

# PLAN LOCAL DE MOBILITÉ DE GRAND PARIS GRAND EST

**Plan d'action**

---

Juin 2025

Date	Etabli par	Vérfié par	Approuvé par	Version
01/04/2025	Équipe projet	NPR	DZH	Trame de fiche action
17/04/2025	Équipe projet	NPR	DZH	Premières fiches action
15/05/2025	Équipe projet	NPR	DZH	V1
19/06/2025	Équipe projet	NPR	DZH	V2
23/06/2025	Équipe projet	NPR	DZH	V3

<b>1. Rappel de la démarche et du processus de concertation.....</b>	<b>p.4</b>
Contexte d'élaboration du PLM.....	p.5
Co-construction avec les partenaires.....	p.7
Co-construction avec les habitants.....	p.8
<b>2. Structuration du plan d'action.....</b>	<b>p.10</b>
<b>3. Fiches actions.....</b>	<b>p.16</b>
Thématique réseau viaire, circulation et stationnement.....	p.17
Thématique modes actifs, accessibilité et transition énergétique.....	p.47
Thématique transports collectifs.....	p.71
Thématique logistique urbaine.....	p.88
<b>4. Glossaire.....</b>	<b>p.89</b>
<b>5. Estimation financière.....</b>	<b>p.99</b>
<b>6. Annexes.....</b>	<b>p.101</b>

# 1. RAPPEL DE LA DÉMARCHE ET DU PROCESSUS DE CONCERTATION

# Le plan des mobilités en Île-de-France



► **Le Plan des mobilités en Ile-de-France 2030**, arrêté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 27 mars 2024, a vocation à remplacer le Plan des déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF). Ce dernier a été adopté en 2014 et fixe les grandes orientations pour les mobilités dans la région. L'évaluation et la révision d'un tel plan visent à l'adapter aux évolutions des besoins, des pratiques, et des enjeux environnementaux.

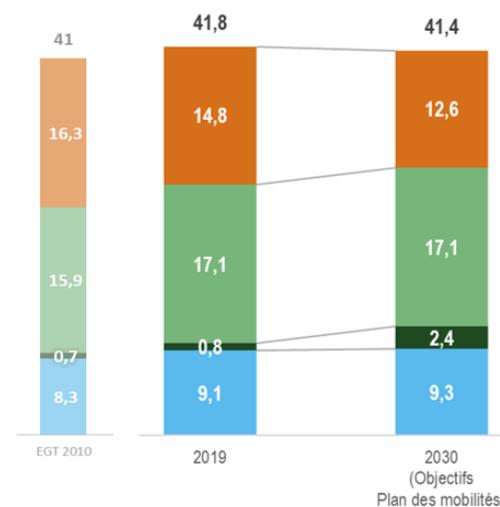
► **Enjeux** du Plan des mobilités :

- **Répondre aux besoins** de mobilité des Franciliens
- Proposer des solutions de **mobilités adaptées** aux contextes territoriaux
- Assurer le **droit à la mobilité** pour tous
- Orienter la **mobilité** des visiteurs vers des pratiques plus **durables**
- Soutenir une **mobilité des marchandises** efficace tout en réduisant ses impacts environnementaux
- Préserver l'**environnement**, la **santé** et la **qualité de vie**
- Améliorer la cohérence et l'efficacité des **politiques de mobilité**

► Il s'articule autour de **14 axes d'action** répondant à **5 grandes orientations** :

- Développer les **alternatives** à la voiture individuelle
- Mieux **partager l'espace public** entre les différents modes de déplacements
- Décarboner le fret et le **transport de marchandises**
- **Décarboner** le parc de véhicules franciliens
- Favoriser les **modes de déplacements vertueux** pour tous

**Déplacements des Franciliens**  
en millions de déplacements par jour



**Objectifs du Plan des mobilités en Île-de-France 2019 – 2030**

-15% / 2019

=

x3 / 2019

+15% / 2023  
+2% / 2019



Extrait du projet arrêté de Plan des mobilités en Ile-de-France, mars 2024

## Contexte d'élaboration du PLM

- ▶ **Les Plans locaux de mobilité (PLM) détaillent et précisent le contenu du Plan des mobilités en Île-de-France**
  - Leur élaboration est notamment obligatoire pour les EPT.
  - A l'instar du Plan régional, les PLM ne sont pas les plans des seuls EPCI, mais bien la **résultante de l'engagement des différents acteurs des mobilités sur un territoire.**
  
- ▶ **Grand Paris Grand Est, à travers son Plan local de mobilité :**
  - **A pour objectif de matérialiser les positions et les interventions de l'EPT en matière de mobilité** à l'échelle de son territoire, dans un horizon de 5 ans
  - **A la volonté de faciliter les déplacements** sur l'ensemble de son territoire et pour ses habitants avec un PLM qui a pour ambition de rendre les déplacements plus agréables et plus efficaces ainsi que de favoriser un partage de l'espace public et la lutte contre les nuisances environnementales
  - Une mise en application du plan d'action
  
- ▶ **Des 1ères rencontres ont été engagées avec les partenaires du territoire en 2023/2024 dans le cadre de la mission de lancement du PLM pour établir :**
  - Des entretiens auprès des partenaires
  - Réaliser une synthèse des enjeux de la réalisation du PLM
  - Réaliser le cahier des charges techniques



Promulguée le 24 décembre 2019, la **LOM** vise à transformer durablement les politiques de mobilité en France, notamment en renforçant la coordination entre les différents niveaux de planification. Elle fixe les grandes lignes des responsabilités des collectivités en matière de mobilité.

Le Plan des mobilités en Île-de-France (**PDMIF**) fixe les grandes orientations stratégiques et les objectifs pour l'ensemble de la région. A l'échelle intercommunale, les PLM traduisent ces grandes orientations localement, de manière opérationnelle.



## Co-construction avec les partenaires

► **En phase de diagnostic, 4 ateliers d'échanges thématiques réalisés en octobre 2024 avec les partenaires pour :**

- **Collecter les projets** portés par les villes et les autres acteurs, les éléments de diagnostic, les initiatives existantes
- **Débatte des principaux enjeux**
- Identifier des premières **pistes d'action**

► **En phase plan d'action, 3 ateliers thématiques organisés en janvier/février 2025 pour :**

- **Échanger sur les actions envisageables**
- **Territorialiser** les interventions
- **Compléter les mesures à intégrer** au plan d'action

► **De nombreux organismes publics et associations représentés :**

- Île-de-France Mobilités,
- Région Ile-de-France,
- Département de la Seine-Saint-Denis et départements voisins,
- Services de Grand Paris Grand Est,
- Métropole du Grand Paris,
- Intercommunalités limitrophes,
- Villes du territoire,
- Associations vélos et collectif Vélo IDF,
- Association PMR et piéton,
- Associations environnementales : ENDEMA 93 et Environnement 93,
- Les opérateurs de transports : RATP, SNCF, Keolis, Transdev,
- FNAUT,
- Etc.



Atelier partenaires, 2024

► **En phase diagnostic, 4 ateliers de concertation publique** réalisés entre mi-novembre et début décembre 2024 à Livry-Gargan, Montfermeil Neuilly-Plaisance et Noisy-le-Grand avec **85 participants** pour :

- **Communiquer** sur la démarche du PLM
- **Poursuivre les échanges** après l'enquête
- **Enrichir et compléter** les analyses du diagnostic, identifier les problématiques de mobilité
- **Débattre des principaux enjeux**
- Réfléchir à des **pistes d'actions**

► **En phase plan d'action, 6 ateliers de concertation publique** organisés entre fin mars et début avril 2025 à Villemomble, Montfermeil, Gagny, Noisy-le-Grand, Les Pavillons-sous-Bois et Neuilly-sur-Marne avec **plus de 150 participants** pour :

- **Poursuivre les échanges**
- **Présenter les orientations et les pistes d'actions**
- **Interroger l'acceptabilité des interventions**
- **Prioriser les actions**



Atelier Livry-Gargan, 2024



Atelier Montfermeil, 2024



Atelier Neuilly-Plaisance, 2024



Documents pour atelier, 2025



Atelier Gagny, 2025



Atelier Montfermeil, 2025



Atelier Villemomble, 2025



Atelier Noisy-le-Grand, 2025

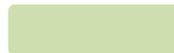
- ▶ **Le Plan Local de Mobilité :**
  - constitue un **document stratégique de référence**
  - **oriente les politiques locales de mobilité**, pour pouvoir être pris en compte par les collectivités dans leurs projets.
- ▶ **Le Plan Local de Mobilité s'impose dans un rapport de compatibilité :**
  - **au PLUi** (normes de stationnement dans les bâtiments neufs, orientations d'aménagement et de programmation compatibles avec les **orientations des politiques de mobilité, réservation d'espace l'aménagement des pôles d'échange multimodaux, préservation d'espaces pour la logistique urbaine** etc.) ;
  - **aux décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de circulation** ayant des effets sur les déplacements (travaux et aménagements sur la voirie, réglementation de la circulation et politiques de stationnement).

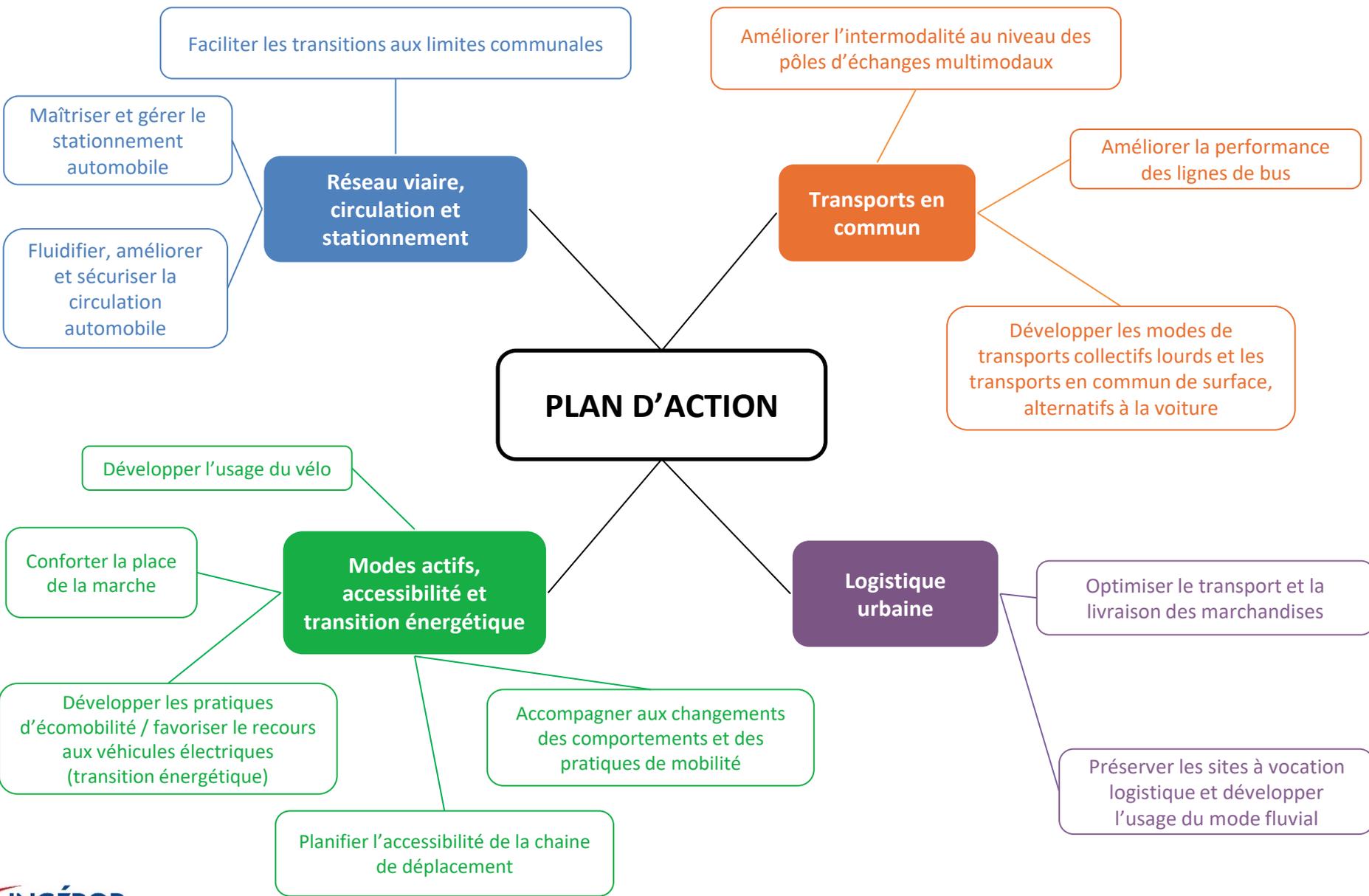
Il s'agit d'un rapport de compatibilité et non de conformité, ce qui signifie que les décisions doivent respecter les orientations du PLM, qui laisse dans la plupart des cas des marges de manœuvre importantes aux communes concernant la mise en œuvre, tout en fixant un cap commun.

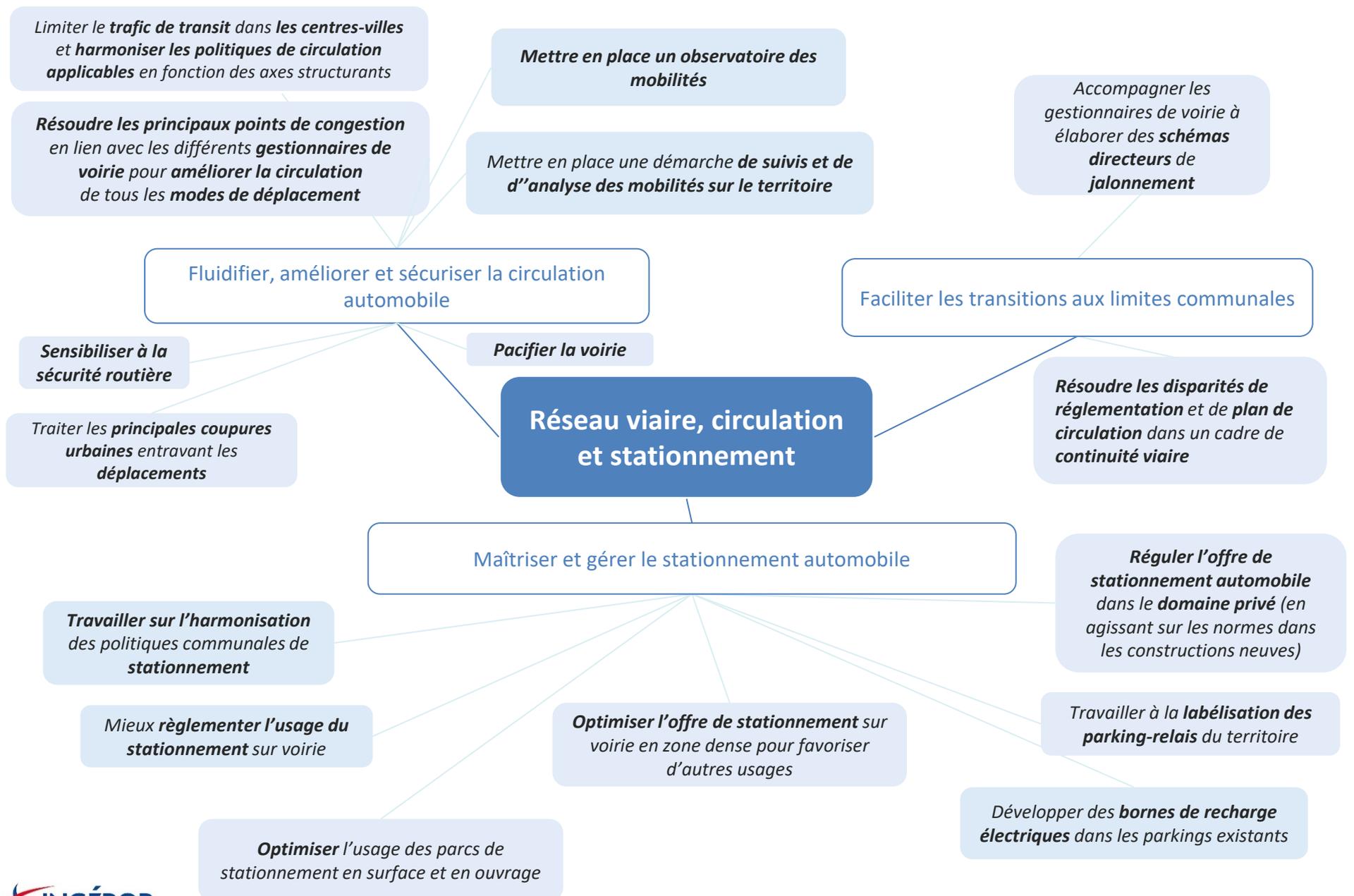
- ▶ **Une certaine élasticité dans les plannings de mise en œuvre opérationnelle des actions :**
  - un **document programmatique**, élaboré de manière **partenariale**, visant à construire une **vision partagée et cohérente** de la mobilité à l'échelle du territoire
  - **l'horizon** de mise en œuvre des aménagements est de **5 ans**
  - les **délais** et les **coûts** ne sont **pas imposés aux MOA** et sont indiqués à titre indicatif dans le Plan d'action
  - les **coûts resteront à déterminer par les différents MOA**
- ▶ **La faisabilité technique et le calendrier de réalisation des aménagements et des propositions :**
  - seront évalués par les **maîtres d'ouvrage et gestionnaires de voirie**
  - en fonction notamment de **leurs contraintes techniques, humaines et budgétaires**

