié à Montreuil

34 % des voies sont réglementées en matière de stationnement (payant ou limité dans le temps). De fortes disparités existent entre les communes limitrophes de Paris, avec de plus faibles besoins, et celles plus éloignées.

DE NOMBREUX DÉFIS POUR UN TERRITOIRE ...

... en forte mutation démographique et économique, à accompagner grâce à la pluralité de l'offre de mobilité

D'ici 2030 :
+ de 40 000 habitants

sont à prévoir sur Est Ensemble !



+ 20 000 emplois

Le plan local de mobilité doit anticiper et prévoir de nouvelles solutions afin d'éviter toute surcharge du réseau.

... avec des projets de transports en commun qui se font attendre face à l'arrivée de la Zone à Faible Emission et la nécessité d'engager une transition vers des mobilités plus écologiques et accessibles

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.

En 2030, il ne sera plus possible de circuler avec un véhicule polluant sur le territoire. Dans un territoire où peu de foyers peuvent accéder à un véhicule propre, la Zone à Faible Emission va réinterroger l'usage même de l'automobile et la nécessité d'un recours plus important à la pluralité de l'offre de mobilité et à l'automobile partagée.

Le plan local de mobilité doit permettre d'engager une transition vers des mobilités plus écologiques et accessibles.

... face à de grands axes routiers à apaiser en lien avec une stratégie régionale tournée vers le Grand Paris Express

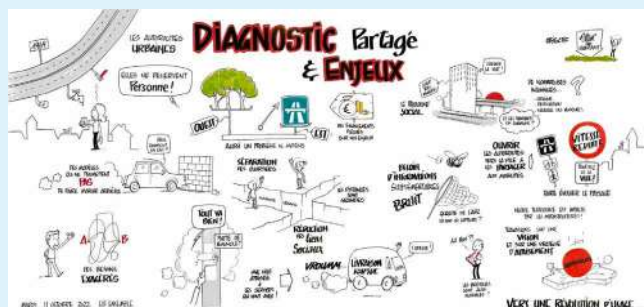
Avec les autoroutes A 86 et A3, le territoire fait face à d'importants trafics de transit en rabattement sur le périphérique parisien, du fait de la position d'Est Ensemble aux portes de Paris. **Le territoire subit ainsi les nuisances de ces différents axes.**

Le plan local de mobilité se doit d'organiser les circulations sur Est Ensemble afin de répondre aux nécessaires enjeux de rationalisation de l'usage de l'automobile.



APAISEMENT DES AUTOROUTES

Les réflexions sur le devenir du Boulevard Périphérique parisien dans le cadre des JO de Paris 2024 a mis en avant le besoin d'anticiper les impacts de l'apaisement du boulevard périphérique et de l'A1 sur l'A3 et l'A86. Il a donc été envisagé de répondre à ce sujet à l'échelle du schéma de circulation



© Guillaume Danel

métropolitain et régional.

Ainsi, Est Ensemble a engagé une démarche locale d'apaisement des autoroutes pour étudier toutes les hypothèses de pacification des autoroutes A3 et A 86, défendre un scénario ambitieux de transformation de la Porte de Bagnole et du Pont de Bondy. Un plaidoyer permettra d'interpeller les partenaires à une échelle plus large que le territoire d'Est Ensemble.

PLACE A L'ACTION !

Concrètement ? Quelles grandes pistes d'actions ?

Complémentaires et transversales, 4 orientations, recoupant près de 34 actions, ont été pensées. Toutes ont un lien plus ou moins étroit avec les questions liées aux : circulations, transports en commun, mobilités douces (déplacements piétons / cyclables), stationnements, livraisons ou encore en matière de communication, nouvelles pratiques de mobilités ou Zone à Faible Emission.



ORIENTATION N°1 : Transformer l'espace public pour réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville



Plusieurs familles d'action sont proposées:

1. LA RÉORGANISATION DE LA VOIRIE ET DES CIRCULATIONS pour favoriser les déplacements de tous sur nos voiries (bus, vélos, voitures, piétons)
2. LA PACIFICATION DE LA VOIRIE (flux liés aux transits et poids lourds, zones 30, rues aux écoles)
3. L'AUGMENTATION DE LA PLACE DÉDIÉE AUX MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE INDIVIDUELLE (voie bus, maillage cyclable, maillage piéton, mise en accessibilité, réduction des places de stationnement)



ORIENTATION N°2 : Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'autosolisme



Plusieurs familles d'action sont proposées:

1. LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE ALTERNATIVE À LA VOITURE INDIVIDUELLE (bus, pôles d'échanges multimodaux, plan de stationnement vélo, offre de service pour les vélos)
2. LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS FAVORABLES À L'ÉCOMOBILITÉ (livraisons propres, bornes de recharge électrique / stations BioGNV et GNV, autopartage)



ORIENTATION N°3 : **Construire un cadre de référence et réglementaire pour agir sur les mobilités**



Plusieurs familles d'action sont proposées:

- 1. L'APPUI SUR LES DOCUMENTS CADRES ET DE RÉFÉRENCE** afin d'apporter une cohérence aux différents aménagements (schéma de voirie, schéma directeur de la logistique)
- 2. AGIR SUR LES POLITIQUES DE STATIONNEMENT** (stationnement, livraison, fourrière)
- 3. TRADUIRE LES ACTIONS RÉGLEMENTAIRES DANS LE PLUI** (normes de stationnement dans les nouvelles constructions, préserver et développer les sites à vocation logistique)



ORIENTATION N°4 : **Accompagner le changement des pratiques**



Plusieurs familles d'action sont proposées:

- 1. COMMUNIQUER ET SENSIBILISER**
- 2. ACCOMPAGNER ET INCITER AUX CHANGEMENTS** (Plan de déplacements d'entreprises, accompagnement de la pratique du vélo, favoriser la démotorisation)
- 3. SUIVRE ET COORDONNER LE PLAN LOCAL DE MOBILITÉS** (suivre et évaluer les incidences environnementales, coordonner la mise en œuvre des actions et le rôle des différents acteurs de la mobilité sur le territoire)



FOCUS SUR QUELQUES ACTIONS PHARES



ORIENTATION N°1 : transformer l'espace public pour réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville

Afin de réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville, plusieurs actions phares s'attachent à transformer l'espace public.

1.1 CRÉER DE VRAIES ZONES 30



CONSTAT

500 km c'est la longueur des voies limitées à 30 km/h sur le territoire.

Elles constituent la majorité des voies de notre territoire (81% de la voirie). Toutefois, la plupart d'entre elles ne sont pas aménagées pour garantir cette limitation de vitesse.

OBJECTIFS

Rendre effective la circulation à 30 km/h par la réalisation d'aménagements en faveur d'espaces publics apaisés



QUELLES ACTIONS POUR LE PLM ?