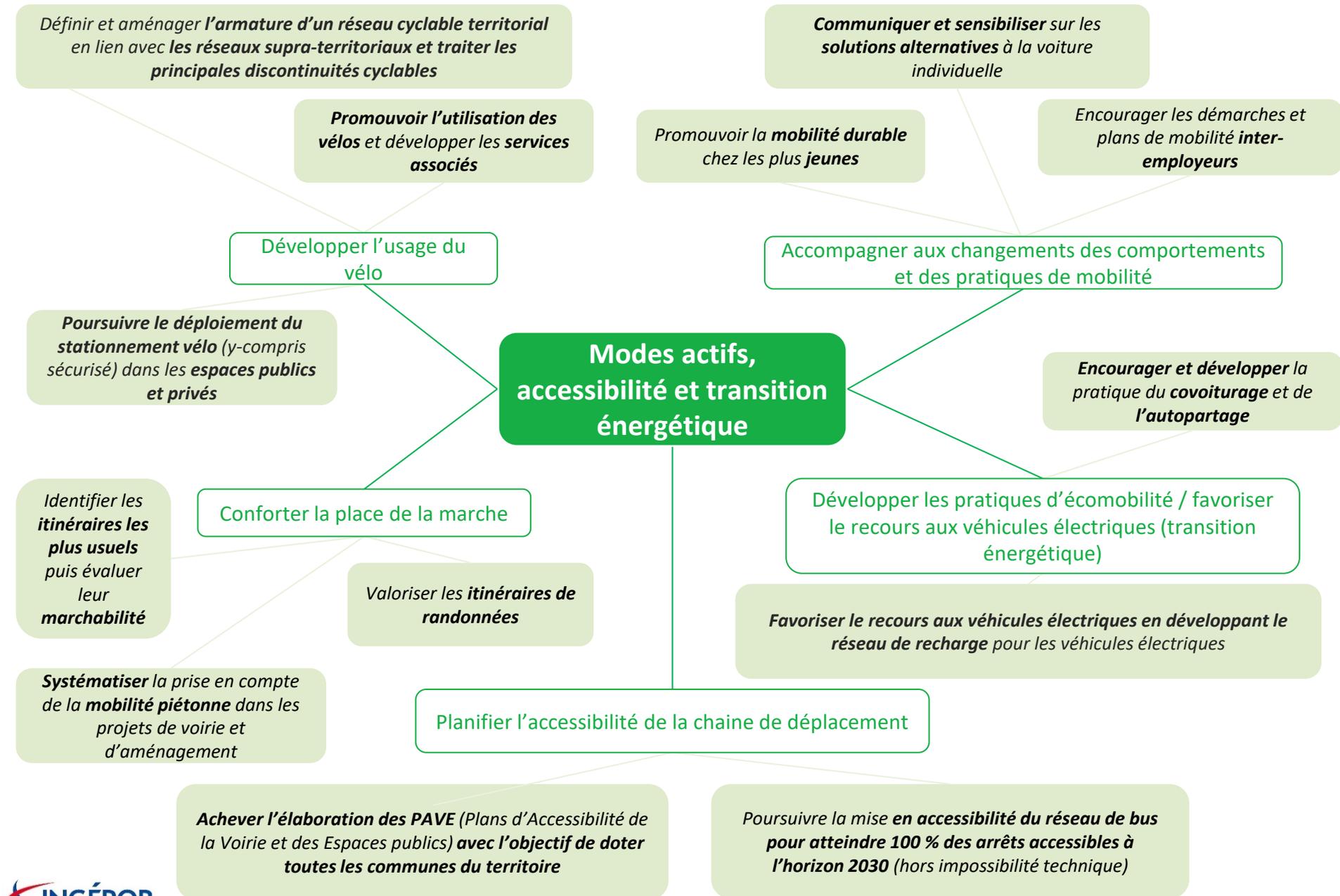
## 2. STRUCTURATION DU PLAN D'ACTION

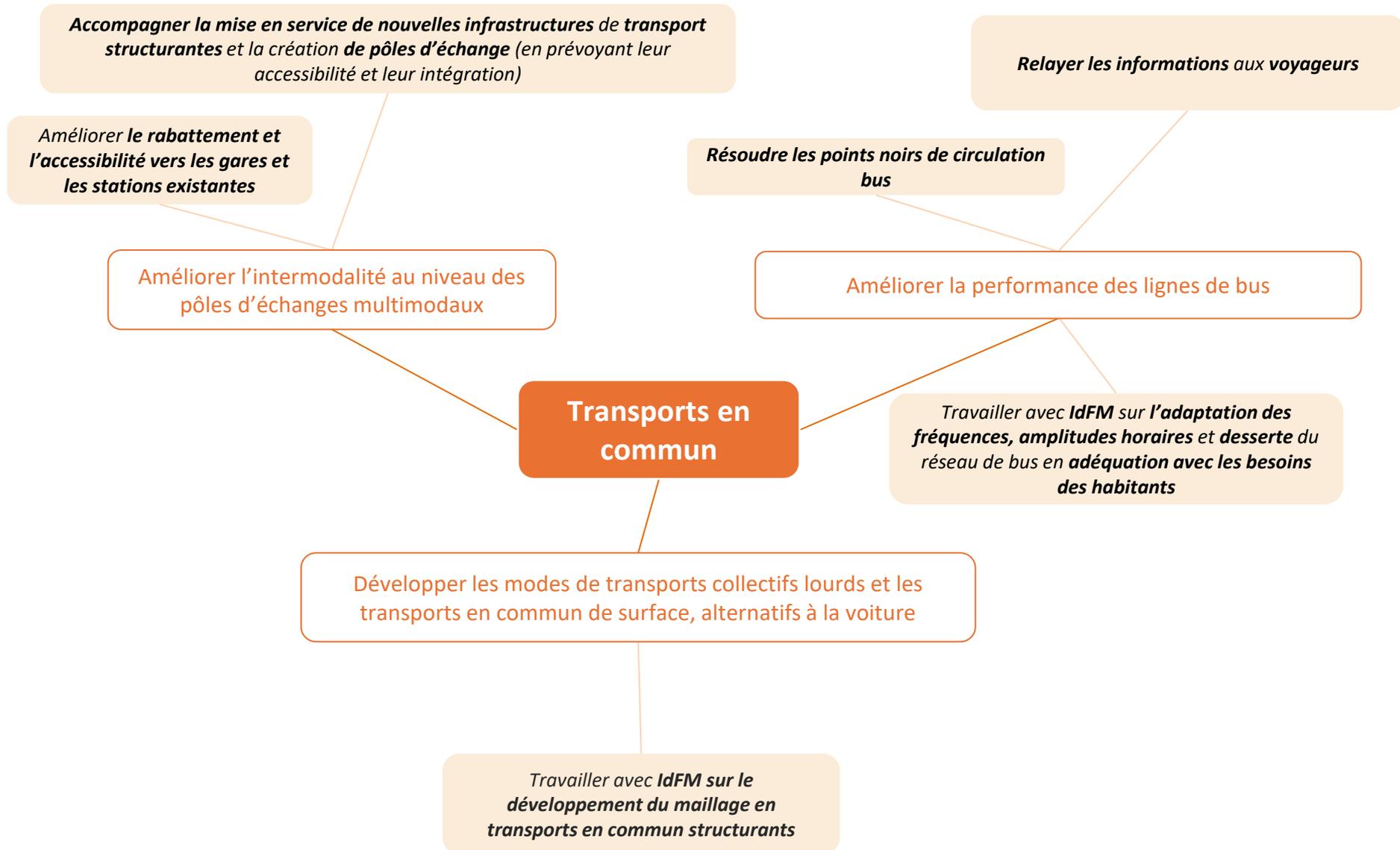
Légende :

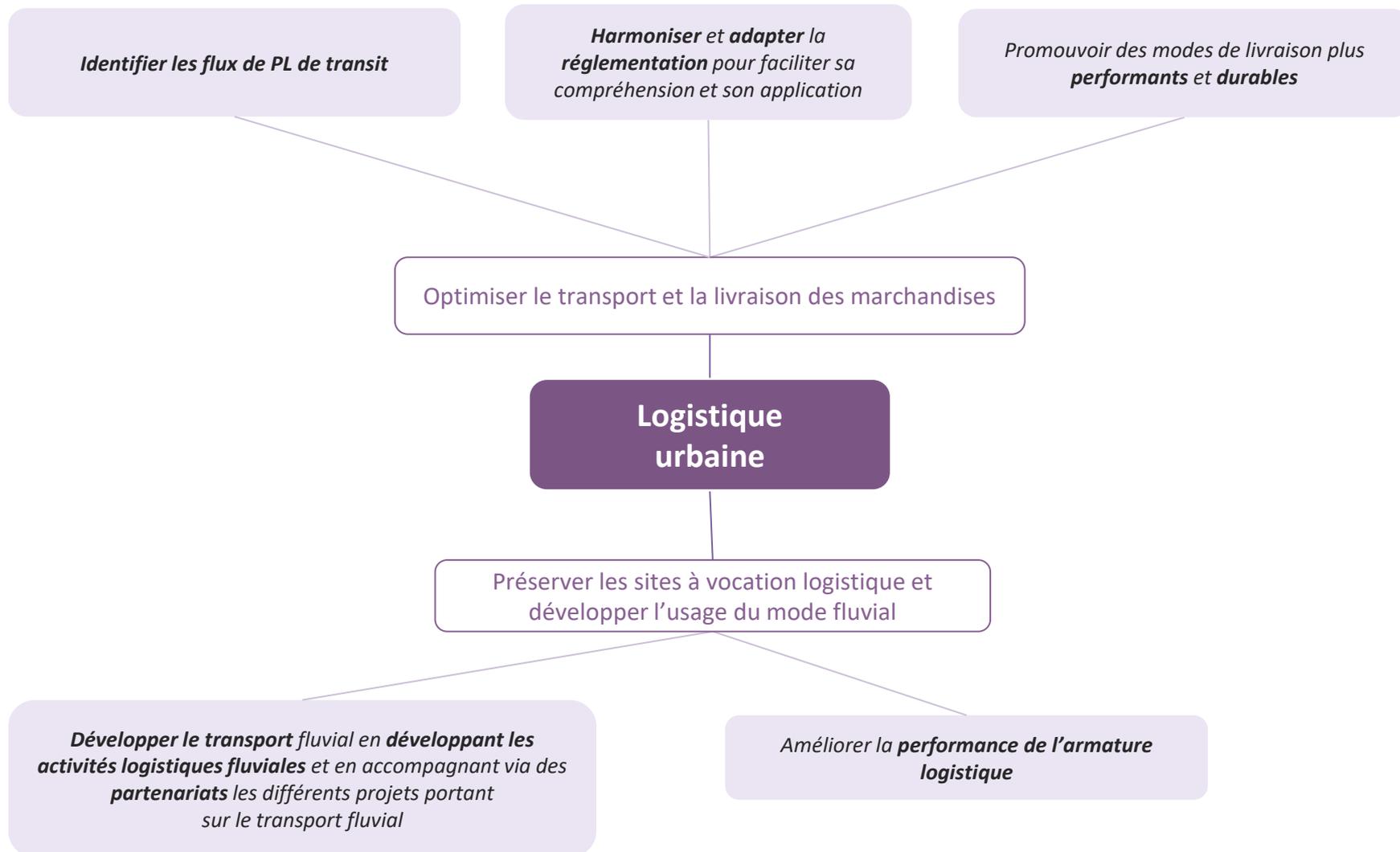
Thématiques				
Orientations				
Actions				











## 3. FICHES ACTIONS

## 3. FICHES ACTIONS THÉMATIQUE RÉSEAU VIAIRE, CIRCULATION ET STATIONNEMENT

ORIENTATIONS	ACTIONS		MESURES	
<p><b>1.</b> Fluidifier, améliorer et sécuriser la circulation automobile</p>	1.1	Hiérarchiser et aménager le réseau viaire pour sécuriser les déplacements et améliorer le partage de l'espace public	A.1.1.	Hiérarchiser le réseau routier et orienter les flux vers les axes adaptés
	1.2	Pacifier la voirie	A.1.2.1	Apaiser la voirie pour sécuriser les mobilités du quotidien
			A.1.2.2	Sécuriser en priorité les abords des établissements scolaires
	1.3	Limiter le trafic de transit	A.1.3.1	Elaborer des plans de circulation
			A.1.3.2	Rencontrer les acteurs des plateformes GPS pour améliorer les outils existants
	1.4	Traiter les principales coupures urbaines entravant les déplacements	A.1.4.1	Développer et accompagner les démarches de résorption des coupures urbaines
			A.1.4.2	Faciliter les traversées piétonnes pour les modes actifs sur les grands axes
	1.5	Résoudre les principaux points de congestion en lien avec les différents gestionnaires de voirie pour améliorer la circulation de tous les modes de déplacement	A.1.5.	Traiter les principaux points durs de circulation, pour favoriser en priorité la circulation des bus
1.6	Sensibiliser à la sécurité routière	A.1.6.1.	Eduquer pour développer les bonnes pratiques auprès des jeunes	
		A.1.6.2	Communiquer et sensibiliser pour faire évoluer les comportements de tous les publics	
1.7	Mettre en place un observatoire des mobilités	A.1.7.	Mettre en place une démarche de suivis et d'analyse des mobilités sur le territoire	
<p><b>2.</b> Faciliter les transitions aux limites communales</p>	2.1	Résoudre les disparités de réglementation et de plan de circulation dans un cadre de continuité viaire	A.2.1.	Identifier et résorber les zones de dysfonctionnement
	2.2	Accompagner les gestionnaires de voirie pour élaborer des schémas directeurs de jalonnement	A.2.2.	Elaborer des schémas de jalonnement en lien avec la hiérarchisation du réseau routier

ORIENTATIONS	ACTIONS		MESURES		
<p style="text-align: center;"><b>3.</b> <b>Maîtriser et gérer le stationnement automobile</b></p>	3.1	Travailler sur l'harmonisation des politiques communales de stationnement	A.3.1.1	Réglementer le stationnement autour des pôles d'échanges multimodaux	
				A.3.1.2	Fixer le stationnement alterné
	3.2	Mieux réglementer l'usage du stationnement sur voirie	A.3.2.1	Faciliter le paiement du stationnement sur voirie en limitant le nombre d'applications sur le territoire	
				A.3.2.2	Assurer le contrôle de la réglementation du stationnement
	3.3	Optimiser l'offre de stationnement sur voirie en zone dense pour favoriser d'autres usages	A.3.3.	Réaménager ponctuellement des places de stationnement pour favoriser l'amélioration de l'espace public	
	3.4	Optimiser l'usage des parcs de stationnement en surface et en ouvrage	A.3.4.1	Revoir la tarification des parcs de stationnement pour améliorer leur attractivité	
				A.3.4.2	Revoir la tarification des parcs relais pour favoriser le recours aux transports collectifs
	3.5	Travailler à la labélisation des parking-relais du territoire	A.3.5.	Revoir la labélisation des parking-relais en cohérence avec les évolutions d'offre de mobilité	
	3.6	Développer des bornes de recharges électriques dans les parkings existants	A.3.6.1	Déployer les bornes de recharge pour véhicules électriques et appliquer les dispositions prévues par la loi	
				A.3.6.2	Communiquer sur la réglementation et les aides financières
	3.7	Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé (en agissant sur les normes des constructions neuves)	A.3.7.1	Appliquer les normes de stationnement automobile du PLUi pour les logements neufs	
				A.3.7.2	Appliquer les normes de stationnement automobile du PLUi pour les bureaux neufs
				A.3.7.3.	Mutualisation du stationnement dans les nouvelles constructions



# Orientation 1 Fluidifier, améliorer et sécuriser la circulation automobile

## Contexte et enjeux

La voiture constitue le **principal mode de déplacement domicile-travail sur le territoire (58 %)**. Le taux de motorisation atteint **74 %**, bien au-dessus de la moyenne départementale (**0 6%**), illustrant une forte dépendance à l'automobile. Ce contexte engendre un trafic dense sur **les autoroutes A3, A86, A103**, ainsi que sur certaines RD comme les **RD933, RD902 ou RD40, avec jusqu'à 40 000 véhicules/jour**. Plusieurs RD présentent par ailleurs des **profils étroits et sinueux**, notamment dans les secteurs résidentiels, ce qui complique les déplacements et nuit à la sécurité. Ces axes concentrent congestion, accidents et coupures urbaines, en particulier aux heures de pointe, limitant aussi l'accès pour les piétons et cyclistes. Ces flux importants exposent également les riverains vivant à proximité immédiate de ces axes à des niveaux élevés de pollution de l'air et de nuisances sonores. Pour répondre à ces enjeux, **les gestionnaires ont engagé des actions d'apaisement de la voirie, de réduction de la vitesse et de sensibilisation**. Il convient de **poursuivre ces démarches dans une logique territoriale cohérente et adaptée aux spécificités locales**.

## Actions à mettre en œuvre

- **Action 1** : Hiérarchiser le réseau routier et orienter les flux vers les axes adaptés
- **Action 2** : Pacifier la voirie
- **Action 3** : Limiter le trafic de transit
- **Action 4** : Traiter les principales coupures urbaines entravant les déplacements
- **Action 5** : Résoudre les principaux points de congestion en lien avec les différents gestionnaires de voirie pour améliorer la circulation de tous les modes de déplacement
- **Action 6** : Sensibiliser à la sécurité routière
- **Actions 7** : Mettre en place un observatoire des mobilités

## Objectifs de l'orientation

- **Hiérarchiser le réseau viaire** pour clarifier les usages et améliorer sa lisibilité
- **Réduire les points de congestion** afin de fluidifier les déplacements et limiter les impacts (économiques, environnementaux...)
- **Améliorer la sécurité routière**, notamment pour les usagers vulnérables
- **Limiter les vitesses de circulation sur les axes locaux**

## Planning de mise en œuvre

Court terme (0-2 ans)	Moyen terme (3-5 ans)	Long terme (+ 5 ans)
Action 1		
Action 2		
Action 3		
Action 4		
Action 5		
Action 6		
Action 7		

## Rattachement au projet de PDMIF

- **7.2.1** : Assurer le suivi de l'accidentalité routière
- **7.2.2** : Réduire les vitesses et aménager la voirie pour réduire le nombre et la gravité des accidents
- **7.2.3** : Poursuivre les actions de formation et de sensibilisation à la sécurité routière
- **8.1.1** : Hiérarchiser la voirie à l'échelle locale pour l'aménager selon sa fonction et ses usages
- **8.1.2** : Mettre en œuvre des principes de partage de la voirie urbaine adaptés aux territoires
- **8.2.1** : Généraliser la vitesse à 30 km/h sur la voirie urbaine locale et mettre en place des zones apaisées
- **8.2.3** : Résorber les coupures urbaines et éviter d'en créer de nouvelles

## Estimation financière

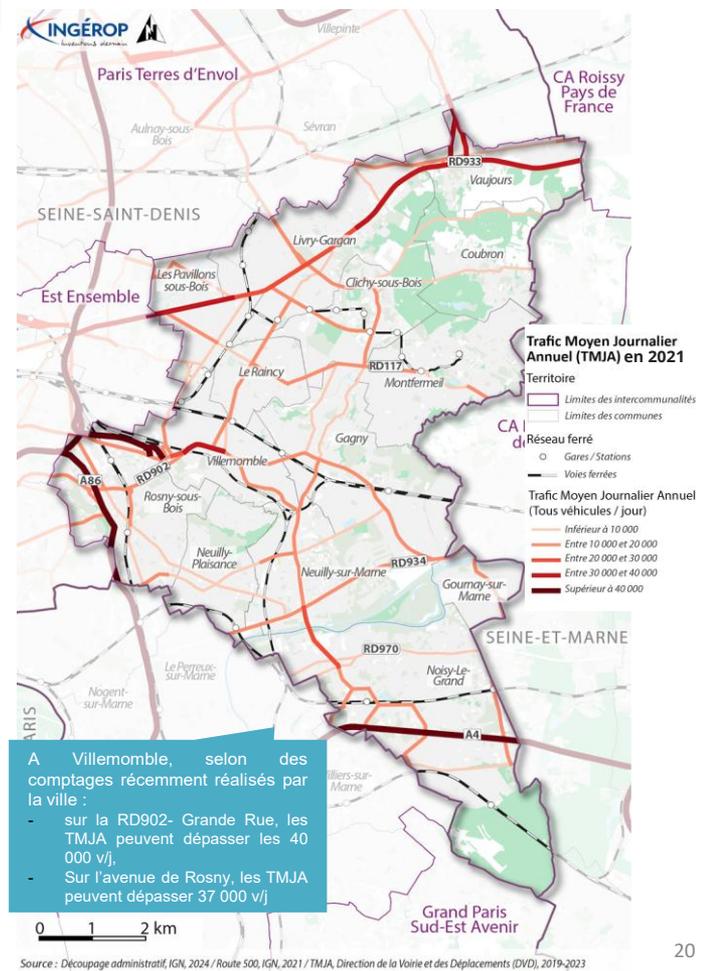
- **Action 1** : - €
- **Action 2** : 4 170 000 €
- **Action 3** : 4 000 €
- **Action 4** : 500 00 €
- **Action 5** : 770 00 €
- **Action 6** : 242 000 €
- **Action 7** : 100 000 €

## Suivi et évaluation

- Évolution du trafic sur le réseau magistral et primaire
- Evolution du nombre d'accidents corporels et mortels
- Evolution du linéaire de zones apaisées par habitants
- Nombre de coupures urbaines traitées
- Création et suivi de l'observatoire de l'accidentalologie
- Nombre de points durs traités (circulation, abords des écoles...)
- Revue des campagnes de sensibilisation

## Acteurs concernés

- **Maîtrise d'ouvrage** : communes, CD93, GPGÉ
- **Principaux partenaires** : Aménageurs, la Région





# Orientation 1 Fluidifier, améliorer et sécuriser la circulation automobile

## Action 1 : Hiérarchiser et aménager le réseau viaire pour sécuriser les déplacements et améliorer le partage de l'espace public

<p><b>A.1.1. Hiérarchiser le réseau routier et orienter les flux vers les axes adaptés</b></p>	<p><b>MOA :</b> Etat, CD93, Communes</p>	<p>- €</p>
--	--	------------

Le territoire est traversé par un **réseau viaire dense, souvent étroit**. Cela limite les possibilités d'aménagements pour tous les modes. Il faut donc équilibrer le partage de l'espace public pour garantir une circulation sûre et accessible à tous.

La hiérarchisation du réseau est essentielle. Elle permet de structurer la politique de mobilité et d'harmoniser les pratiques entre les gestionnaires :

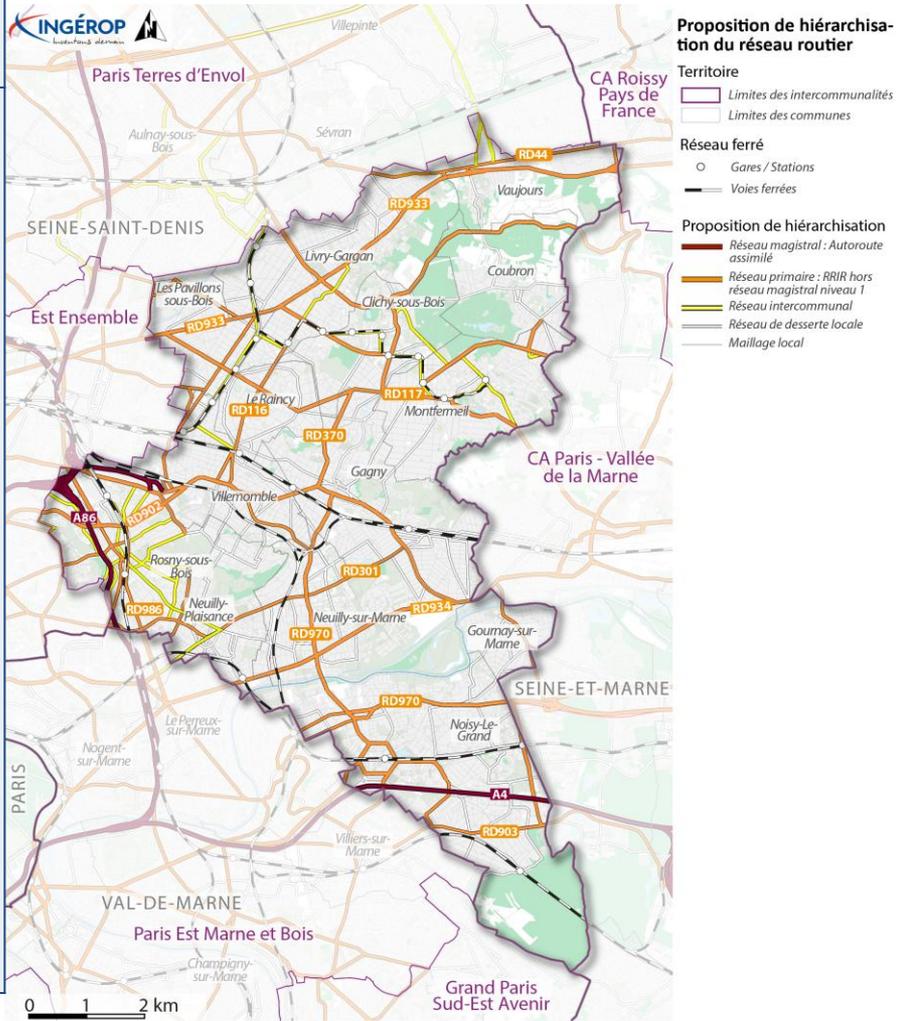
- **État : autoroutes et nationales**
- **Département : réseau départemental**
- **Communes : réseau local**

Chaque axe se voit attribuer une fonction spécifique pour orienter les flux. Cette hiérarchisation s'appuie sur les référentiels régionaux (RRIR, Plan des Mobilités IdFM) et les réalités locales. Cinq niveaux sont définis (cf. page suivante).

Les anciennes nationales déclassées (RD902, RD933, RD934) forment, avec les autoroutes (A4, A6, A103), l'ossature principale du réseau.

Tout projet d'aménagement doit respecter cette hiérarchisation. Il doit aussi évaluer ses effets sur les lignes de bus, notamment en cas de modification du plan de circulation ou des vitesses. Sur les voiries locales, la priorité doit aller aux piétons.

Le Département du 93 vise un territoire **100 % cyclable**. Cette ambition, sans échéance, doit être intégrée à tous les projets. Il faut favoriser les mobilités actives, apaiser les rues, créer des itinéraires continus et sécurisés.

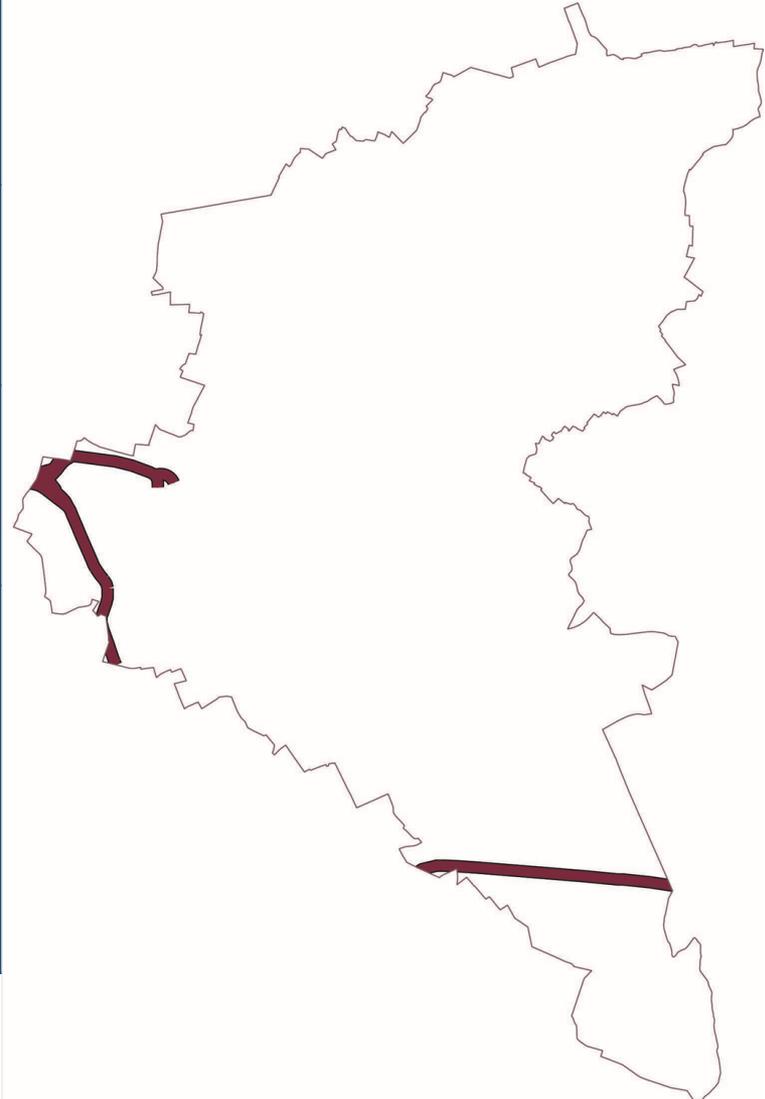




# Orientation 1 *Fluidifier, améliorer et sécuriser la circulation automobile*

## Action 1 : Hiérarchiser et aménager le réseau viaire pour sécuriser les déplacements et améliorer le partage de l'espace public

Niveau	Réseau magistral (autoroutes)
Vitesses	70 à 110 km/h
Fonctionnalités proposées	<ul style="list-style-type: none"><li>• Trafic international, national et régional</li><li>• Trafic de transit</li></ul>
Objectifs préconisés	<ul style="list-style-type: none"><li>• Signalétique d'entrée/sortie d'autoroutes / ex-nationales à adapter pour limiter le report du trafic régional ou supérieur sur les autres niveaux</li></ul>

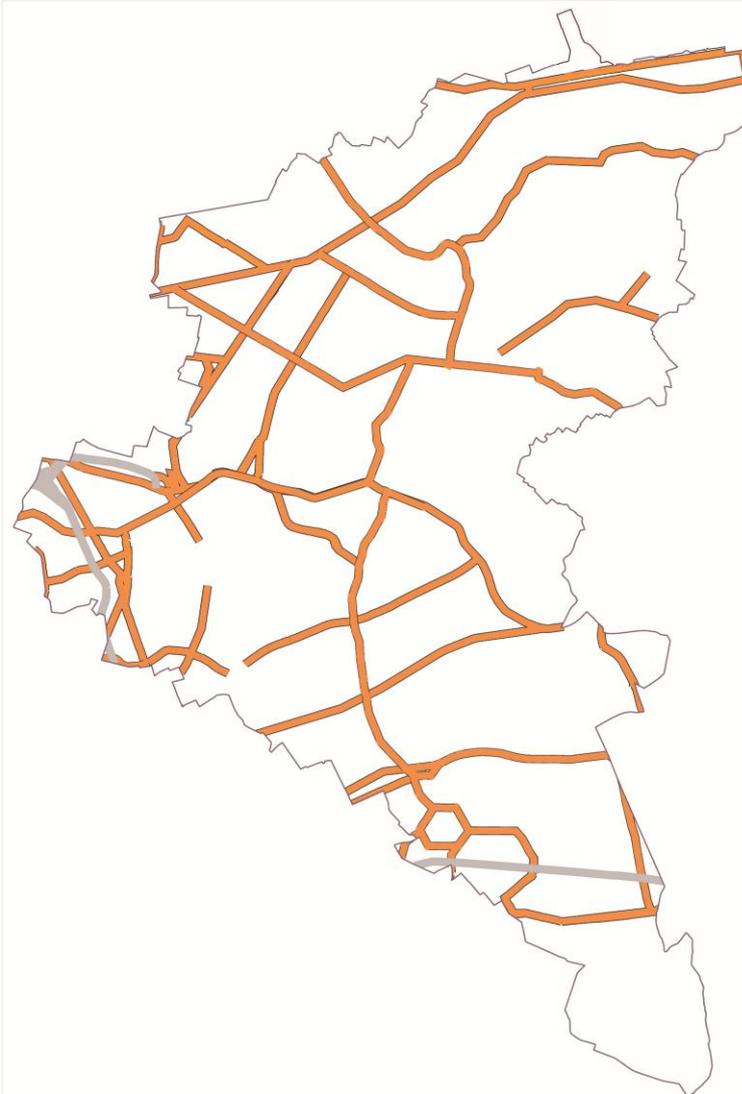




# Orientation 1 *Fluidifier, améliorer et sécuriser la circulation automobile*

## Action 1 : Hiérarchiser et aménager le réseau viaire pour sécuriser les déplacements et améliorer le partage de l'espace public

<b>Niveau</b>	<b>Réseau primaire</b> (RRIR, hors réseau magistral niveau 1)
<b>Vitesses</b>	50km/h
<b>Fonctionnalités proposées</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Performance des lignes de bus et voies réservées pour les BHNS</li> <li>• Cycles en site propre lorsque c'est possible mise en cohérence des aménagements* cyclables avec la délibération départementale (RD 100 % cyclables)</li> <li>• Traversées modes actifs à sécuriser</li> </ul>
<b>Objectifs préconisés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voies réservées pour les BHNS</li> <li>• Performance des lignes de bus</li> <li>• Cycles en site propre lorsque c'est possible</li> <li>• Traversées modes actifs à sécuriser</li> </ul>