1. Mieux matérialiser les entrées et sorties de zones 30 :

Marquer visuellement l'entrée dans une zone 30 (signalisation, aménagements)

Selon l'importance de la voie, des flux et la configuration des espaces, les entrées et sorties de « zone 30 » 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



2. Réaliser des aménagements contraignant les vitesses :

- ◆ Réduction de la largeur de voie
- ◆ Surélévation de la chaussée
- ◆ Chicanes

3. Agir sur les régimes de priorité :

La généralisation des priorités à droite est un outil efficace en ce qu'il impose le ralentissement pour toutes et tous, à chaque intersection.

4. Retravailler les plans de circulation dans les quartiers

afin d'empêcher le trafic de passage au sein des zones résidentielles (ex. sens unique)



Apaiser les abords des écoles :

En fonction des contraintes techniques de la rue et pour protéger les élèves lorsqu'ils arrivent à proximité de leur établissement mais aussi pour les encourager à adopter des modes de déplacements actifs plusieurs options sont possibles :

> Pacifier les abords des écoles :

- ◆ Limiter la vitesse à 30 km/h
- ◆ Agrandir les parvis
- ◆ Retravailler et améliorer la visibilité des traversées piétonnes
- ◆ Réaliser des plateaux piétons
- ◆ Réduire la largeur des voies de circulation

> Créer des rues aux écoles pour aller + loin :

- ◆ Zones de rencontre
- ◆ Piétonisation temporaire aux heures d'entrée et de sortie
- ◆ Piétonisation permanente

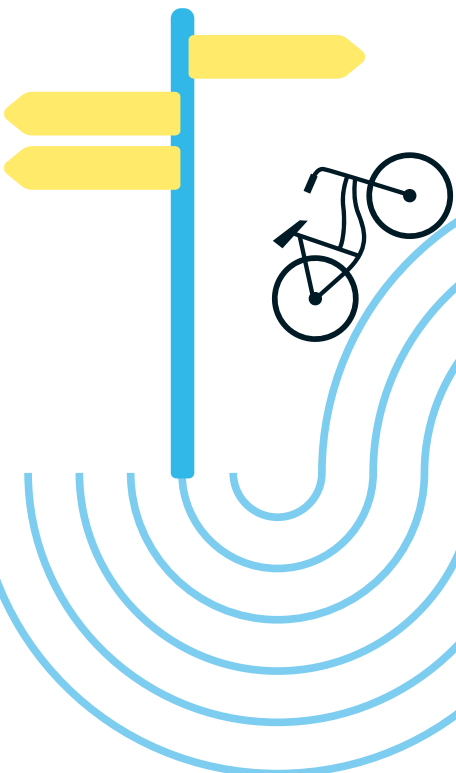




ORIENTATION N°1 :
transformer l'espace
public pour réduire
l'usage de la voiture
et apaiser la ville

Afin de réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville, plusieurs actions phares s'attachent à transformer l'espace public.

1.2
DÉVELOPPER
LE MAILLAGE
CYCLABLE



CONSTAT

115 km c'est la longueur des **aménagements cyclables sur Est Ensemble !**

65% d'entre eux sont en site propre, c'est-à-dire séparés des autres flux de circulation.

60 km, soit 53 % des aménagements, sont jugés de bonne qualité.

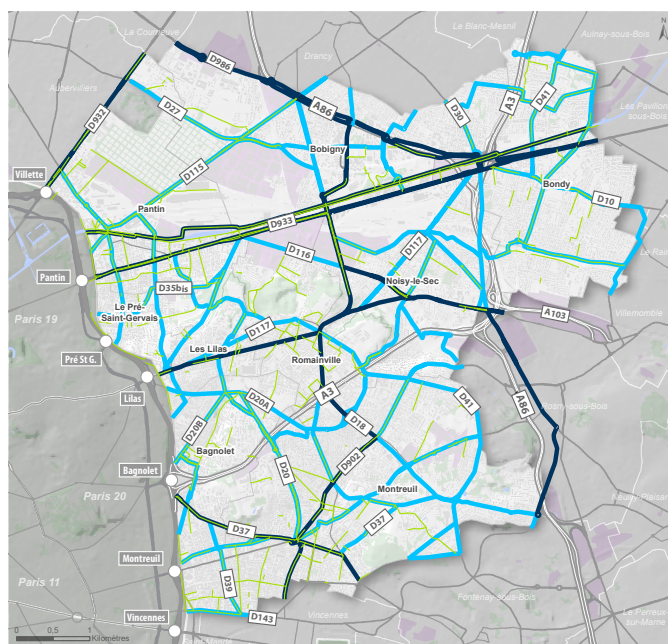
40 km, soit 35 % sont jugés de qualité moyenne.

OBJECTIFS

Obtenir un maillage cyclable continu, sécurisé et confortable sur Est Ensemble.

QUELLES ACTIONS POUR LE PLM ?

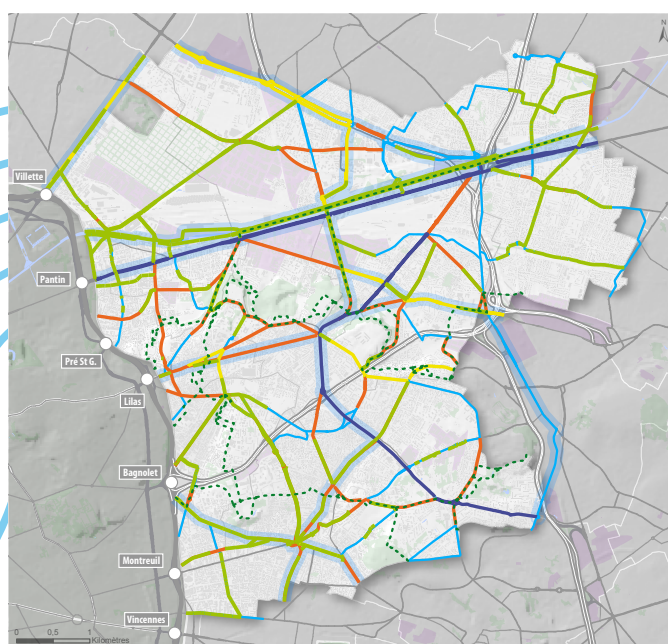
1. Développer et organiser le réseau cyclable en 3 niveaux (régional, intercommunal, communal / quartier)



Le maillage cyclable à terme

- Maillage régional (Plan Vélo Métropolitain et RERV)
- Maillage intercommunal
- Linaire existant

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - CD93 - ITEM 2023 / Est Ensemble 2023
 Réalisation : ITEM 2023