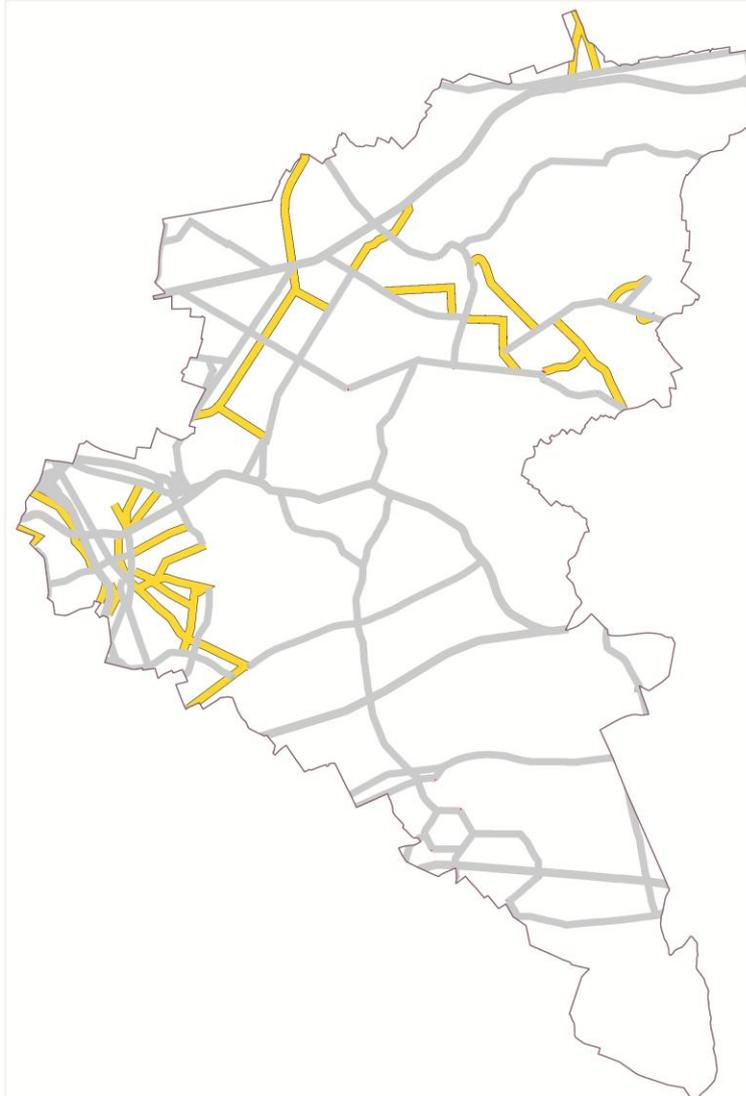




# Orientation 1 *Fluidifier, améliorer et sécuriser la circulation automobile*

## Action 1 : Hiérarchiser et aménager le réseau viaire pour sécuriser les déplacements et améliorer le partage de l'espace public

Niveau	Réseau complémentaire d'intérêt intercommunal
Vitesses	30 à 50 km/h
Fonctionnalités proposées	<ul style="list-style-type: none"><li>• Liaisons de courte et moyenne distance entre les axes des réseaux magistral et primaire</li></ul>
Objectifs préconisés	<ul style="list-style-type: none"><li>• Trafic PL limité à la desserte du territoire</li><li>• Cycles en site propre ou dans la circulation générale, mise en cohérence des aménagements cyclables avec la délibération départementale (RD 100 % cyclables)</li><li>• Traversées modes actifs à sécuriser</li></ul>





# Orientation 1 *Fluidifier, améliorer et sécuriser la circulation automobile*

## Action 1 : Hiérarchiser et aménager le réseau viaire pour sécuriser les déplacements et améliorer le partage de l'espace public

Niveau	Réseau de desserte locale
Vitesses	30 à 50 km/h
Fonctionnalités proposées	<ul style="list-style-type: none"><li>• Liaisons entre les quartiers et connexions avec les réseaux structurant et complémentaire d'intérêt intercommunal</li></ul>
Objectifs préconisés	<ul style="list-style-type: none"><li>• Trafic PL interdit (sauf livraisons et bus)</li><li>• Cycles en site propre ou dans la circulation générale</li></ul>

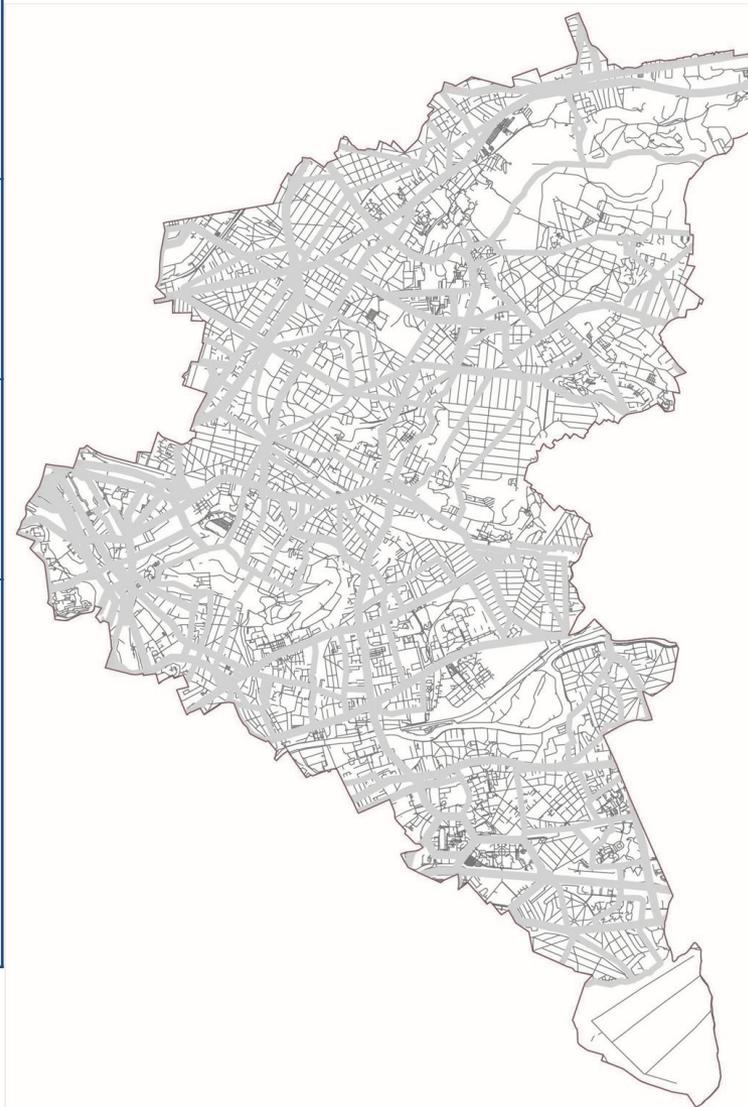




# Orientation 1 *Fluidifier, améliorer et sécuriser la circulation automobile*

**Action 1 : Hiérarchiser et aménager le réseau viaire pour sécuriser les déplacements et améliorer le partage de l'espace public**

Niveau	Maillage local
Vitesses	30km/h ou moins (cf action A.1.2.1.)
Fonctionnalités proposées	<ul style="list-style-type: none"><li>• Trafic local principalement résidentiel</li></ul>
Objectifs préconisés	<ul style="list-style-type: none"><li>• Trafic PL interdit (sauf livraisons et bus)<ul style="list-style-type: none"><li>• Dissuader le trafic de transit</li></ul></li><li>• Cycles dans la circulation générale au sein d'espaces publics apaisés</li></ul>





# Orientation 1 Fluidifier, améliorer et sécuriser la circulation automobile

## Action 2 : Pacifier la voirie

<p><b>A.1.2.1. Apaiser la voirie pour sécuriser les mobilités du quotidien</b></p>	<p>PDMIF recommandation</p>	<p>MOA : Communes / CD93</p>	<p>4 170 000 €</p>
--	-----------------------------	------------------------------	--------------------

La circulation rapide sur le territoire intercommunal engendre insécurité, tensions et inconfort pour les usagers vulnérables. La généralisation du **30 km/h**, avec un objectif local de **615,3 km** à l'échelle de Grand Paris Grand Est, constitue une réponse efficace pour sécuriser les déplacements, mieux partager la voirie et améliorer le cadre de vie. Cette orientation rejoint les objectifs du **Plan de Mobilités Île-de-France 2030**, qui encourage le 30 km/h en zone urbaine dans une logique de transition écologique.

Actuellement, **282,1 km** de voirie sont déjà aménagés, soit **46 % de l'objectif local à l'horizon PLM ( cf. page suivante)**. Certaines communes ont atteint leur cible (cf. page suivante). Des démarches sont engagées sur le territoire :

- **Écoles** : zones 30 à Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Vaujours.
- **Quartiers denses** : réaménagements à Livry-Gargan, Le Raincy, Les Pavillons-sous-Bois, Noisy-le-Grand.
- **Centralités** : réflexion à Noisy-le-Grand sur la piétonnisation de la rue Pierre Brossolette.

La mise en œuvre repose sur des **aménagements adaptés** :

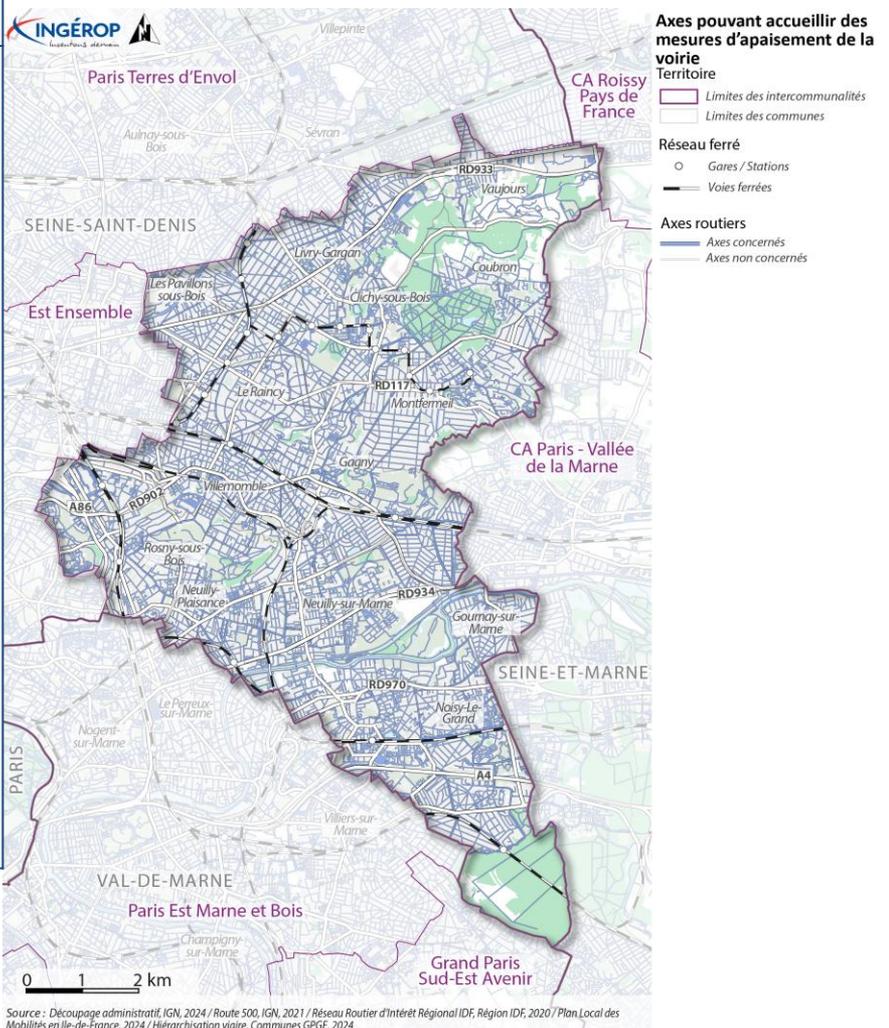
- **Entrées/sorties de zones 30** : effets de seuils, signalisation renforcée.
- **Chaussées** : plateaux surélevés, ralentisseurs, rétrécissements.
- **Zones résidentielles** : chicanes laissant passer les cycles.
- **Centralités** : zones de rencontre, piétonnisation, stationnement repensé.

Chaque commune est invitée à formaliser un **programme local d'apaisement** précisant les secteurs à prioriser, les aménagements à déployer et les articulations intercommunales. L'intercommunalité assurera un **soutien technique et méthodologique** : outils d'aide à la décision, mutualisation des ressources, appui à la planification.

Cette stratégie vise une voirie plus sûre, moins bruyante et moins polluante, au service d'un espace public plus apaisé.

**Cadre légal :**

Le déploiement des zones 20 et 30 est encadré par le **Code de la route**. Les zones 30, définies à l'article **R.110-2**, limitent la vitesse à 30 km/h, avec obligation de double sens cycliste sauf signalisation contraire (**R.415-4**). Leur mise en place, sous l'autorité du maire (**L.2213-1**), nécessite l'avis conforme du préfet si elles concernent des voies à grande circulation. Les zones de rencontre (zones 20), également prévues à l'article **R.110-2**, limitent la vitesse à 20 km/h avec priorité aux piétons et interdiction de stationner hors emplacements aménagés (**R.417-10**). Ces dispositifs visent à sécuriser les déplacements et améliorer la qualité de vie en milieu urbain.





# Orientation 1 Fluidifier, améliorer et sécuriser la circulation automobile

## Action 2 : Pacifier la voirie



Commune	Linéaire du réseau routier total, en km	Linéaire actuel de zone 30km/h ou moins, en km (par rapport au linéaire total de voirie)	Objectif de linéaire à 30km/h ou moins -maillage local, en km (par rapport au linéaire total de voirie)
Clichy-sous-Bois	48,8	4,9 (10,1 %)	33,4 (68,4 %)
Coubron	21,6	0,5 (2,4 %)	13,8 (64,1 %)
Gagny	95,0	26,8 (28,2 %)	71,9 (75,7 %)
Gournay-sur-Marne	27,6	23,8 (85,9 %)	23,2 (84 %) : objectif atteint
Le Raincy	34,3	0,0 (0%)	24,0 (70 %)
Les Pavillons-sous-Bois	49,9	8,9 (17,7 %)	34,9 (70 %)
Livry-Gargan	106,6	6,8 (6,4 %)	72,5 (68 %)
Montfermeil	65,5	13,1 (20 %)	48,3 (73,8 %)
Neuilly-Plaisance	65,9	65,6 (99,5 %)	35,4 (53,7 %) : objectif atteint
Neuilly-sur-Marne	72,2	61,5 (85,1 %)	46,5 (64,3 %) : objectif atteint
Noisy-le-Grand	148,4	41,3 (27,9 %)	95,4 (64,3 %)
Rosny-sous-Bois	90,4	24,2 (26,8 %)	52,7 (58,3 %)
Vaujours	28,8	14,3 (49,6 %)	13,0 (44,9 %) : objectif atteint
Villemomble	67,8	1,0 (1,5 %)	50,5 (74,5 %)
<b>Total général</b>	<b>905,9</b>	<b>282,08 (31,1%)</b>	<b>615,28 (67,9 %)</b>



# Orientation 1 Fluidifier, améliorer et sécuriser la circulation automobile

## Action 2 : Pacifier la voirie

A.1.2.2. Sécuriser en priorité les abords des établissements scolaires	MOA : Communes, CD93	- €
--	----------------------------	-----

La diversité urbaine du territoire de Grand Paris Grand Est appelle une approche différenciée de la pacification de la voirie. **Les abords des établissements scolaires représentent un enjeu majeur**, à la croisée des préoccupations de sécurité et d'écomobilité. Certaines communes, comme **Rosny-sous-Bois**, ont déjà engagé des actions ciblées.

Parmi les aménagements mobilisables :

- **Trottoirs élargis**, zones de rencontre, rétrécissements de chaussée ;
- **Traversées piétonnes valorisées**, marquages au sol renforcés, signalétique spécifique ;
- **Dispositifs "rues aux écoles"**, avec fermeture temporaire à la circulation motorisée.

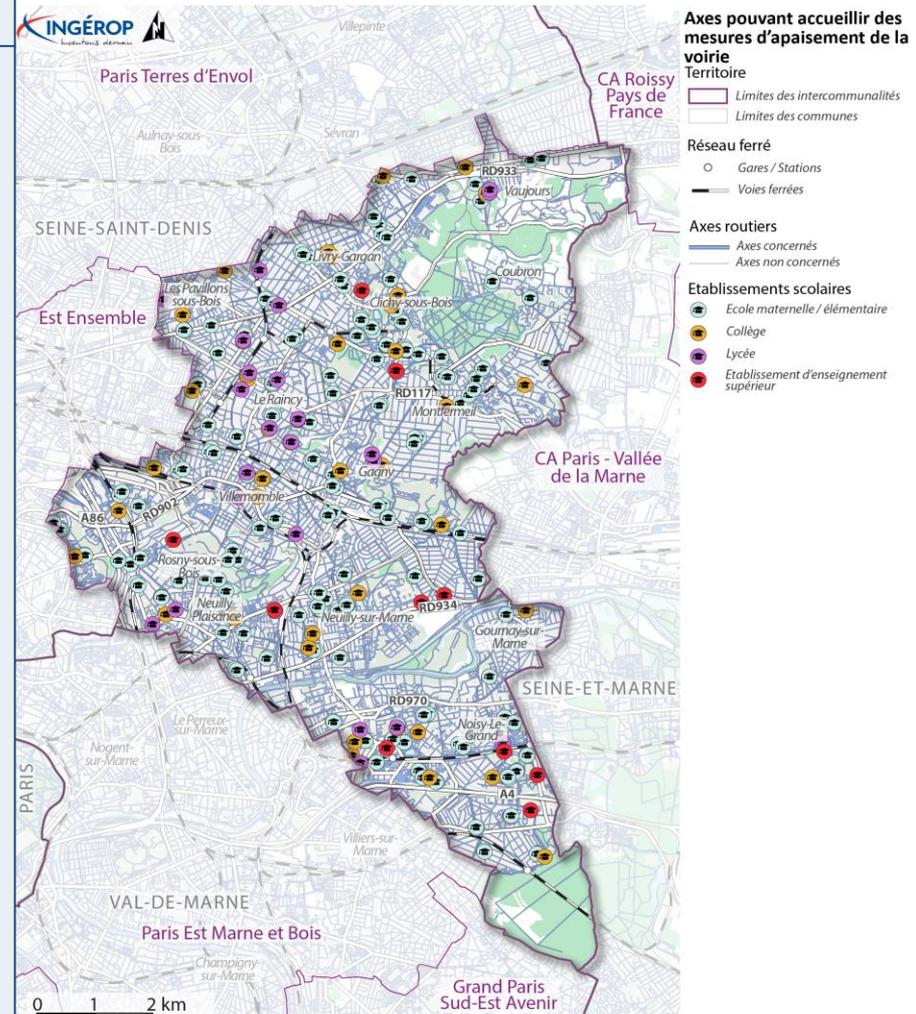
Chaque commune est invitée à élaborer un **plan local de sécurisation**, intégrant :

- Un **diagnostic de terrain** (vitesse, stationnement, visibilité) ;
- L'**identification d'établissements prioritaires** ;
- Des **aménagements adaptés**, en lien avec les équipes éducatives et techniques ;
- Une intégration aux **budgets et programmations** communaux.