Priorisation indicative des itinéraires cyclables du PLM

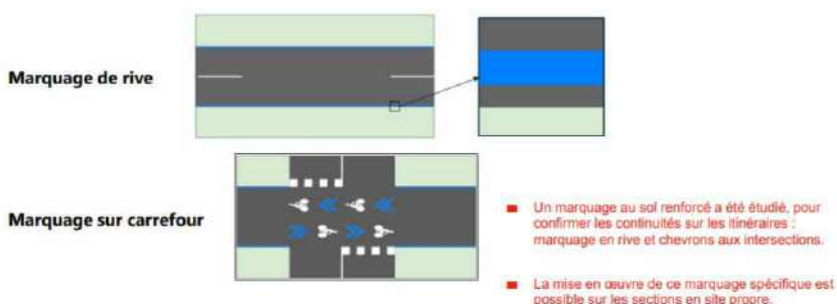
- Aménagement existant
- Maillage au plan Triennal du CD 93 en cours 2022-2024
- Proposition pour un maillage à l'horizon PLM (2029)
- Maillage réalisé dans le cadre de la réalisation du T1 et T2en 3
- Proposition de maillage au-delà du PLM
- Projet du Grand Chemin
- Maillage régional (Plan Vélo Métropolitain et RERV)

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - CD93 - ITEM 2023 / Est Ensemble 2023
 Réalisation : ITEM 2023





Signalisation horizontale/marquage au sol



2. Travailler une identité visuelle pour le maillage structurant régional

Pour assurer la lisibilité de l'offre cyclable, et en l'absence d'un cahier des charges spécifique de la Métropole du Grand Paris en charge du Plan Vélo Métropolitain, Est Ensemble propose de reprendre les codes couleurs utilisés afin d'identifier les pistes cyclables du RER-Vélo de la Région (cf. schémas)

3. Structurer et faciliter les déplacements vélo

En accompagnant le développement et la structuration du réseau par une signalétique uniforme, homogène, véhiculant des informations simples, lisibles, et continues, en lien avec les besoins quotidiens des habitants, Est Ensemble entend faciliter les déplacements entre communes du territoire et vers les communes alentours, vers les principaux centres, équipements et pôles d'animation...

JALONNEMENT - Signalisations VERTICALES spécifiques



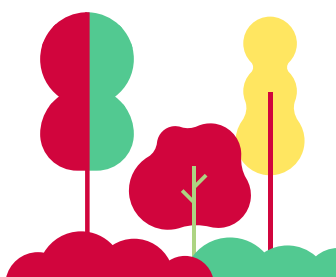


ORIENTATION N°1 : **transformer l'espace** **public pour réduire** **l'usage de la voiture** **et apaiser la ville**

Afin de réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville, plusieurs actions phares s'attachent à transformer l'espace public.

1.3

DONNER UNE **AUTRE FONCTION** **AUX ESPACES** **ACTUELLEMENT** **DÉVOLUS AUX** **STATIONNEMENTS** **AUTOMOBILES**



CONSTAT

Un manque d'espaces disponibles est souvent le premier obstacle au développement des modes actifs (ex. vélo, marche) et des transports en commun.

OBJECTIFS

Limiter le stationnement sur la voirie par une meilleure réglementation, le contrôle du stationnement, afin de favoriser la rotation des places

Améliorer la performance des principales lignes de bus, pour les rendre plus attractives

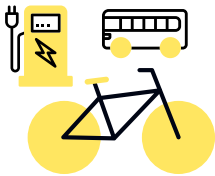
Développer les pistes cyclables et aménagements dédiés (ex. vélo)

QUELLES ACTIONS POUR LE PLM ?

Une baisse de 20% du nombre de places de stationnement afin de favoriser les alternatives à la voiture individuelle grâce à :

- ◆ L'utilisation des **places en amont des traversées piétonnes** pour le stationnement vélo (= 1% de la capacité de stationnement d'Est Ensemble)
- ◆ La **réalisation de couloirs réservés au bus** (= 1 à 2% de la capacité de stationnement d'Est Ensemble)
- ◆ Des **aménagements cyclables** (= 15% de la capacité de stationnement d'Est Ensemble)
- ◆ Le **développement des stationnements dédiés aux cycles dans les pôles d'échanges** (= 1% de la capacité de stationnement d'Est Ensemble)





ORIENTATION N°2 : Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'usage individuel de la voiture

Toutes les alternatives à l'usage individuelle de la voiture doivent être renforcées, tant en offres qu'en services. Elles seules provoqueront et accompagneront la diminution de l'usage de la voiture sur le territoire.

2.1

DÉVELOPPER L'OFFRE DE SERVICE VÉLOS

CONSTAT

Une offre de services vélos importante avec :

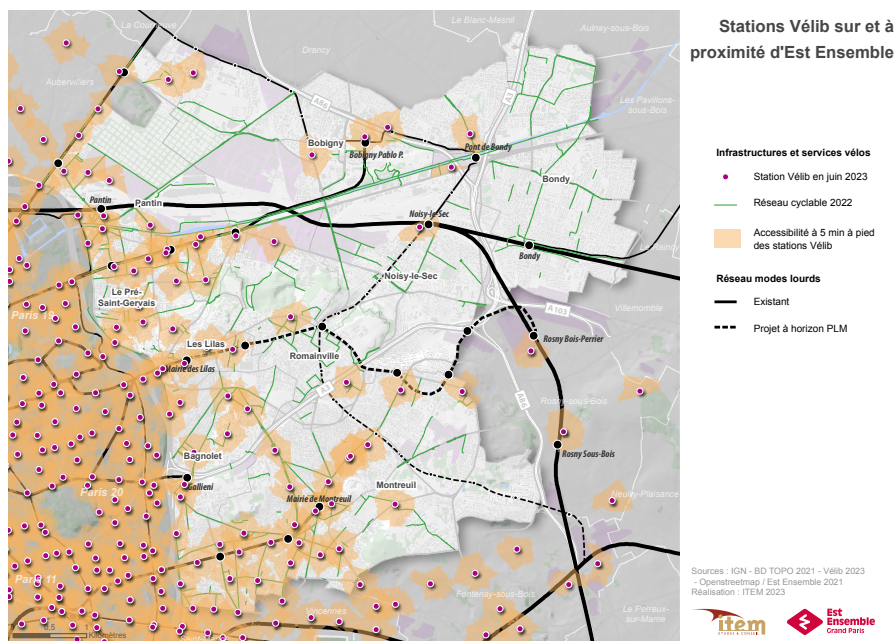
- ◆ Des vélos en location longue durée (Véligo), utilisés par près de 2 500 habitants sur Est Ensemble
- ◆ Des vélos en libre-service (Vélib') largement déployés mais dont le niveau d'implantation reste hétérogène entre est et ouest

OBJECTIFS

Favoriser et prioriser le développement de l'offre de services vélo public (Vélib', Véligo), ainsi que la pratique du vélo.

QUELLES ACTIONS POUR LE PLM ?

- ◆ Continuer le déploiement des stations Vélib', à proximité des grands axes de transport et au sein des quartiers en proximité de Paris, et à Bobigny et Bondy
- ◆ Déployer des postes de gonflage et outils en libre-service (démonte pneus, clefs, tournevis), pour les cyclistes
- ◆ Permettre le stationnement des trottinettes électriques dans les box de stationnement vélo
- ◆ Matérialiser des emplacements réservés aux trottinettes
- ◆ Continuer le déploiement de Véligo, par une meilleure communication
- ◆ Renforcer l'information sur les aides à l'acquisition et entretien des vélos





ORIENTATION N°2 : Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'usage individuel de la voiture

Toutes les alternatives à l'usage individuelle de la voiture doivent être renforcées, tant en offres qu'en services. Elles seules provoqueront et accompagneront la diminution de l'usage de la voiture sur le territoire.

2.2

DÉVELOPPER L'OFFRE BUS

CONSTAT

18 km, c'est ce que parcourt en moyenne un Francilien pour se déplacer. Soit une distance compatible avec l'autonomie des véhicules électriques !

Or, le territoire compte :

- ◆ moins de 50 bornes de recharge pour véhicules électriques sur l'espace public
- ◆ 1 seule station en bio GNV, qui plus est dédiée aux Poids Lourds, à Noisy le Sec.

13% des véhicules vendus en France en 2022 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. La décarbonation du parc automobile passera également par l'accompagnement vers d'autres sources d'approvisionnement (Bio GNV, hydrogène)

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

QUELLES ACTIONS POUR LE PLM ?

1. Restructurer l'offre de bus en lien avec l'arrivée du M11 et T1

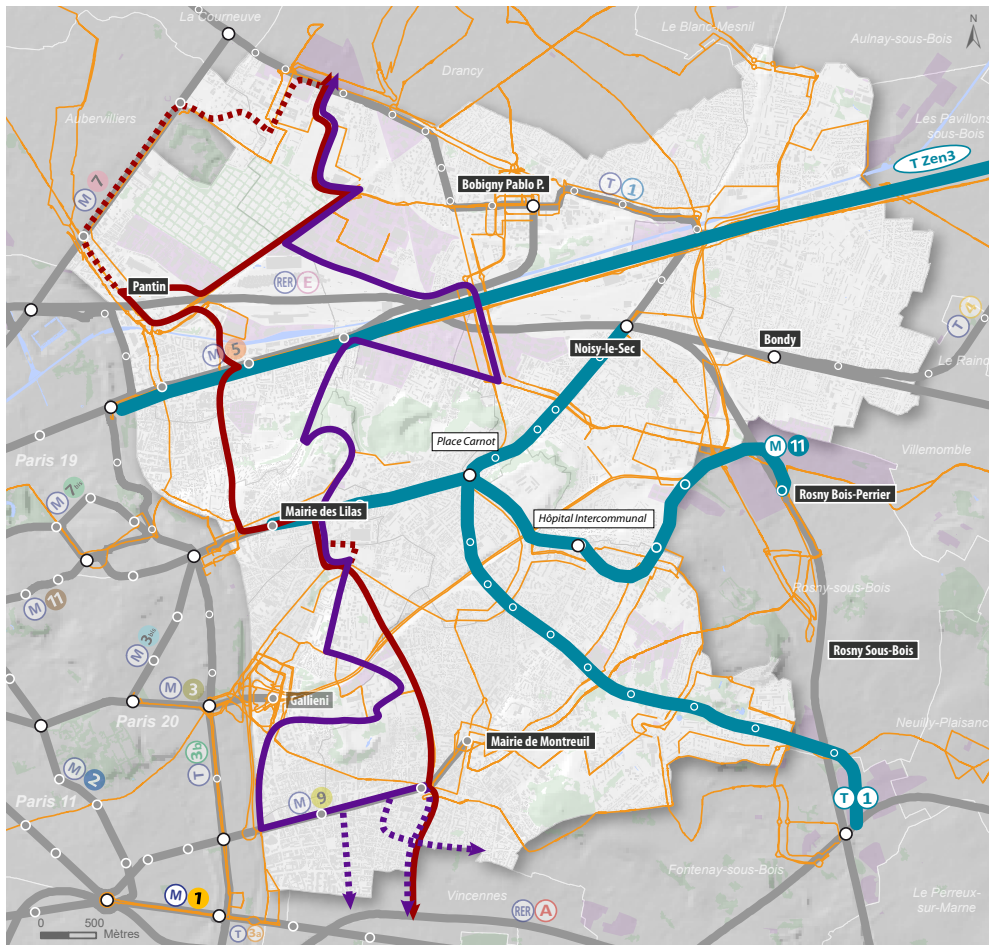
Les lignes 48, 76, 102, 105, 116, 129, 145, 147, 322, et 545 vont voir leur tracé modifié et les lignes 48 et 147 devront bénéficier d'un renforcement d'offre sous réserve de la résorption des points durs de circulation le long de leurs parcours.

2. Renforcer l'offre à la suite de 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. Créer une ligne Nord / Sud à l'Ouest du Territoire



Evolution des TC à horizon PLM

- Mode lourd existant
- Mode lourd projeté à horizon PLM
- Liaison Nord-Sud Variante 1
- Liaison Nord-Sud Variante 2
- Evolution du réseau bus (acté IDFM et proposé par Est Ensemble)

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - IDFM-EE 2023
Réalisation : ITEM 2023



4. Etudier, en lien avec Ile-de-France Mobilités, une desserte 24h/24 de la zone aéroportuaire de Roissy

1,9% c'est le pourcentage d'actifs d'Est Ensemble qui travaillent au sein de la zone aéroportuaire de Roissy.

Cela représente 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.

Le PLM propose d'étudier 2 solutions :

- ◆ Etendre le Transport A la Demande (TAD) de type Filéo fonctionnant 24h/24 aux communes d'Est Ensemble et en premier lieu à Bobigny, Bondy, Montreuil et Noisy le Sec. Ces villes regroupent en effet les 2/3 des actifs concernés par des déplacements professionnels en dehors de l'amplitude horaire des lignes 351 et Express 93



- ◆ Mise en place d'une ligne de bus circulant 24 h/ 24.



ORIENTATION N°2 : Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'usage individuel de la voiture

Toutes les alternatives à l'usage individuelle de la voiture doivent être renforcées, tant en offres qu'en services. Elles seules provoqueront et accompagneront la diminution de l'usage de la voiture sur le territoire.

2.3

DIMENSIONNER ET DÉTERMINER LE TYPE D'OFFRE DE BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE ET STATIONS



CONSTAT

18 km, c'est ce que parcourt en moyenne un Francilien pour se déplacer.

Soit une distance compatible avec l'autonomie des véhicules électriques !

Or, le territoire compte :

- > **moins de 50 bornes de recharge pour véhicules électriques** sur l'espace public
- > **1 seule station en bio GNV**, qui plus est dédiée aux Poids Lourds, à Noisy le Sec.
- > **13% des véhicules vendus en France en 2022 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. La décarbonation du parc automobile passera également par l'accompagnement vers d'autres sources d'approvisionnement (Bio GNV, hydrogène).