Plusieurs écoles primaires du territoire sont implantées le long de routes départementales (RD), à proximité d'axes primaires. Ces sites sont concernés par une **accidentologie avérée**, ce qui renforce la nécessité d'y prioriser des **mesures de sécurisation renforcées** :

- **École Joliot Curie** à Clichy-sous-Bois (RD970)
- **Collège Jean Jaurès** à Montfermeil (RD117)
- **École Victor Hugo** à Montfermeil (Boulevard Bargue)
- **École Saint-Exupéry** à Gagny (RD902)

**Cette première sélection pourra être élargie au fil des priorités communales.** Le plan vise en premier lieu à répondre aux besoins exprimés localement, en garantissant la prise en compte des établissements identifiés par les communes comme nécessitant des interventions.



Source : Découpage administratif, IGN, 2024 / Route 500, IGN, 2021 / Réseau Routier d'Intérêt Régional IDF, Région IDF, 2020 / Plan Local des Mobilités en Ile-de-France, 2024 / Hiérarchisation viaire, Communes GPGE, 2024 / Etablissements d'enseignement du premier et second degrés, Ministère de l'éducation nationale, 2024



# Orientation 1 Fluidifier, améliorer et sécuriser la circulation automobile

## Action 3 : Limiter le trafic de transit

A.1.3.1. Elaborer des plans de circulation	MOA : CD93, Communes, Gestionnaires de voiries	- €
--	--	-----

Le territoire de l'intercommunalité se caractérise par une intensité de trafic élevée, reflet de son attractivité et de son rôle structurant dans la métropole francilienne. Cette pression s'explique notamment par la circulation de poids lourds sur les axes de desserte, où la cohabitation avec les autres modes est difficile. Cela génère des congestions fréquentes, en particulier sur les grands axes structurants (RD34, RD933, RD370...) et à proximité des centres-villes ou des zones d'activités. La situation est aggravée par les comportements de certains usagers, notamment les poids lourds qui ne respectent pas les règles de circulation. Cette situation affecte la sécurité et la fluidité des déplacements, mais également la qualité de vie : les riverains des axes les plus circulés subissent une exposition accrue aux pollutions environnementales (air, bruit).

- Plusieurs facteurs y contribuent :
- signalisation peu lisible,
  - marquages au sol dégradés,
  - ou utilisation de GPS non adaptés aux contraintes locales (gabarit, tonnage, interdictions).

Pour limiter le transit sur les voies locales non adaptées, des actions différenciées peuvent être mises en place selon la typologie du tissu urbain, la hiérarchie viaire et les usages locaux :

- **Dans les secteurs résidentiels ou pavillonnaires :**
  - Mise en impasse de certaines rues utilisées comme itinéraires de transit ;
  - Création de tête-bêche sur les voies à sens unique pour dissuader les traversées ;
  - Installation de chicanes, plateaux ou rétrécissements pour limiter la vitesse.
- **À proximité des équipements publics ou des zones sensibles (écoles, parcs, hôpitaux) :**
  - Réduction des largeurs de voirie et aménagements de protection piétonne ;
  - Signalisation renforcée et interdictions explicites pour certains types de véhicules (gabarit, tonnage).
- **Sur les axes intermédiaires :**
  - Redéfinition des priorités de circulation selon les heures ou les types d'usagers ;
  - Déploiement de dispositifs anti-transit couplés à la vidéosurveillance ou à la signalisation dynamique.

Ces actions doivent s'inscrire dans une démarche de plan de circulation, permettant de structurer les flux à l'échelle communale et d'en améliorer la lisibilité. A ce jour la commune de Livry-Gargan élabore son plan de stationnement, et devra être effectif pour 2026. Ce plan devra être élaboré en concertation avec les communes voisines et les gestionnaires de voirie concernés, afin d'assurer une cohérence des itinéraires, des priorités et des règles de circulation à l'échelle du territoire

A.1.3.2. Rencontrer les acteurs des plateformes GPS pour améliorer les outils existants	MOA : GPGE, Communes	4 000 €
---	----------------------	---------

Des échanges coordonnés avec les opérateurs de plateformes de navigation telles que Waze, Google Maps... seront engagés afin de mieux intégrer les spécificités du territoire dans la gestion des flux de transit, en particulier les itinéraires empruntés par les poids lourds ou les véhicules de desserte urbaine. L'enjeu est de porter ces échanges à l'échelle intercommunale, afin de renforcer le poids des retours des communes sur les difficultés liées aux itinéraires proposés par les applications. GPGE portera cette démarche en tant que pilote intercommunal, en lien étroit avec les communes concernées.



# Orientation 1 Fluidifier, améliorer et sécuriser la circulation automobile

## Action 4 : Traiter les principales coupures urbaines entravant les déplacements

<p><b>A.1.4.1. Développer et accompagner les démarches de résorption des coupures urbaines</b></p>	<p>MOA : CD93, Communes</p>	<p>10 000 €</p>
--	-------------------------------------	-----------------

Les franchissements de cours d'eau et de voies ferrées restent des **points de congestion majeurs**, pénalisant les piétons, cyclistes, bus et voitures. Outre les **ponts saturés** (Gournay, Neuilly-sur-Marne, Europe, Vaujours/Villepinte), les **abords immédiats** de ces ouvrages présentent également des difficultés liées à la géométrie, au manque de lisibilité ou à l'absence de cheminements sécurisés.

Plusieurs projets structurants sont en cours ou à envisager :

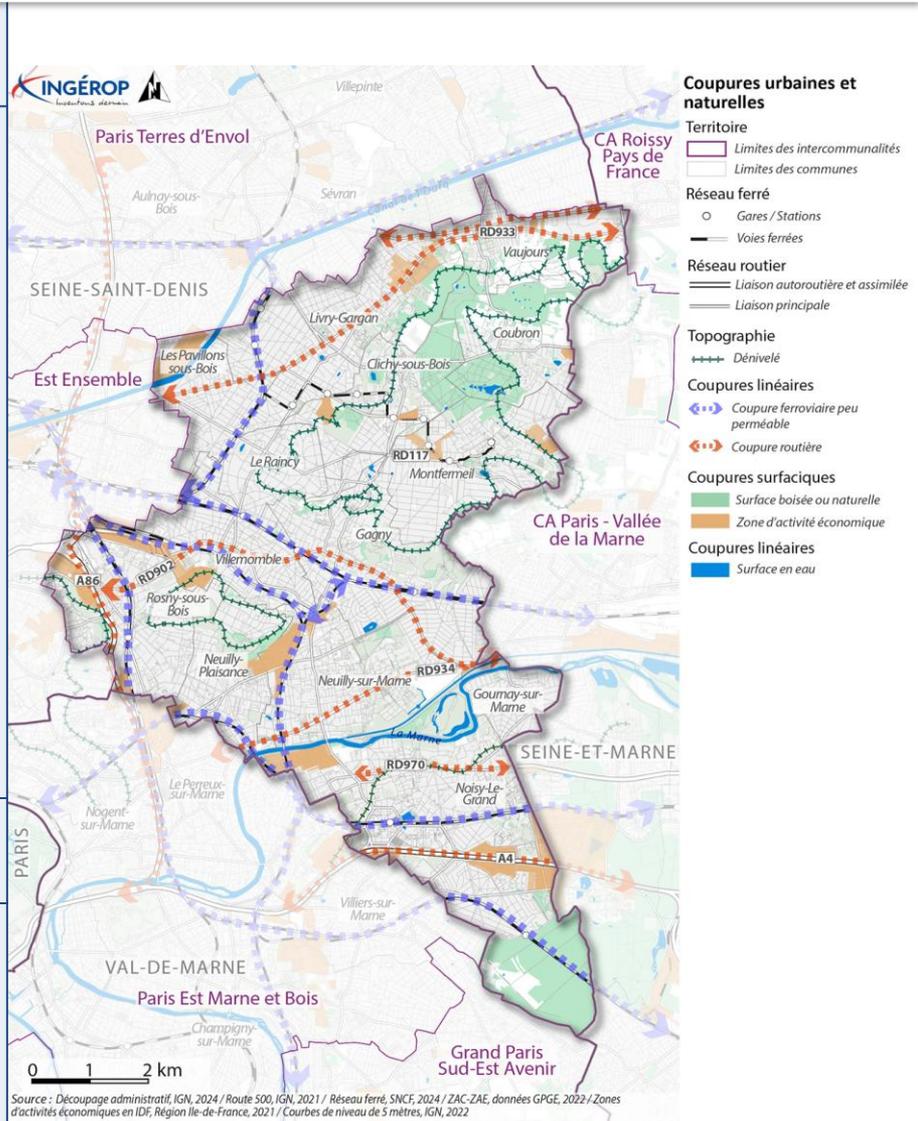
- Entre **Noisy-le-Grand et Neuilly-sur-Marne**, une **passerelle piétons-cyclistes au-dessus de la Marne** est à l'étude au niveau du parc de la Haute-Ile. Une convention actant la création de la passerelle a été signée en avril 2023 entre les deux villes. Sa construction constituera une alternative aux ponts routiers actuels saturés qui disposent peu d'espaces pour les piétons et les vélos.
- À **Villemomble**, la création d'une **passerelle au-dessus des voies ferrées, rue de la Fosse aux Bergers**, permettrait d'améliorer la continuité piétonne.
- À **Vaujours**, la création d'une **passerelle piétons-cycliste** vise à relier la **coulée verte (évitant les RD44 et RD44A)**, le **parc de la Poudrerie** et la **forêt de Bondy**, tout en facilitant les liaisons douces vers **Livry-Gargan**, en connexion avec le **chemin de la Mare Hoy** et les itinéraires du **GR de Pays de la Ceinture Verte d'Île-de-France**.
- **Afin de fluidifier la circulation sur le pont de Neuilly-sur-Marne**, actuellement composé de trois voies, une étude portera sur la transformation de la **voie centrale en voie dynamique**, à sens variable selon les heures de pointe. Cette solution devra être justifiée par une **analyse des congestions constatées dans les deux sens**, ainsi que de ses impacts sur les accès aux bords de Marne, la sécurité et les reports de trafic.

À l'échelle intercommunale, **GPGE accompagnera les collectivités** dans la réalisation d'**études de circulation** et dans l'identification de solutions d'aménagement, incluant la **priorisation des interventions**, le **montage de projets**, la **mobilisation de cofinancements** et la **mise en lien avec les gestionnaires d'infrastructures** (voirie, ferroviaire, hydraulique).

<p><b>A.1.4.2. Faciliter les traversées piétonnes pour les modes actifs sur les grands axes</b></p>	<p>MOA : CD93, Communes</p>	<p>400 000 €</p>
---	-------------------------------------	------------------

Des difficultés de franchissement persistent sur les liaisons autoroutières, notamment à **Rosny-sous-Bois (échangeur A3/A86/A103, A3 urbaine, avenue Jean-Jaurès)**. Ces coupures nuisent aux déplacements **des piétons et cyclistes**, en particulier les publics vulnérables. **Un travail concerté avec les gestionnaires de voirie — l'État (DiRIF), le Département (CD93) et les communes — est nécessaire** pour restaurer la continuité des cheminements.

**Plusieurs actions sont à envisager** : création de refuges piétons et de feux dédiés, traversées éclairées sur les axes majeurs (ex. RD 933), et micro-aménagements sur les traversées secondaires (élargissement de trottoirs, dalles podotactiles, passages surélevés, meilleure visibilité nocturne).





# Orientation 1 Fluidifier, améliorer et sécuriser la circulation automobile

## Action 5 : Résoudre les principaux points de congestion en lien avec les différents gestionnaires de voirie pour améliorer la circulation de tous les modes de déplacement

### A.1.5. Traiter les principaux points durs de circulation, pour favoriser en priorité la circulation des bus

MOA : CD93, GPGE,  
Communes

770 000 €

La régulation des feux tricolores constitue un levier essentiel pour fluidifier la circulation et améliorer les temps de parcours, en particulier pour les transports en commun. Leur synchronisation permet de limiter les arrêts successifs et de réguler les carrefours sensibles.

L'intercommunalité candidate pour expérimenter le système **IROAD**, un dispositif intelligent de régulation du trafic. Cette solution a été expérimentée sur la route de Neuilly et aux abords du secteur du Polygone à Noisy-le-Grand. **Il s'appuie sur des contrôleurs de feux modernisés et une régulation dynamique pour adapter les cycles en temps réel, en fonction du trafic et de la fréquentation piétonne. Ce projet vise à fluidifier la circulation tout en sécurisant les traversées. Un retour d'expérience sera partagé à l'échelle intercommunale pour identifier les axes où une extension serait pertinente.**

Mais la régulation intelligente ne peut suffire à elle seule. **Plusieurs points durs subsistent**, en particulier **sous le pont de la gare de Gagny (RD902)**, où l'interdiction du tourne-à-gauche génère **une discontinuité dans le réseau local** et des reports de flux peu lisibles. Ce secteur, déjà saturé, nécessite un réaménagement global. **La requalification de la gare du centre, renommée "gare de l'Ouest", doit aujourd'hui être inscrite comme une priorité**, dans la continuité du plan de développement urbain de 2021. La mesure C.2.2. traite spécifiquement des points durs bus.

Plus largement, le traitement des points de blocage passera par :

- la réduction des rayons de giration,
- la création d'îlots centraux pour canaliser les flux,
- la suppression de mouvements dangereux,
- la réorganisation du stationnement gênant à proximité des carrefours,
- et des réaménagements géométriques ciblés pour apaiser les vitesses et améliorer la lisibilité des traversées.
- Ces interventions viseront en priorité **les zones de conflit entre véhicules et piétons** ainsi que les **abords des équipements publics**, en cohérence avec les principes de hiérarchisation et de pacification de la voirie du PLM.

Leur mise en œuvre nécessitera une **coordination étroite** entre l'État (DIRIF), le Département (CD93), les communes concernées, et **GPGE comme coordinateur technique**.

Enfin, **une étude intercommunale devra être engagée** pour objectiver les points durs, identifier les causes (infrastructure, comportements, stationnement) et proposer **des solutions opérationnelles hiérarchisées**, intégrant les outils numériques comme IROAD et les aménagements de voirie traditionnels.



# Orientation 1 Fluidifier, améliorer et sécuriser la circulation automobile

## Action 6 : Sensibiliser à la sécurité routière

A.1.6.1. Eduquer pour développer les bonnes pratiques auprès des jeunes	MOA : CD93, GPGE, Communes	242 000 €
---	----------------------------------	-----------

Le territoire de Grand Paris Grand Est fait face à une **accidentalité routière préoccupante**, notamment pour les **usagers les plus vulnérables** : piétons, cyclistes, enfants et personnes âgées. Ces accidents surviennent majoritairement à **proximité des écoles, gares ou commerces**, soulignant la nécessité d'actions à la fois **aménagées et éducatives**.

Plusieurs leviers devront être mobilisés localement : **Les communes** devront renforcer la prévention en milieu scolaire, sécuriser les itinéraires quotidiens et améliorer les abords des équipements sensibles ; **L'intercommunalité** devra structurer une démarche partagée en matière de sécurité routière, mutualiser les supports pédagogiques, accompagner le montage de projets et pourra relayer les aides financières potentielles ; **Le Département**, en charge du réseau structurant, devra intégrer des aménagements de sécurisation dans ses projets, notamment autour des collèges ou sur les carrefours identifiés comme accidentogènes.

Ces actions contribueront à faire émerger **une culture intercommunale de la sécurité routière**, en complémentarité avec la mesure « **Promouvoir la mobilité durable chez les plus jeunes** » (cf. B.3.2.).

**Cadre légal :**

L'article L1211-1 du Code des transports charge les AOM de garantir un fonctionnement efficace, sûr et durable de la voirie, incluant la prévention des conflits d'usage et la sécurisation des déplacements. **L'éducation à la sécurité routière à l'École est un enseignement obligatoire, intégré dans les programmes et au socle commun des compétences**, selon l'article D312-43 du Code de l'éducation. Elle participe pleinement à la construction du **socle commun de connaissances, de compétences et de culture**, au sein du **domaine 3 : la formation de la personne et du citoyen**. De l'école maternelle au lycée, elle structure l'apprentissage progressif d'un comportement responsable dans l'espace public :

- Les **attestations scolaires de sécurité routière (ASSR)** de premiers et seconds niveaux sont délivrées aux élèves ayant réussi un contrôle des connaissances théoriques des règles de sécurité routière.
- Une **attestation de sécurité routière (ASR)** est délivrée aux personnes qui ne peuvent pas obtenir d'ASSR et inclut les titulaires d'un contrat d'apprentissage, quel que soit leur âge.
- Le **brevet de sécurité routière (BSR)**, requis pour conduire des cyclomoteurs et quadricycles légers (catégorie AM), est accessible dès 14 ans après avoir validé les connaissances théoriques et suivi une formation pratique agréée.

Cernant la visibilité, l'arrêté du 24 juin 2020 indique que les usagers doivent porter, de nuit (et de jour, en cas de visibilité insuffisante) des dispositifs rétro réfléchissants. Les EPDM doivent être équipés de feux de position avant et arrière (arrêté du 24 juin 2020) et d'un système de freinage et un avertisseur sonore (arrêtés du 21 et du 22 juillet 2020).



Affiche Playbac "Être Piéton, Ça S'apprend", 2014, sécurité-routière.gouv.fr



# Orientation 1 Fluidifier, améliorer et sécuriser la circulation automobile

## Action 6 : Sensibiliser à la sécurité routière

A.1.6.2. Communiquer et sensibiliser pour faire évoluer les comportements de tous les publics	MOA : GPGE, Communes	- €
---	----------------------------	-----

Au-delà du cadre scolaire, une **stratégie territoriale de sensibilisation à la sécurité routière** devra être développée, fondée sur la proximité, la pédagogie active et la mobilisation des acteurs locaux (communes, police municipale, associations...).

La sécurité routière ne repose pas uniquement sur l'aménagement : elle suppose une **prise de conscience collective** et un **engagement partagé à adopter des comportements responsables**, adaptés à l'évolution des usages (mobilités actives, EDPM, diversification des profils d'usagers...).

Dans ce cadre :

- **Les communes** devront relayer les messages de prévention au plus près des habitants (affichage, animations locales, interventions en milieu scolaire, communication de proximité) ;
- **GPGE**, en tant que coordinateur intercommunal, devra structurer une stratégie globale, **mutualiser les outils pédagogiques**, **animer des temps forts territoriaux**, et **accompagner les communes dans le déploiement d'actions ciblées**.

Le **Plan de Mobilité Île-de-France 2030** vise l'objectif de "**Vision Zéro**" à l'horizon 2050, soit **aucun décès ni blessé grave sur la route**, avec une **réduction de moitié attendue entre 2025 et 2029**. À l'échelle de l'intercommunalité, **14 accidents mortels ont été recensés entre 2019 et 2022** selon les données BAAC (base des accidents corporels). **Pour respecter la trajectoire régionale, ce chiffre devrait être réduit à 7 d'ici 2030**, impliquant une mobilisation collective sur l'ensemble du territoire autour d'actions ciblées de prévention, d'aménagement et de sensibilisation.

Pour contribuer à cet objectif, des actions spécifiques devront cibler les **usagers les plus exposés** (piétons, cyclistes, enfants, personnes âgées) :

- **Campagnes d'affichage localisées** (écoles, zones 30, carrefours) ;
- **Animations de prévention** : parcours, simulateurs, ateliers pratiques, quiz ;
- **Séances intergénérationnelles** dans les équipements de quartier ;
- **Création de supports pédagogiques accessibles**, valorisant les bons comportements.

Cette mesure s'inscrit en complémentarité avec l'action « **Communiquer et sensibiliser sur les solutions alternatives à la voiture individuelle** » (cf. B.4.1.).



Affiche Préfecture de police / Sécurité routière « Ne prenez pas le risque de voir la mort en face », 2017, securite-routiere.gouv.fr



# Orientation 1 Fluidifier, améliorer et sécuriser la circulation automobile

## Action 7 : Mettre en place un observatoire des mobilités

A.1.7. Mettre en place une démarche de suivis et d'analyse des mobilités sur le territoire	PDMIF recommandation	MOA : GPGE, Communes	100 000 €
--	----------------------	----------------------	-----------

L'observatoire des mobilités de Grand Paris Grand Est a pour vocation de devenir un outil d'aide à la décision pour les acteurs du territoire. Il permettra de mieux comprendre les comportements de déplacement, de suivre l'évolution des usages et d'appuyer l'élaboration et l'évaluation des politiques publiques de mobilité.

Porté par GPGE, en lien avec les communes et le Département, il reposera sur une collecte régulière de données variées :

- études et comptages des gestionnaires de voirie,
- fréquentation des réseaux de transports en commun,
- occupation du stationnement,
- données d'usage des services de mobilité partagée (vélos, trottinettes, autopartage),
- ainsi que les bases d'accidentologie du Bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC) et de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR),
- outils du CD93.

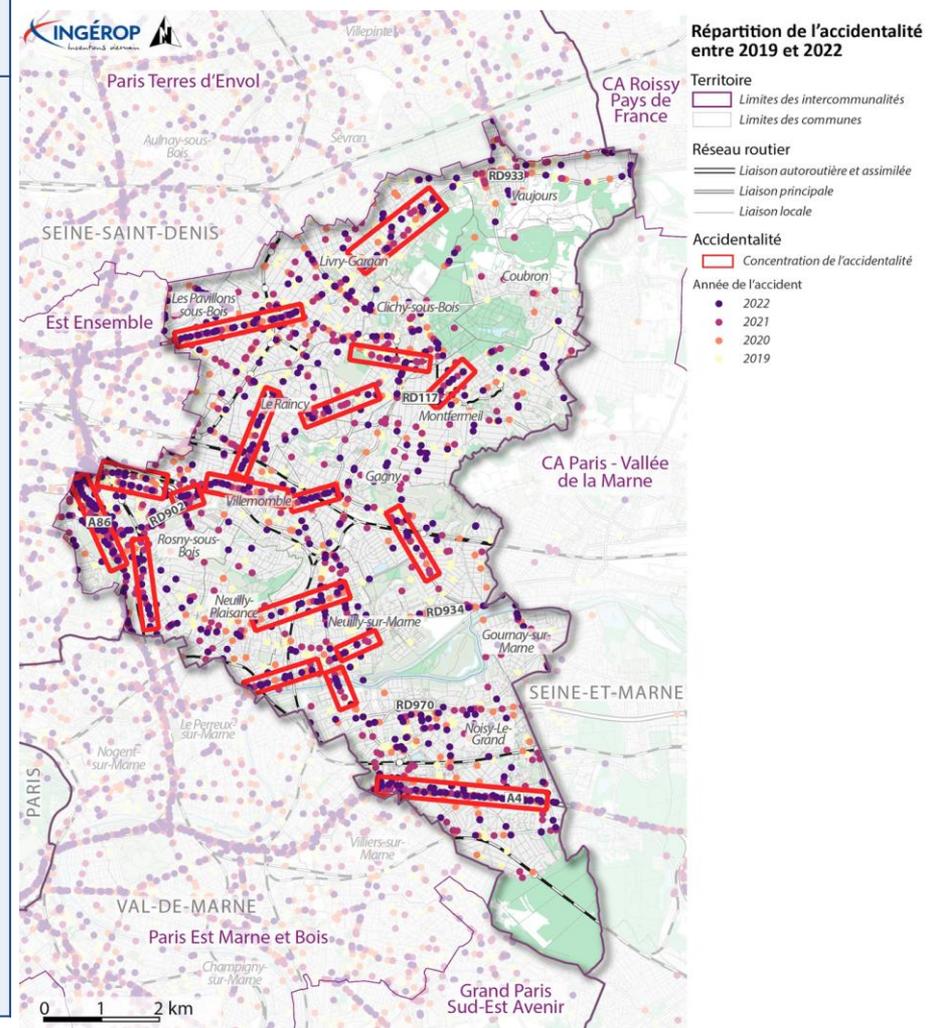
L'observatoire permettra d'identifier les axes les plus fréquentés, de mieux suivre les pratiques liées aux modes actifs et à la mobilité connectée, et de guider le dimensionnement des aménagements

L'intégration des données d'accidentologie permettra de localiser précisément les zones à risque sur le territoire (ex. : A4, A86, RD933, RD116) et de mieux cibler les actions de sécurisation, en cohérence avec l'objectif "Vision Zéro" du Plan de Mobilité Île-de-France 2030.

Sur la période 2019-2022, 0,4 % des accidents corporels recensés sur le territoire ont été mortels, principalement sur les axes départementaux. Le Département devra ainsi analyser ces secteurs prioritaires et envisager la mise en œuvre d'aménagements correctifs ciblés, en lien avec les collectivités locales et les orientations du PLM.

L'observatoire assurera aussi une veille sur les nouvelles tendances (EDPM, MaaS) et permettra d'évaluer les impacts des politiques de mobilité (PLM, réseaux cyclables, nouvelles lignes).

Les données seront progressivement mises à disposition via une plateforme partagée, à destination des élus, des partenaires et, à terme, du grand public.



Source : Découpage administratif, IGN, 2024 / Route 500, IGN, 2021 / Réseau ferré, SNCF, 2024 / Bases de données annuelles des accidents corporels de la circulation routière 2005-2022, ONISR, 2022



# Orientation 2 Faciliter les transitions aux limites communales

## Contexte et enjeux

Les gestionnaires de voirie étant multiples sur le territoire — l'État (via la DiRIF) pour les axes structurants, le Département (CD93) pour les routes départementales, et les communes pour la voirie locale — les réglementations, jalonnements et aménagements peuvent varier fortement d'un axe à l'autre. Cette diversité engendre parfois un manque de cohérence entre **plans de circulation** (organisation des flux) et **schémas de jalonnement** (signalisation directionnelle), qu'il convient de bien distinguer. Les usagers sont ainsi confrontés à des régimes de vitesse hétérogènes aux limites communales, notamment entre des zones généralisées à 30 km/h et des axes restés à 50 km/h. Ce défaut d'harmonisation peut générer nuisances (freinages, usure) et insécurité. Les itinéraires cyclables présentent eux aussi des discontinuités entre communes. Une meilleure coordination entre gestionnaires est nécessaire pour garantir la continuité et la lisibilité des parcours.

## Actions à mettre en œuvre

- **Action 1** : Résoudre les disparités de réglementation et de plan de circulation dans un cadre de continuité viaire
- **Action 2** : Accompagner les gestionnaires de voirie pour élaborer des schémas directeurs de jalonnement

## Objectifs de l'orientation

- Mettre en cohérence les **plans de circulation** pour garantir une continuité des itinéraires, des vitesses et des usages
- **Identifier et corriger** les ruptures de parcours, les zones de friction et les **incohérences** de vitesses de circulations
- **Améliorer la lisibilité du réseau** pour tous les usagers et **apaiser** les circulations

## Rattachement au projet de PDMIF

- **8.1.1** : Hiérarchiser la voirie à l'échelle locale pour l'aménager selon sa fonction et ses usages
- **8.2.1** : Généraliser la vitesse à 30 km/h sur la voirie urbaine locale et mettre en place des zones apaisées
- **8.2.3** : Résorber les coupures urbaines et éviter d'en créer de nouvelles

## Planning de mise en œuvre

Court terme (0-2 ans)	Moyen terme (3-5 ans)	Long terme (+ 5 ans)
Action 1		
Action 2		

## Estimation financière

- **Action 1** : - €
- **Action 2** : 50 000 €

## Acteurs concernés

- **Maitrise d'ouvrage** : Communes, CD93
- **Principaux partenaires** : GPGE

## Suivi et évaluation

- **Nombre de points durs / frictions / conflits identifiés et traités aux limites communales**
- **Nombre de schémas directeurs du jalonnement réalisés ou nombre de secteurs où le jalonnement a été adapté en lien avec la hiérarchisation du réseau routier**



Entrée en zone 30 en entrée de ville, Neuilly-Plaisance, Google maps 2025



Jalonnement routier, Le Raincy, Google maps 2025



## Orientation 2 Faciliter les transitions aux limites communales

### Action 1 : Résoudre les disparités de réglementation et de plan de circulation dans un cadre de continuité viaire

#### A.2.1. Identifier et résorber les zones de dysfonctionnement

MOA : Etat, CD93 et communes

- €

Les plans de circulation, limitations de vitesse et dispositifs de signalisation varient selon les gestionnaires de voirie (communes, Département, État). Cette diversité d'approche, notamment aux transitions communales, génère des **discontinuités dans les zones 30 et les aménagements cyclables**, affectant la lisibilité des parcours, la sécurité des usagers et l'efficacité des zones apaisées.

Exemples recensés :

- **Zones 30** : rue Jules Guesde (Rosny / Neuilly-Plaisance), rue Avron – rue Danton (Villemomble / Rosny), rue des Prés de Noisy (Noisy-le-Grand / Gournay).
- **Cyclabilité** : rue du Général Leclerc (Rosny / Neuilly-Plaisance), boulevard Hardy (Montfermeil / Coubron).

**Une étude est par ailleurs en cours à Rosny-sous-Bois sur les futures zones 30.**

La mesure vise à **identifier, traiter et résorber les zones de friction**, en lien avec la généralisation des zones apaisées (cf. A.1.2.1). Elle reposera sur une **concertation renforcée avec les communes voisines**, en particulier lorsqu'un quartier ou un plan de mobilité touche plusieurs territoires.

Des **coopérations seront à formaliser avec le département, les communautés d'agglomération limitrophes**, notamment lorsque des infrastructures ou itinéraires structurants sont partagés (gares, axes vélo, franchissements...). **L'intercommunalité accompagnera les communes dans l'élaboration de schémas directeurs de jalonnement** : appui méthodologique, etc.. Ces schémas préciseront les conventions entre gestionnaires, la continuité des itinéraires, les interfaces (voirie, signalisation, sécurité), **et incluront les temps de parcours estimés pour les modes actifs**. La démarche s'appuiera sur des **réunions techniques, visites de terrain, études locales et enquêtes auprès des usagers**, afin d'objectiver les dysfonctionnements et coconstruire les réponses. **Une veille intercommunale sera également mise en place pour suivre les évolutions réglementaires extérieures à GPGE.**

### Action 2 : Accompagner les gestionnaires de voirie pour élaborer des schémas directeurs de jalonnement

#### A.2.2. Elaborer des schémas de jalonnement en lien avec la hiérarchisation du réseau routier

MOA : GPGE et communes

50 000 €

Le territoire de Grand Paris Grand Est (GPGE) présente une forte hétérogénéité dans l'organisation de ses plans de circulation, reflet d'un tissu urbain complexe. Dans le cadre de la **hiérarchisation du réseau viaire (cf. A.1.1.)**, le jalonnement sera **requestionné** afin de mettre en place une signalisation :

- adaptée au niveau de chaque voirie,
- homogène à l'échelle intercommunale,
- et orientant clairement le trafic de transit et les marchandises vers les axes structurants.

L'intercommunalité accompagnera les communes dans la réalisation de **schémas directeurs de jalonnement**, en assurant un appui méthodologique, une coordination technique et la mobilisation de cofinancements. Ces documents définiront les principes de signalisation à l'échelle du territoire, en lien avec la hiérarchisation du réseau. **Les évolutions proposées seront ensuite soumises à validation par les maires**, afin de garantir leur pleine appropriation locale.

Un **travail complémentaire sur les modes actifs** pourra être mené, **à la demande des communes**, avec pour objectifs :

- la réalisation d'un **diagnostic localisé**,
- l'organisation d'une **concertation technique**,
- la **définition des itinéraires à jalonner**,
- l'élaboration d'une **charte signalétique commune**,
- et la **mise en œuvre du schéma**, via marché public ou en régie.

L'ensemble de la démarche associera les communes, les services techniques et les partenaires concernés, afin d'assurer une **lisibilité partagée à l'échelle locale et intercommunale**.



# Orientation 3 Maîtriser et gérer le stationnement automobile

## Contexte et enjeux

Les politiques de stationnement automobile sont marquées par une **forte hétérogénéité entre communes** (gratuité, zones bleues ou payantes ailleurs par exemple). **Cette diversité complique la lisibilité pour les usagers**, notamment autour des gares où les règles varient d'une commune à l'autre. Bien que des parkings relais existent (notamment à Noisy-le-Grand ou Gagny), ils restent payants et inégalement répartis. **La pression sur le stationnement est accentuée par la division pavillonnaire et une réglementation encore limitée.** Le Plan des Mobilités d'Île-de-France recommande une **généralisation du stationnement payant à proximité des transports et des normes de construction plus restrictives, intégrées progressivement au PLUi.** Le développement des **bornes de recharge (objectif de 2 400 de points de charge eq. 24kW, d'ici 2030 pour GPGE)** complète ces enjeux pour accompagner la transition énergétique.