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

QUELLES ACTIONS POUR LE PLM ?

1. Accompagner le changement des nouvelles réglementations en vigueur

La Loi d'Orientation des Mobilités 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.

Ce que prévoit la réglementation :

- ◆ La possibilité de réaliser un Schéma Directeur des infrastructures de recharge de véhicule électrique et l'obligation d'avoir 1 point de charge par tranche de 20 places sur les parkings publics dès 2025 (sauf si d'importants travaux d'adaptation du réseau électrique sont nécessaires)
- ◆ La fin des ventes de véhicules thermiques et hybrides neufs en 2035
- ◆ Le renouvellement des flottes publiques et des grandes entreprises





2. Intensifier l'installation de bornes de recharge publiques sur Est Ensemble

Au 31 décembre 2022, Est Ensemble compterait environ **3 450 véhicules électriques** et **une trentaine de véhicules au gaz** soit **1,2 % du parc en circulation** (soit 2,1% à l'échelle de la MGP).



Un parc de véhicules électriques qui **pourrait toutefois atteindre entre 20 et 40% en 2035** (projections PFA Plateforme Française de l'Automobile, Stratégie Nationale Bas Carbone), ce qui ferait environ 50 000 à 100 000 véhicules électriques sur Est Ensemble, soit une multiplication par 14 à 29% du nombre de voitures électriques actuel.

Le nombre de bornes doit ainsi évoluer significativement dans les années à venir, d'autant plus avec l'entrée en vigueur de la Zone à Faibles Emissions sur Est Ensemble qui devrait occasionner une augmentation plus rapide du parc de véhicules électriques.

En 2020, **90% des recharges des véhicules électriques à l'échelle nationale se font à domicile**, le plus souvent via une maison individuelle (avec un territoire qui ne dispose que de 15,6 % de maisons individuelles).

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**, de recharges lentes
 - > pour les habitants à proximité n'ayant pas de point de charge à domicile
- ◆ En journée, **des bornes accélérées**, de recharges d'appoint
 - > pour les visiteurs (rendez-vous, professionnels, imprévus), et globalement pour rassurer les usagers et permettre ainsi une adoption massive du véhicule électrique.





ORIENTATION N°2 : Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'usage individuel de la voiture

Toutes les alternatives à l'usage individuelle de la voiture doivent être renforcées, tant en offres qu'en services. Elles seules provoqueront et accompagneront la diminution de l'usage de la voiture sur le territoire.

2.4

FAVORISER L'AUTOPARTAGE

L'AUTOPARTAGE ? QU'EST-CE QUE C'EST ?

La mise en commun d'une flotte de véhicules en libre-service, accessible 7 jours sur 7 et à toute heure, pour une durée limitée

CONSTAT

43,7% des ménages ne disposent pas de voiture

9% des ménages disposent de plusieurs véhicules motorisés

1 seule ville, Montreuil, accueille un système d'autopartage (Citiz, Getaround, Communauto), avec la fin d'Autolib

OBJECTIFS

Baisser le nombre de ménages motorisés et réduire le nombre de voitures par ménage pour libérer des espaces de stationnement dans l'espace public

QUELLES ACTIONS POUR LE PLM ?

1. Proposer une offre d'autopartage au niveau des principaux pôles d'échanges, en relais de l'offre de transports (ex. offre de bus tôt le matin ou le soir, ne permettant pas de rayonner sur les quartiers ou communes éloignées)

2. Proposer une offre d'autopartage pour les résidents

A. Sur l'espace public :

La ville de Montreuil dispose actuellement de 24 véhicules en autopartage. Ce système sera proposé sur d'autres communes et déployé en priorité dans les quartiers d'habitat collectif ancien ou le stationnement résidentiel sature la voie publique.

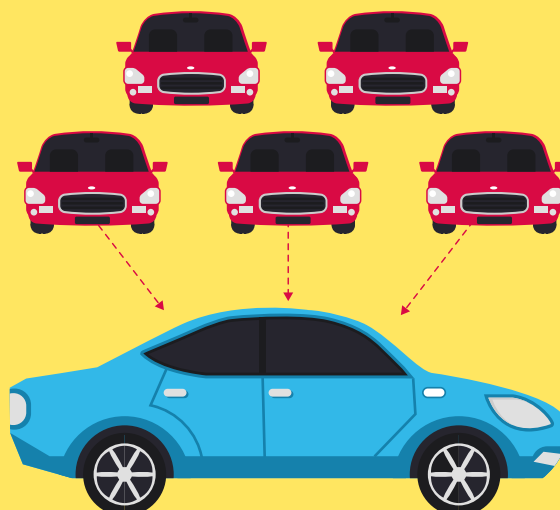


LE SAVIEZ-VOUS ?

1 VOITURE EN AUTOPARTAGE

remplace **5**
à **8 voitures**
personnelles

supprime
10 000 à
19 000 km
en voiture
personnel
par an



Source : ADEME



**libère 0,9 à 3 places
de stationnement
en voirie**

Quelles modalités de fonctionnement ?

2 types d'autopartage sur l'espace
public coexistent :

- ◆ **En boucle, avec la création de stations**, qui nécessitent donc la réservation d'emplacements réservés (supposant la réservation d'une emprise du domaine public routier et la délivrance d'une permission de voirie)
- ◆ **En free-floating, sans station**, autrement dit avec des véhicules mis à disposition partout dans la ville, sans borne d'attache (nécessitant la délivrance d'une permission de stationnement)

B. Résidentiel :

Par ailleurs, l'autopartage résidentiel permet à un véhicule d'être mutualisé entre voisins d'une même copropriété et ainsi diminuer le besoin du stationnement privatif



ORIENTATION N°3 : Construire un cadre de référence et réglementaire pour agir sur les mobilités

Pour agir sur les mobilités, il apparaît nécessaire de proposer la mise en place d'un cadre référentiel et réglementaire, parfois contraignant, afin d'acter les nécessaires changements en matière de déplacements.

3.1

DÉVELOPPER UN SCHÉMA EN FAVEUR DES MODES DE LIVRAISONS PLUS PROPRES

CONSTAT

La logistique actuelle est principalement motorisée et gérée par une diversité d'acteurs. Cette organisation pousse donc Est Ensemble à trouver diverses solutions au coup par coup pour :

- ◆ le stationnement anarchique de Poids Lourds en livraisons,
- ◆ les livraisons des produits du e-commerce, en croissance exponentielle,
- ◆ la mutualisation des transports de marchandises, dans les derniers kilomètres à parcourir

OBJECTIFS

Construite une stratégie logistique territoriale afin de réguler le transport de marchandises sur Est Ensemble.

QUELLES ACTIONS POUR LE PLM ?

1. Réaliser un schéma directeur de la logistique ?

Afin de répondre aux nuisances croissantes en termes de trafic, en lien notamment avec le développement du e-commerce, il convient de :

- ◆ Objectiver les données sur le transport de marchandises sur le territoire d'Est Ensemble

- ◆ favoriser une mutualisation des transports de marchandises, dans les derniers kilomètres à parcourir, 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) ou futurs (hôtel logistique à Bobigny)
- ◆ mener un travail en concertation avec les transporteurs, logisticiens, commerçants, artisans, industriels et les acteurs régionaux de la logistique (Conseil Départemental, Métropole du Grand Paris et Région Ile de France) afin d'assurer une réponse adaptée aux besoins des professionnels

2. Appliquer les actions prévues dans le cadre du schéma directeur de la logistique



QUI FAIT QUOI ?

Est Ensemble
Réalisation du schéma directeur de la logistique

CD93
Partenaire technique

Communes
Partenaire technique / identifient des secteurs pouvant accueillir des activités à destination de la logistique

CCI
Interlocuteur des entreprises de logistique / partenaire technique

Région
Assure la cohérence régionale / partenaire technique

Métropole du Grand Paris
Application du pacte logistique / partenaire technique

Opérateurs de la logistique (stockage, transport, distribution)
Partenaires technique





ORIENTATION N°3 : Construire un cadre de référence et réglementaire pour agir sur les mobilités

Pour agir sur les mobilités, il apparaît nécessaire de proposer la mise en place d'un cadre référentiel et réglementaire, parfois contraignant, afin d'acter les nécessaires changements en matière de déplacements.

3.2

FAIRE ÉVOLUER LES POLITIQUES DE LIVRAISONS ET ASSURER LEUR CONTRÔLE



CONSTAT

75% c'est le nombre de livraisons effectuées en dehors des aires dédiées.

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.

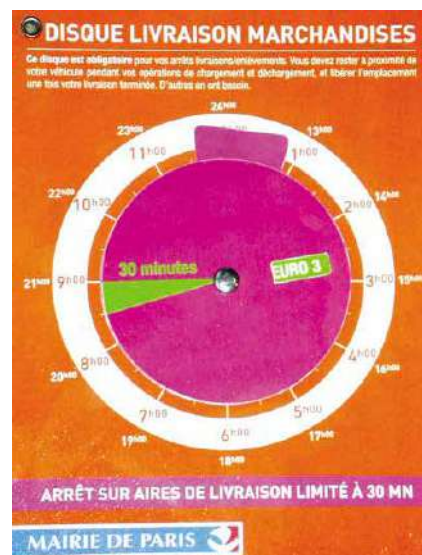
QUELLES ACTIONS POUR LE PLM ?

1. Réaliser un schéma directeur de la logistique en poursuivant la mise en place d'aires de livraisons correctement dimensionnées

2. Mettre en place une réglementation des livraisons sur le modèle parisien et assurer un contrôle efficace des aires de livraisons et de la réglementation en vigueur

- ◆ Interdiction, hormis de 22 h à 7 heures, des véhicules de livraisons / d'enlèvement de marchandises de plus de 12 mètres sur la voie publique (circulation, arrêt, stationnement)*
- ◆ Limitation du stationnement sur les aires de livraisons à 30 mins au moyen d'un disque horaire ou d'une application dédiée
- ◆ Limitation des livraisons de 7h30 à 9h30 et de 16h30 à 19h30, dans certains secteurs identifiés par les communes

*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)



Connaissez-vous la différence ?

Si les aires de livraisons peuvent être réservées aux livraisons toute la journée, il existe aussi des aires partagées, tantôt réservées aux livraisons, tantôt ouvertes au stationnement résidentiel qu'il convient de développer, tout en assurant leur contrôle afin d'en garantir une bonne utilisation

Afin de limiter les conflits d'usage, il sera toutefois nécessaire d'adopter la signalisation au sol déjà engagée notamment à Paris de façon à disposer d'un marquage unique pour ce type de places.





ORIENTATION N°3 : Construire un cadre de référence et réglementaire pour agir sur les mobilités

Pour agir sur les mobilités, il apparaît nécessaire de proposer la mise en place d'un cadre référentiel et réglementaire, parfois contraignant, afin d'acter les nécessaires changements en matière de déplacements.

3.3

MIEUX ENCADRER LE STATIONNEMENT

CONSTAT

Des normes en matière de stationnement (au sein des espaces d'habitats collectifs et de bureaux) décorrélées des réalités et nouveaux besoins liés aux déplacements et qui n'incitent pas aux changements des pratiques

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. Les normes actuelles, pour les activités de bureaux, ne correspondent pas à l'ambition d'une baisse de l'usage de la voiture à Est Ensemble.

Un taux de motorisation en baisse, malgré des normes de stationnement toutefois moins contraignantes pour les communes aux « portes » de Paris

OBJECTIFS

Limiter l'usage de la voiture pour se rendre au bureau

Accompagner le développement de la pratique du vélo

Le PLM recommande une adaptation des normes au taux de motorisation des ménages et à la proximité des transports en commun.

QUELLES ACTIONS POUR LE PLM ?

1. Limiter le nombre de places de stationnement au sein des nouvelles constructions



> **Le cas des nouvelles constructions de bureaux**, pour réduire les trajets en automobile pour se rendre au travail :

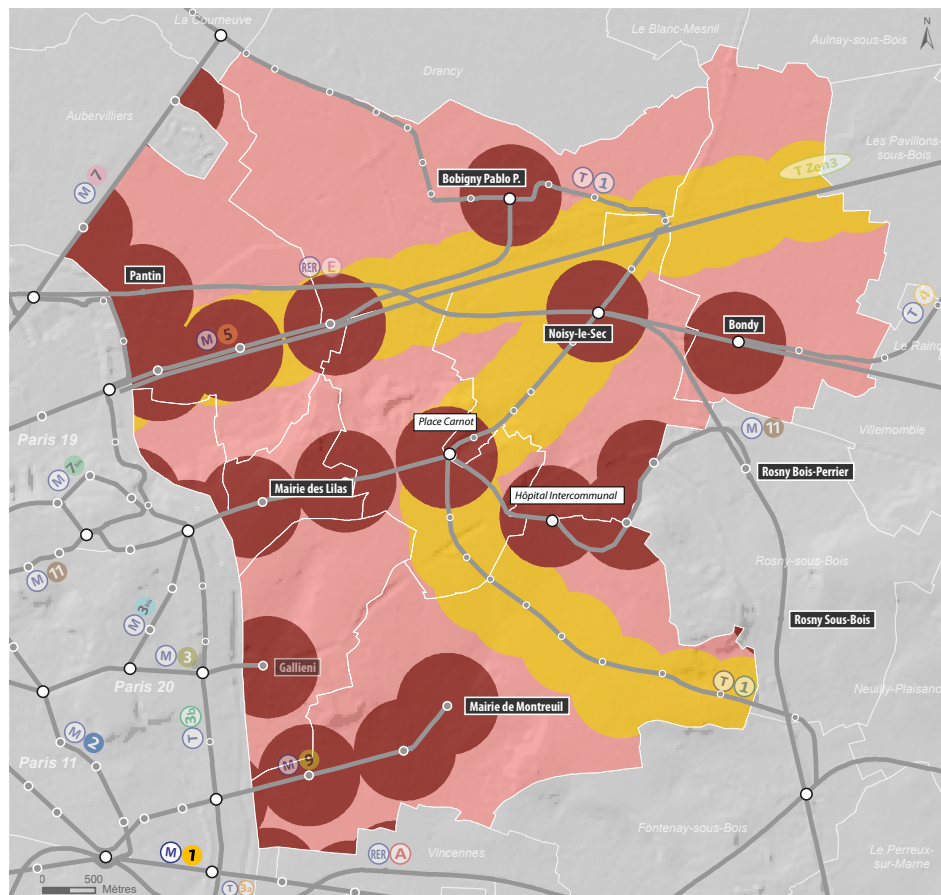
Afin d'accompagner les changements de pratiques, et avec le développement des nouvelles offres de transports en commun, il est proposé de réduire la place accordée aux véhicules au sein des nouveaux espaces de bureaux situés à moins de 500 m, et donc à moins de 10 minutes, d'une station de métro ou gare RER.