## Actions à mettre en œuvre

- **Action 1** : Travailler sur l'harmonisation des politiques communales de stationnement
- **Action 2** : Mieux réglementer l'usage du stationnement sur voirie
- **Action 3** : Optimiser l'offre de stationnement sur voirie en zone dense pour favoriser d'autres usages
- **Action 4** : Optimiser l'usage des parcs de stationnement en surface et en ouvrage
- **Action 5** : Travailler à la labélisation des Parkings-relais du territoire
- **Action 6** : Développer des bornes de recharges électriques dans les parkings existants
- **Action 7** : Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé (en agissant sur les normes des constructions neuves)

## Objectifs de l'orientation

- Favoriser la rotation des véhicules dans les secteurs à enjeux
- Rendre attractifs les parkings relais et les parcs de stationnement
- Adapter l'offre de stationnement selon les besoins
- Améliorer le respect de la réglementation

## Planning de mise en œuvre

Court terme (0-2 ans)	Moyen terme (3-5 ans)	Long terme (+ 5 ans)
Action 1		
Action 2		
Action 3		
Action 4		
Action 5		
Action 6		
Action 7		

## Rattachement au projet de PDMIF

- **6.1.5** : Développer la capacité du réseau de P+R d'IdFM et organiser le stationnement automobile en lien avec les besoins de chaque pôle
- **9.1.1** : Suivre l'offre et l'usage du stationnement aux échelles régionale et intercommunale pour mieux les adapter aux enjeux locaux
- **9.1.2** : Utiliser les PLM pour coordonner les politiques de stationnement entre communes voisines
- **9.2.1** : Mieux réglementer l'usage du stationnement sur voirie pour les voitures et les deux-roues motorisés
- **9.2.2** : Réduire l'offre de stationnement automobile sur voirie en zone dense pour favoriser d'autres usages
- **9.2.3** : Optimiser l'usage des parcs de stationnement en surface et en ouvrages
- **9.3.1** : Limiter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles neufs de bureaux
- **9.3.2** : Adapter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles de logements neufs aux besoins des habitants
- **9.3.4** : Faciliter et encourager la mutualisation du stationnement et l'offre de services partagés
- **11.1.4** : Mieux informer et accompagner les particuliers et les entreprises pour le développement de la recharge privée

## Estimation financière

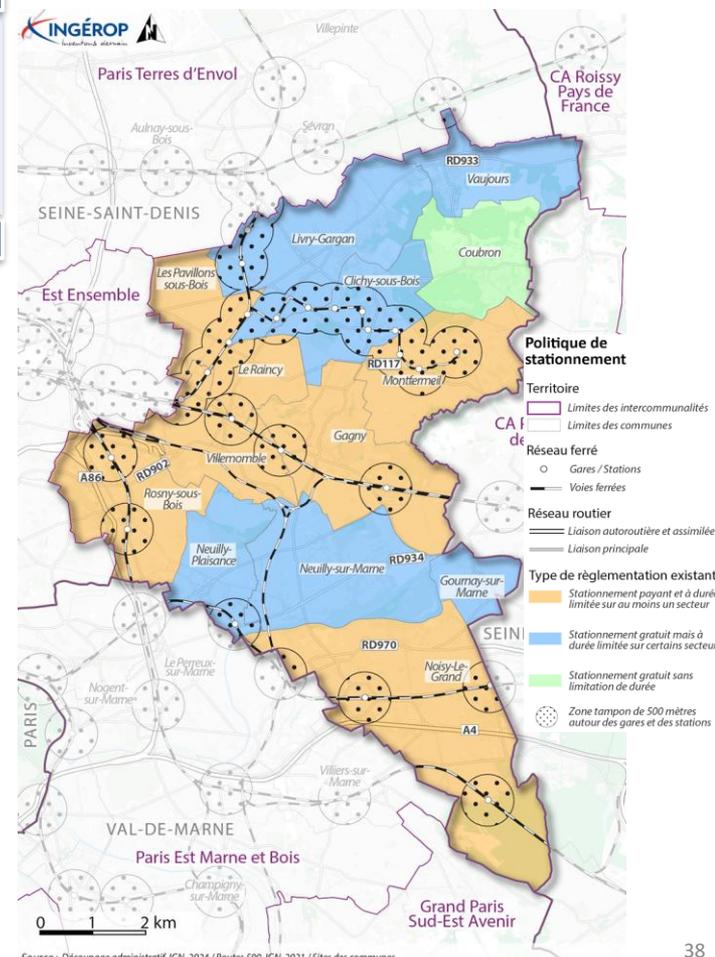
- Action 1 : - €
- Action 2 : - €
- Action 3 : 250 000 €
- Action 4 : - €
- Action 5 : - €
- Action 6 : 8 000 €
- Action 7 : - €

## Suivi et évaluation

- Cartographie et suivi des règles de stationnement sur le territoire
- Équipement des parkings en bornes de recharge
- Nombre de parking labélisé IdFM

## Acteurs concernés

- **Maitrise d'ouvrage**: Communes, CD93
- **Autres partenaires**: opérateurs de stationnement
- **Principaux partenaires**: GPGE, IDFM



Source : Découpage administratif, IGN, 2024 / Routes 500, IGN, 2021 / Sites des communes



# Orientation 3 Maîtriser et gérer le stationnement automobile

## Action 1 : Travailler sur l'harmonisation des politiques communales de stationnement

A.3.1.1. Réglementer le stationnement autour des pôles d'échanges multimodaux	MOA : Communes	- €
---	----------------	-----

Les politiques de stationnement sur voirie restent aujourd'hui hétérogènes à l'échelle intercommunale, ce qui peut entraîner des conflits d'usage ou des reports de stationnement d'un secteur à l'autre. L'action vise à **harmoniser ces politiques dans un périmètre cohérent autour des gares et stations de transport en commun**, avec la mise en place de réglementations adaptées, pouvant prendre plusieurs formes : **stationnement payant, zone bleue à durée limitée, ou exemptions pour les résidents**, selon les spécificités locales.

- Les objectifs sont multiples :
- Favoriser la rotation des véhicules dans les secteurs à forte pression,
  - Limiter le stationnement longue durée et les véhicules ventouses,
  - Intégrer le stationnement dans une stratégie globale de mobilité, articulée avec les réseaux de transports collectifs existants ou en projet,

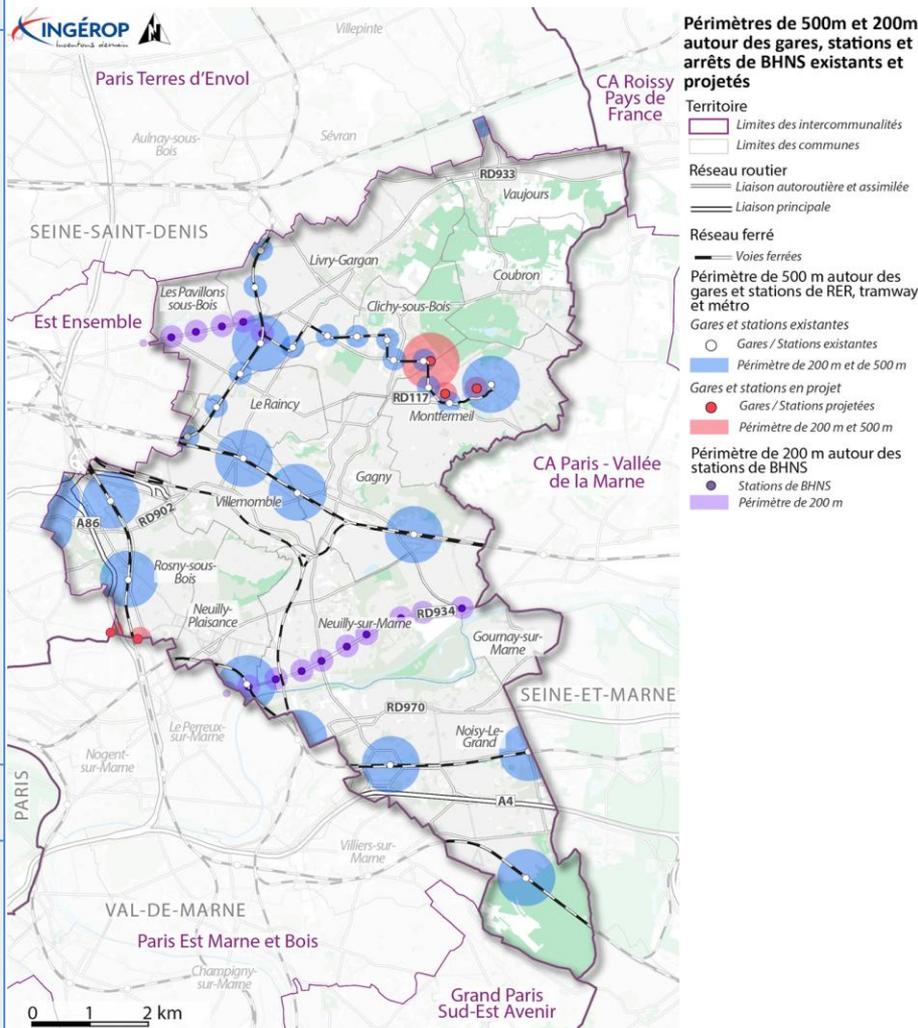
À Livry-Gargan, un **plan de stationnement a été lancé dès 2024**, avec la création de **zones bleues** pour favoriser la rotation et des **restrictions ciblées sur les camionnettes en centre-ville**.  
À Montfermeil, des **parkings relais sont en cours de développement autour des futures gares de la ligne 16 du Grand Paris Express**, pour favoriser le report modal.

- Deux types de périmètres réglementaires sont à déployer, au choix des communes :
- Rayon de 500 mètres** autour :
- des gares RER et futures gares du GPE (Gare de Clichy-Montfermeil)
  - des stations de **métro 11** à Rosny-sous-Bois (La Dhuis, Coteaux Beauclair, Rosny-Bois-Perrier),
  - **des deux stations principales du T4** (Gargan et Hôpital de Montfermeil).
- Rayon de 200 mètres** autour :
- des autres stations du T4, existantes et projetées, ainsi que deux stations du **T1** projetés
  - **des stations de BHNS projetées** (Tzen3 et Bus Bords de Marne).
- Avec le périmètre des 500 mètres autour des gares RER existantes, les communes à proximité des gares de Vert-galant et Val-de-Fontenay vont devoir portés une réflexion sur la mise en place d'une réglementation d'un stationnement spécifique

A.3.1.2. : Fixer le stationnement alterné	MOA : Communes	- €
---	----------------	-----

Le stationnement alterné consiste à autoriser le stationnement d'un côté ou de l'autre de la voirie en fonction de la date du jour (première ou deuxième quinzaine du mois). Cette pratique, fortement répandue en zones résidentielles lorsque les rues sont étroites, ne favorise pas la circulation des bus lors des changements de côté, (changement de côté non effectué par certains automobilistes).

A l'occasion de projet de **requalification de voirie**, une évaluation locale pourra être menée pour identifier les secteurs où **la suppression du stationnement alterné améliorerait la fluidité et la sécurité**. **Cette démarche devra être conduite en lien avec les communes concernées**, en tenant en compte des besoins de stationnement résidentiel et des usages existants. **La décision relèvera des communes**.





# Orientation 3 Maîtriser et gérer le stationnement automobile

## Action 2 : Mieux régler l'usage du stationnement sur voirie

<p><b>A.3.2.1. Faciliter le paiement du stationnement sur voirie en limitant le nombre d'applications sur le territoire</b></p>	<p><b>MOA :</b> GPGE, Communes</p>	<p>- €</p>
---	--	------------

Sur le territoire de Grand Paris Grand Est, les modalités de paiement du stationnement sur voirie diffèrent fortement d'une commune à l'autre. En plus des horodateurs, cinq applications mobiles sont actuellement utilisées : **Easypark, Indigo NEO, PayByPhone, Flowbird et Presto Park.**

Cette diversité nuit à la clarté du service et complique son utilisation, notamment pour les usagers circulant entre plusieurs communes. En général, les délégataires en charge du stationnement recourent à minima à leur propre application mobile.

Face à ce constat, **l'intercommunalité jouera un rôle de coordination**, en engageant une démarche d'harmonisation à l'échelle du territoire. L'objectif est de tendre vers **un socle commun de deux à trois solutions maximum**. Cette mesure vise à renforcer la continuité du service et à en simplifier l'accès. **Les communes devront intégrer cette exigence dès la rédaction de leurs marchés publics**, en particulier lorsqu'elles délèguent la gestion du stationnement à un opérateur. Il leur reviendra de fixer des clauses garantissant la compatibilité ou l'unification des outils de paiement.

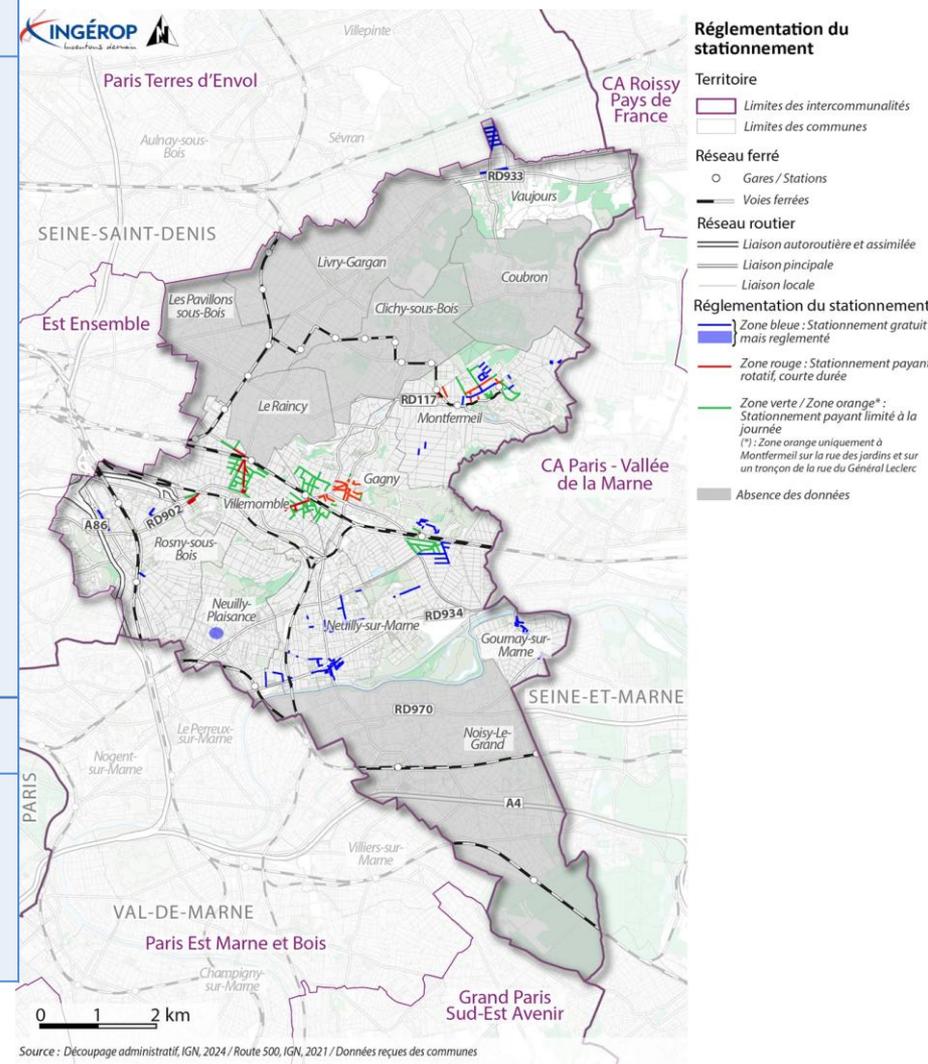
**Cette harmonisation constitue un levier essentiel** pour améliorer l'expérience des usagers et renforcer l'efficacité des politiques locales. Elle permettra :

- de **réduire les obstacles pratiques** (comptes multiples, erreurs d'application, zones mal identifiées),
- de **clarifier les règles de stationnement** sur l'ensemble du territoire,
- et de **faciliter l'appropriation des outils numériques**, y compris par les publics moins familiers.
- En apportant plus de cohérence et de lisibilité, cette démarche contribuera à **valoriser l'image d'un territoire coordonné et centré sur les besoins des usagers.**

<p><b>A.3.2.2. Assurer le contrôle de la réglementation du stationnement</b></p>	<p><b>MOA :</b> Communes</p>	<p>- €</p>
--	----------------------------------	------------

Dans la continuité des actions déjà engagées par les communes, il s'agit de **poursuivre le contrôle du stationnement dans l'espace public pour limiter les conflits d'usage** en veillant :

- **Au respect des réglementations en vigueur** (stationnement payant ou à durée limitée)
- **Au respect de l'interdiction de stationner sur un même emplacement plus de sept jours consécutifs**, afin de lutter contre les véhicules ventouses longue durée
- **A lutter contre le stationnement gênant**, entravant notamment les déplacements des modes actifs ou de la circulation générale





# Orientation 3 Maîtriser et gérer le stationnement automobile

## Action 3 : Optimiser l'offre de stationnement sur voirie en zone dense pour favoriser d'autres usages

A.3.3. Réaménager ponctuellement des places de stationnement pour favoriser l'amélioration de l'espace public	MOA : Communes	250 000 €
---	----------------	-----------

Dans certains secteurs de Grand Paris Grand Est, le stationnement sur voirie occupe une part importante de l'espace public. Cela peut limiter la capacité des communes à réaliser des aménagements de qualité en faveur des mobilités actives, de la végétalisation ou de la sécurité piétonne. Cette action vise à permettre la **suppression ciblée de places de stationnement**, dès lors qu'elles constituent un frein manifeste à la réalisation d'infrastructures d'intérêt collectif (piste cyclable sécurisée, trottoir élargi, voie verte, placette publique, aire de jeux...) **et que leur retrait n'entraîne pas de déséquilibre majeur dans l'offre de stationnement du secteur**. L'objectif n'est pas de supprimer massivement les places, mais de **réajuster localement l'occupation de l'espace**, en lien avec les projets urbains et en concertation avec les habitants.

Elle s'inscrit dans la dynamique du Plan des Mobilités Île-de-France 2030, qui invite les territoires à **repenser l'équilibre entre stationnement et autres usages de l'espace public**, en particulier dans les zones bien desservies par les transports collectifs. Selon les contextes, ces espaces libérés peuvent être **réaffectés à du stationnement vélo, à des livraisons, à du mobilier urbain, à des terrasses, à des plantations ou à des cheminements piétons élargis**.

Enfin, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) impose, **d'ici au 31 décembre 2026**, la suppression des stationnements motorisés **dans les cinq mètres précédant les passages piétons**, afin de renforcer la visibilité et la sécurité des traversées. Cette obligation constitue une opportunité pour expérimenter **de nouveaux usages sur ces emprises libérées** : arceaux vélo, jardinières, zones de repos, signalisation renforcée, petits dispositifs ludiques ou pédagogiques... Cette action est directement rattachée à la **mesure B.1.2.2** du présent plan.