LE SAVIEZ-VOUS ?

	Rappel des normes actuelles pour les bureaux	Proposition 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 surface de plancher d'une construction Entre 20 et 33,4 % d'actifs automobilistes	1 place pour 150 m ² 13,4 % d'actifs automobilistes
A plus de 500 m. d'une gare ou Métro	1 place entre 60 et 90 m ² Entre 22,2 et 34,4 % d'actifs automobilistes	1 place pour 100 m ² 20 % d'actifs automobilistes





Normes de stationnement dans les nouvelles constructions

Dispositions proposées

- 1 place pour 150 m² de SDP pour les bureaux (Métro et gares RER)
- 1 place pour 150 m² de SDP pour les bureaux (TZen3 et T1)
- 1 place pour 100 m² de SDP pour les bureaux

Sources : IGN - BD TOPO 2021 - IDF M 2023
Réalisation : ITEM 2023





ORIENTATION N°3 : Construire un cadre de référence et réglementaire pour agir sur les mobilités

Pour agir sur les mobilités, il apparaît nécessaire de proposer la mise en place d'un cadre référentiel et réglementaire, parfois contraignant, afin d'acter les nécessaires changements en matière de déplacements.

3.3

MIEUX ENCADRER LE STATIONNEMENT



> Le cas des nouvelles constructions de logements, pour accompagner le changement de pratiques, du fait d'un taux de motorisation des ménages en baisse



Taux de motorisation

En rouge les normes à 500 m. ou moins d'une gare
En noir les normes à plus de 500 m. d'une gare

Communes	2013	2018	Rappel des normes actuelles
Bagnolet	0,63	0,59	0,5 / 0,8
Bobigny	0,66	0,67	0,5/ 1
Bondy	0,83	0,82	0,5 /1
Le Pré Saint-Gervais	0,58	0,53	0,5 / 0,8
Les Lilas	0,59	0,58	0,5 / 0,8
Montreuil	0,62	0,59	0,5 / 0,65
Noisy-le-Sec	0,69	0,74	0,5 / 1
Pantin	0,54	0,5	0,5 / 0,8
Romainville	0,78	0,72	0,5 / 0,8
Est Ensemble	0,63	0,66	0,5 / 0,8

RECOMMANDATIONS DU PLM POUR LES NORMES CONCERNANT LES LOGEMENTS COLLECTIFS

	Rappel des normes actuelles pour les logements	Rappel des 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

QUELLES ACTIONS POUR LE PLM ?

2. Développer le stationnement vélo chez soi et au bureau



De nouvelles obligations depuis le 26 décembre 2022 :

Pour les bâtiments neufs, et pour l'ensemble des bâtiments tertiaires existants dont le parc automobile fait au moins 10 places il est demandé :

- ◆ 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 T 2 et 2 pour un T 3 et plus
- ◆ 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



UN PLM QUI VEUT ALLER + LOIN

	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 habitant 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 à vélo	3,75 m ² pour 100m ² de surface plancher Permet à 30 % des actifs de venir à vélo



ORIENTATION N°4 :

Accompagner le changement des pratiques

Afin de permettre une prise de conscience des solutions existantes en matière de déplacements et pour accompagner le changement des pratiques, il apparaît plus que nécessaire d'informer en communiquant, sensibilisant et assurant un suivi des actions.

4.1

COMMUNIQUER ET SENSIBILISER

CONSTAT

Un accompagnement vers de nouvelles manières de se déplacer à poursuivre

OBJECTIFS

Améliorer la connaissance de l'offre de mobilités alternatives

QUELLES ACTIONS POUR LE PLM ?

Sensibiliser et communiquer pour accompagner le changement des pratiques et s'assurer l'implication de chacun et chacune

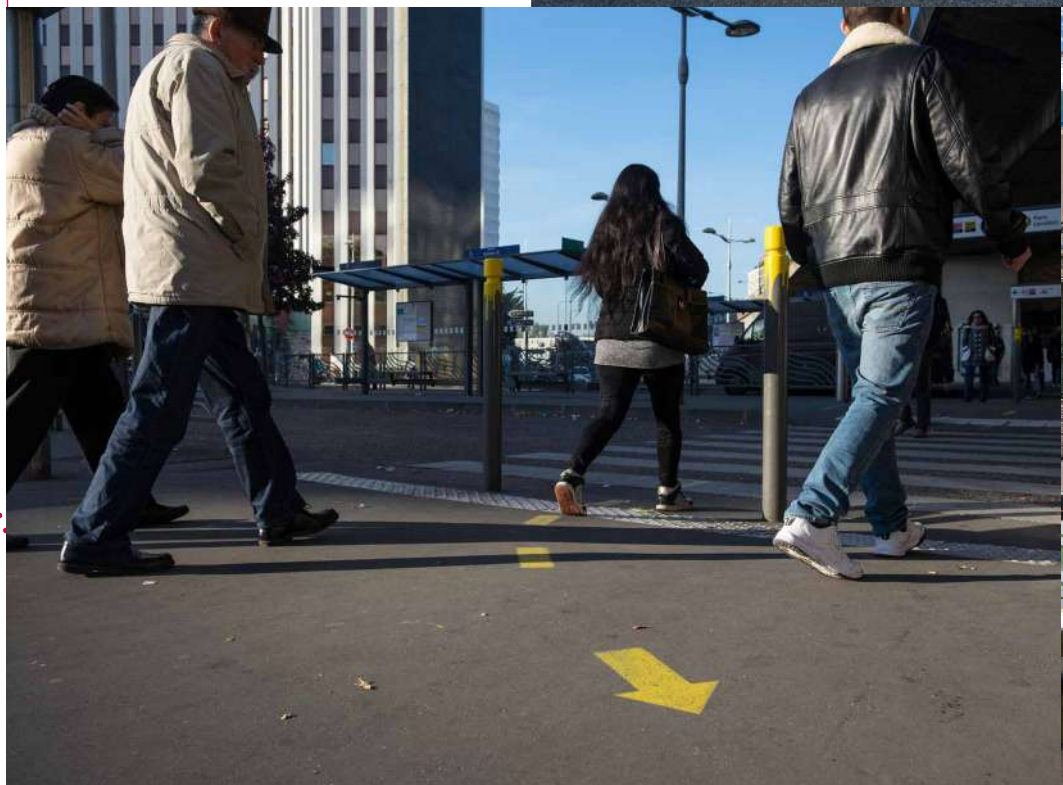
Pour cela plusieurs actions ont été identifiées :

1. La concertation

- ◆ Association des acteurs de la mobilité (associations, collectifs, etc.) pour présenter les avancées du PLM et les associer dans sa mise en œuvre
- ◆ Actions de concertation pour co-construire la ville marchable

Les « diagnostics en marchant » :

En arpentant un territoire avec différents acteurs (habitants, professionnels, élus) le diagnostic en marchant permet d'évaluer l'aménagement de l'espace public et d'identifier les points faibles, points forts et pistes d'amélioration en faisant appel à l'expertise d'usage et le vécu de chacun.



FOCUS : atelier d'apprentissage et d'accompagnement à la pratique du vélo

10 % c'est le pourcentage de la population française qui ne saurait pas faire de vélo selon l'ADEME.

Afin d'accompagner les personnes à la reprise du vélo, Est Ensemble propose :

1. D'aider les associations à proposer davantage de stages d'apprentissage du vélo (aide financière et matérielle)
2. De définir, étoffer et diversifier différentes formules d'apprentissage en collaboration avec les associations de manière à toucher un public plus large
3. Développer des bourses au vélo



2. La communication et sensibilisation sur la pluralité de l'offre de mobilité

La semaine Européenne de la mobilité durable

La semaine européenne de la mobilité durable a lieu chaque année au mois de septembre. Cette semaine constituera un rendez-vous phare pour développer des actions :

- > Challenge mobilité au travail ou « Au boulot à vélo »
- > Challenge mobilité à l'école
- > Stands, stages de remises en selle, parades vélos...

◆ Communiquer toute l'année sur :

Les sites de calculs d'itinéraires selon la pluralité de l'offre mobilités

Le calculateur d'itinéraire d'Ile-de-France Mobilités qui intègre le calculateur d'itinéraires vélo Géo Vélo permet de retrouver les itinéraires accessibles, alternatifs à la voiture (marche, vélo, transports en commun) en s'adaptant au profil de chacun pour proposer une réponse adaptée et précise

L'autopartage

Atelier d'apprentissage vélo

La réparation vélo ou au savoir rouler à vélo



ORIENTATION N°4 :

Accompagner le changement des pratiques

Afin de permettre une prise de conscience des solutions existantes en matière de déplacements et pour accompagner le changement des pratiques, il apparaît plus que nécessaire d'informer en communiquant, sensibilisant et assurant un suivi des actions.

4.2

GARANTIR LA MISE EN ŒUVRE DU PLM

Afin que le PLM puisse concrètement exister, pour les 5 ans suivant son approbation, et satisfaire à ses objectifs en matière d'accompagnement au changement, de pratiques de mobilités, et d'amélioration du cadre de vie (amélioration de la qualité de l'air et du bruit), son suivi et la coordination de ses actions apparaissent plus que nécessaires.

OBJECTIFS

- ◆ Evaluer l'incidence des actions du PLM
- ◆ Assurer la performance environnementale des actions sur la réduction des nuisances
- ◆ Assurer la bonne mise en œuvre des actions sur 5 ans, soit toute la durée du PLM

QUELLES ACTIONS POUR LE PLM ?

1. Assurer le suivi des actions du PLM

Les données INSEE et les comptages routiers et de transports en commun permettent de disposer de données évolutives pour observer les changements de comportements en matière de mobilité. Que ce soit sur le vélo ou au niveau du stationnement, les informations collectées sont toutefois moins structurées. Pour ce faire, le PLM propose de :

- ◆ Transformer le comité technique du PLM en comité de suivi, qui se réunira 2 fois par an :
 - > Pour fixer les modalités de collecte des différents indicateurs pour chaque partenaire
 - > Pour présenter l'évaluation annuelle du PLM
- ◆ Suivre et renseigner l'outil du PLM
- ◆ Réaliser des enquêtes spécifiques (stationnement, comptages routiers, cycles, piétons) pour le besoin des indicateurs de suivi du PLM





2. Suivre et évaluer les incidences environnementales des actions du PLM

en lien avec le suivi du Plan Climat (réemploi, matériaux bas carbone, etc.), PLUi (réduction de l'imperméabilisation, végétalisation) et du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (exposition des populations aux nuisances routières)

3. Coordonner la mise en œuvre des actions

De nombreuses actions du PLM, seront mises en place sur la voirie qui est gérée par différents acteurs : Conseil Départemental de Seine Saint Denis, Région Ile-de-France, Ile de France Mobilités, etc. :

Pour favoriser la mise en œuvre des différentes actions, il a ainsi été proposé :

- ◆ D'identifier un référent PLM auprès de chaque acteur (qui sera présent si et seulement si le projet le concerne)
- ◆ D'assurer l'information de l'ensemble des référents qui peuvent être concernés, de chaque projet de voirie lancé sur Est Ensemble afin de mettre en place les aménagements et/ou réglementations proposés

Exemple d'un projet de voie cyclable du CD 93 à Bobigny



Mise en place d'une voie cyclable



COORDINATION



Mise en place de stationnement vélo



Réflexion sur couloirs bus en amont des carrefours & arrêts de bus



Réflexion sur aménagement de pacification / sécurisation des écoles



Réflexion sur aménagements liés au Grand Chemin



Réflexion sur aménagements cyclables locaux pour rejoindre la voie cyclable du CD 93





**Est
Ensemble**
Grand Paris

Pour le climat
et la justice sociale!



Le Plan Local de Mobilités est le fruit d'une démarche collective. Pour que ce dernier puisse pleinement exister et avoir un impact sur les mobilités, chacun doit rester mobilisé !

L'approbation du PLM, qui interviendra à l'issue d'une phase de consultation du public par voie électronique à l'horizon 2024, constituera le début d'une feuille de route qui couvrira les 5 années à venir.

L'objectif ? Agir concrètement pour des déplacements plus simples et accessibles, pour la justice climatique et sociale.

Pour en savoir + sur le PLM



CONTACT :

Est Ensemble
100 avenue Gaston-Roussel
(ex-route de Noisy)
93 232 Romainville cedex

Pour + d'information : contacter le service
Pôle Planification et Déplacements...

Tél. 01 79 64 54 54
plm@est-ensemble.fr