**Cadre légal :**  
Ce positionnement est appuyé par le cadre réglementaire national : la **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)** reconnaît que le stationnement en surface est un **usage modulable**, que les collectivités peuvent faire **évoluer au profit d'autres fonctions de la voirie**.

## Action 4 : Optimiser l'usage des parcs de stationnement en surface et en ouvrage

A.3.4.1. Revoir la tarification des parcs de stationnement pour améliorer leur attractivité	MOA : Communes	- €
---	----------------	-----

Sur le territoire de Grand Paris Grand Est, la **pression sur le stationnement sur voirie** est forte dans plusieurs centralités et autour de gares, alors même que de nombreux parcs de stationnement en surface ou en ouvrage sont sous-utilisés.

Cette offre :

- est souvent peu visible et n'est pas assez valorisée
- souffre d'un manque de mise en cohérence avec les autres modes de déplacement
- mais souffre surtout d'un manque de **cohérence tarifaire** : dans certaines communes, le stationnement en ouvrage est aussi onéreux – voire plus – que le stationnement sur voirie, ce qui décourage son usage et accentue la pression sur l'espace public en surface.

Il convient donc :

- de travailler la tarification des stationnements en ouvrage et sur voirie de manière **concomitante et cohérente**.
- d'établir une **hiérarchie tarifaire claire** en rendant le **stationnement en ouvrage plus attractif que celui sur voirie**, notamment dans les **zones denses** où la rotation des véhicules est recherchée dans l'espace public

Cette mesure est directement également portée par les orientations du projet de **Plan des Mobilités Île-de-France 2030**, qui préconise une gestion différenciée et incitative du stationnement selon les infrastructures. La mesure concerne plusieurs dizaines de parkings répartis à Neuilly-Plaisance (parking Bords de Marne...), Rosny-sous-Bois (parking du Centre-Ville...), Gagny (parking Foch, du Général de Gaulle...) ou encore Noisy-le-Grand (parking Parc du Centre, du Pavé Neuf...) par exemple.

A.3.4.2. Revoir la tarification des parcs relais pour favoriser le recours aux transports collectifs	MOA : Communes, IdFM	- €
--	----------------------	-----

Le territoire compte 1 300 places en parkings relais, dont plus de 1 180 à Noisy-le-Grand (Champy et Mont d'Est), 97 à Gagny et environ 160 au Raincy – Villemomble. Afin d'en favoriser l'usage, un travail sera mené pour **rendre la tarification plus attractive pour les détenteurs du passe Navigo**, avec la possibilité **d'instaurer un tarif réduit voire gratuit** (abonnement PR 0€) selon les sites.

Ce travail portera sur l'analyse des pratiques actuelles, l'évaluation des impacts financiers et la définition de modalités concrètes (durée, conditions d'accès, horaires). Cette mesure est liée à l'action **A.3.5** présentée page suivante.



# Orientation 3 Maîtriser et gérer le stationnement automobile

## Action 5 : Travailler à la labélisation des parking-relais du territoire

<p><b>A.3.5. Revoir la labélisation des parking-relais (P+R) en cohérence avec les évolutions d'offre de mobilité</b></p>	<p>MOA : Communes</p>	<p>- €</p>
---	-----------------------	------------

Avec l'arrivée prochaine du **Grand Paris Express**, le développement et la structuration de l'offre de **parkings relais (P+R)** deviennent un enjeu majeur pour accompagner l'intermodalité sur le territoire de **Grand Paris Grand Est (GPGE)**.

Si plusieurs P+R existent déjà, leur **visibilité**, leur **qualité de service** et leurs **conditions d'accès** restent hétérogènes. De nouveaux projets sont d'ailleurs prévus à **Champs-sur-Marne (ligne 15)**, **Clichy-Montfermeil (ligne 16)** et **Noisy-le-Grand (rue des Hauts-Châteaux, en lien avec la future gare de Noisy-Champs (ligne 15))**. Le territoire compte également de **nombreux parkings publics ou privés non labellisés** mais situés à proximité immédiate de gares ou d'arrêts de bus structurants, jouant un rôle de rabattement. Exemples : **Indigo** (Le Raincy, Neuilly-Plaisance), **YesPark** (Gagny, Clichy-sous-Bois), **EasyPark** (Pavillons-sous-Bois), **Zenpark** (Livry-Gargan).

Pour renforcer la cohérence et la qualité de cette offre, **GPGE pilote une démarche de labellisation**, en partenariat avec les communes, les opérateurs et **Île-de-France Mobilités (IDFM)**. Cette démarche permet

- **d'harmoniser les règles d'accès**, notamment pour les abonnés Navigo,
- **d'améliorer la signalétique, les équipements vélo, la sécurité et l'accessibilité**,
- **de rendre l'offre plus lisible à l'échelle intercommunale**.

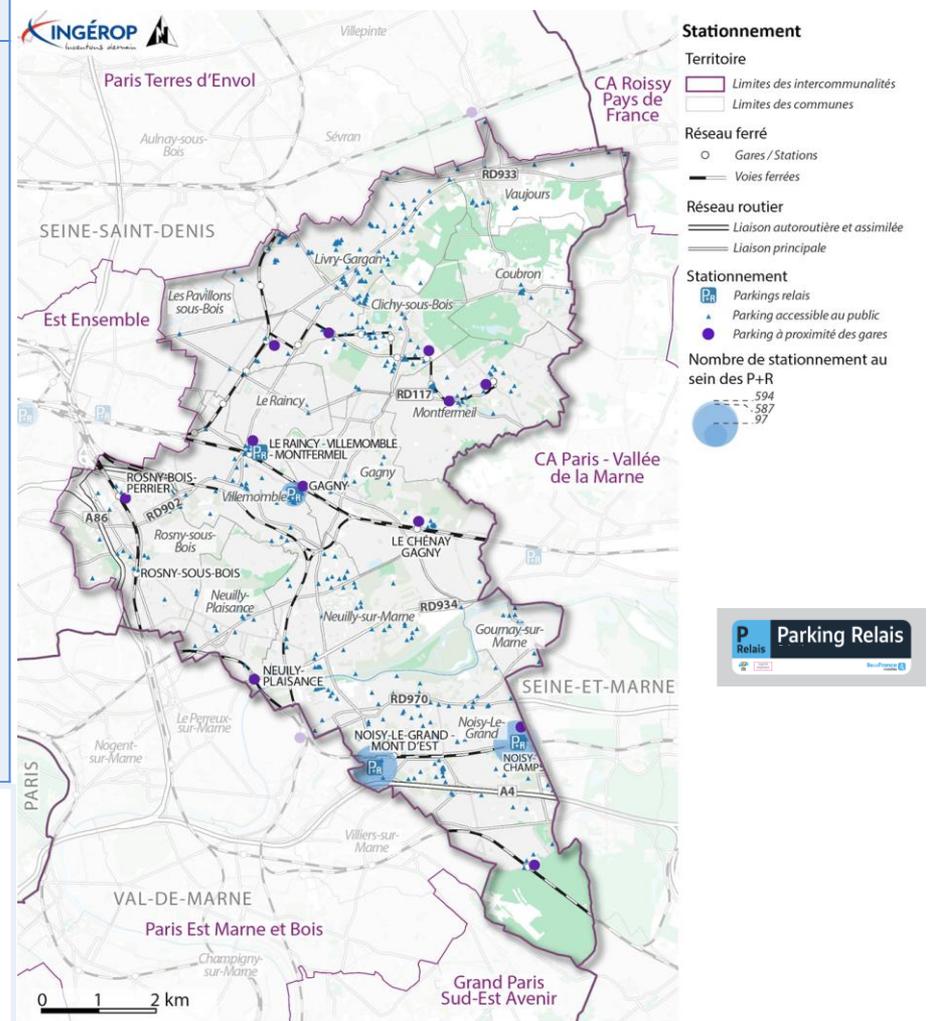
Les parkings labellisés pourront bénéficier de **trois types d'aides financières versées par IDFM** :

- S1 – Bonus qualité de service** : versé si le parking respecte les critères du cahier des charges IDFM (présence de signalétique, sécurité, équipements vélo, accessibilité, horaires adaptés, etc.) ;
- S2 – Bonus fréquentation** : versé en fonction du nombre d'abonnés Navigo utilisant le parking, avec un calcul basé sur la fréquentation réelle ;
- S3 – Compensation pour la gratuité Navigo** : versée à l'exploitant si le stationnement est gratuit pour les abonnés Navigo, sous forme d'avance annuelle puis d'une régularisation selon l'usage constaté.

Cette action vise à **structurer et valoriser les P+R du territoire**, en accompagnant les projets liés au Grand Paris Express, en optimisant les ressources existantes, et en mobilisant les **outils de financement régionaux** pour améliorer concrètement l'intermodalité.

La **labellisation parking-relais d'Île-de-France Mobilités**, fondée sur un référentiel exigeant, permet non seulement d'assurer une lisibilité, une fonctionnalité et un niveau de service homogènes à l'échelle francilienne, mais elle ouvre également droit à des subventions d'investissement et d'exploitation. Les projets labellisés peuvent bénéficier d'un soutien financier d'IDFM pouvant atteindre jusqu'à 70 % du montant de l'investissement, dans la limite de 5 000 € HT par place en surface et 11 000 € HT par place en ouvrage.

Outre les **huit critères techniques/qualité de service essentiels** — visibilité du site (respect de la charte graphique IDFM), entretien régulier, sécurité, accessibilité pour tous les publics (notamment les PMR), affichage d'informations voyageurs actualisées, accès via passe Navigo, présence d'équipements pour les mobilités complémentaires (stationnement vélos, covoiturage, bornes de recharge) et transmission des données de fréquentation —, le label intègre aussi **des critères quantitatifs et d'implantation** : une capacité adaptée à la fréquentation, une proximité immédiate avec une gare ou station structurante (moins de **200 mètres**), et une tarification adaptée aux détenteurs de pass Navigo, souvent gratuite ou très réduite pour les détenteurs d'un forfait annuel. Un **critère de performance de desserte** complète enfin ce cadre.



Source : Découpage administratif, IGN, 2024 / Route 500, IGN, 2021 / Parc relais en Île-de-France, IDFM Mobilités, 2024 / Parking, OSM, 2024



# Orientation 3 Maîtriser et gérer le stationnement automobile

## Action 6 : Développer des bornes de recharges électriques dans les parkings existants

### A.3.6.1. Déployer les bornes de recharge pour véhicules électriques et appliquer les dispositions prévues par la loi

MOA : IdFM, Communes

- €

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) impose **l'équipement des parkings publics dès le 1<sup>er</sup> janvier 2025**. Elle indique que tout parking de plus de 20 places de stationnement ouvert au public doit être équipé avec le référentiel suivant (articles L113-12 du Code de la Construction et de l'habitation, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021) :

- **Bâtiments non résidentiels** qui ont vocation à accueillir du public (sites industriels, commerces, cinémas...) neufs ou rénovés :
  - **Pré-équipement des parcs de stationnement de plus de 10 emplacements** : 20 % des emplacements doit être prééquipé pour accueillir une borne de recharge.
  - **Équipement en bornes de recharge** :
    - Au moins 1 emplacement équipé pour la recharge est requis **dans les parcs de plus de 20 emplacements**, dont 1 réservé aux PMR.
    - **Pour les parcs de plus de 200 emplacements** : au moins 2 emplacements équipés pour la recharge, dont 1 réservé aux PMR.
  - **Cas spécifiques** (rénovation importante c'est-à-dire si le coût représente 25 % de la valeur du bien), les mêmes règles s'appliquent lorsque :
    - Le parc est à l'intérieur ou jouxte un bâtiment non résidentiel rénové.
    - La rénovation inclut le parc de stationnement ou l'installation électrique du bâtiment.

Sur le territoire, plusieurs parkings sont déjà équipés de bornes de recharge : parking Foch à Gagny, parking gare du Raincy-Villemomble-Montfermeil RER au Raincy, parking de Rosny II à Rosny-sous-Bois par exemple.

- **Bâtiments résidentiels neufs ou rénovés** :
  - **Parcs de stationnement de plus de 10 emplacements** : **Pré-équipement total** : Tous les emplacements doivent être prééquipés pour accueillir des bornes de recharge.
  - **Cas spécifiques**, les mêmes règles s'appliquent lorsque :
    - Le parc est à l'intérieur ou jouxte un bâtiment résidentiel rénové.
    - La rénovation inclut le parc de stationnement ou l'installation électrique du bâtiment.
- **Bâtiments à usages mixtes** :
  - **Parcs de stationnement de 11 à 20 emplacements** : les règles applicables dépendant de l'usage majoritaire du parc
  - **Parc de stationnement de plus de 20 emplacements** : les dispositions des deux catégories s'appliquent au prorata du nombre d'emplacements réservés à chaque usage (résidentiel ou non résidentiel)
- **Parkings existants** : À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025, tous les bâtiments ouverts au public, dotés d'un parking de plus de 20 places, devront obligatoirement proposer des bornes de recharge pour véhicules électriques. Il est requis qu'au moins 5 % des places soient équipées.

Afin de garantir l'application effective des obligations issues de la LOM, **un suivi local** devra être mis en place, reposant sur **un recensement régulier des parkings concernés, l'identification des équipements installés, et la mobilisation des données issues des gestionnaires ou des déclarations de travaux**.

Ces obligations réglementaires nationales sont **complétées par les dispositions locales**, notamment **l'article 32.1 du règlement du PLUI de GPGE**, qui impose, dans tout projet de construction neuve, l'intégration des gaines, câblages et équipements de sécurité nécessaires à la recharge électrique, **avec un comptage individualisé par emplacement**.

### A.3.6.2. Communiquer la réglementation et les aides financières

MOA : IdFM, Communes

8 000 €

En parallèle des avancées réglementaires, il devient impératif de **renforcer la lisibilité de ces obligations** auprès des gestionnaires d'équipements, des copropriétés et des bayeurs, et de les accompagner dans le déploiement de bornes. Une information claire, pédagogique et bien relayée sur les nouvelles normes, les échéances à respecter et les dispositifs d'aide disponibles (comme le **programme ADVENIR ou les crédits d'impôt pour les bâtiments résidentiels**) est essentielle pour lever les incompréhensions et favoriser une mise en conformité plus fluide.

**Les barèmes des aides sont les suivants :**

- **Programme ADVENIR** : Afin d'accompagner les acteurs publics et privés dans cette mise en conformité, plusieurs dispositifs d'aide financière ont été mis en place à l'échelle nationale. Le programme ADVENIR, par exemple, propose des subventions pouvant aller jusqu'à 8 000 € pour une infrastructure collective ou 1 660 € HT par borne partagée. Pour les particuliers, le droit à la prise facilite l'installation même en copropriété, avec des aides telles qu'une prime individuelle ADVENIR (600 à 960 € HT), un crédit d'impôt de 75 % dans la limite de 300 € (600 € pour un couple), ainsi qu'une TVA réduite à 5,5 % pour les bâtiments de plus de deux ans
- **La Région** : peut participer à hauteur de 50 % de la dépense du maître d'ouvrage en fonction du type de bornes, pour l'achat ou la mise à niveau des IRVE à condition de respecter les critères du label francilien et en s'inscrivant dans un plan d'actions. Cette aide ne concerne pas les bailleurs ou copropriété
- **Crédit impôt** : achat et installation d'une borne de recharge individuelle à hauteur de 75 % du coût des travaux (plafond de 500 euros)



# Orientation 3 Maîtriser et gérer le stationnement automobile

## Action 7 : Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé (en agissant sur les normes dans les constructions neuves)

<b>A.3.7.1. Appliquer les normes de stationnement automobile du PLUi pour les logements neufs</b>	<b>PDMIF</b> recommandation	<b>MOA :</b> Communes, GPGE	- €
---	--------------------------------	--------------------------------	-----

Le **Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)** prescrit les normes de stationnement automobile dans les constructions de logements neufs. Des recommandations formulées par IdFM dans le projet de Plan des Mobilités en Ile-de-France (hors périmètre de 500 m autour des gares et stations) sont formulées et ont pour objectif de répondre aux besoins des habitants, tout en accompagnant l'effort de réduction de la place de l'automobile. Ces recommandations reposent notamment sur les taux de motorisation observés, qui peuvent faire l'objet d'une mise à jour annuelle. Les **recommandations pour les logements neufs** sont les suivantes :

- **Moins d'une place** par logement à Rosny-sous-Bois, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Clichy-sous-Bois et Noisy le Grand
- **Une place** par logement aux Pavillons-sous-Bois, Le Raincy, Villemomble et Gagny (à noter qu'à Gagny, 1 à 1,5 places selon les zones pour les logements hors périmètre de 500 m autour des gares)
- **Plus d'une place** par logement à Vaujours, Coubron et Gournay-sur-Marne

Les **normes préconisées dans le PDMIF seront à intégrer lors de la révision du PLUi.**

**A noter que :**

- la prise en compte des recommandations du PDMIF lors de la révision du PLUi sera à valider par les communes et élus du territoire.
- l'application des recommandations du PDMIF devront être mises en œuvre en lien avec l'arrivée des projets de transports structurants.

Par ailleurs, lorsque le stationnement ne peut pas être réalisé sur la parcelle même du projet, le PLUi prévoit la possibilité de recourir à une solution alternative, sous réserve que **les places :**

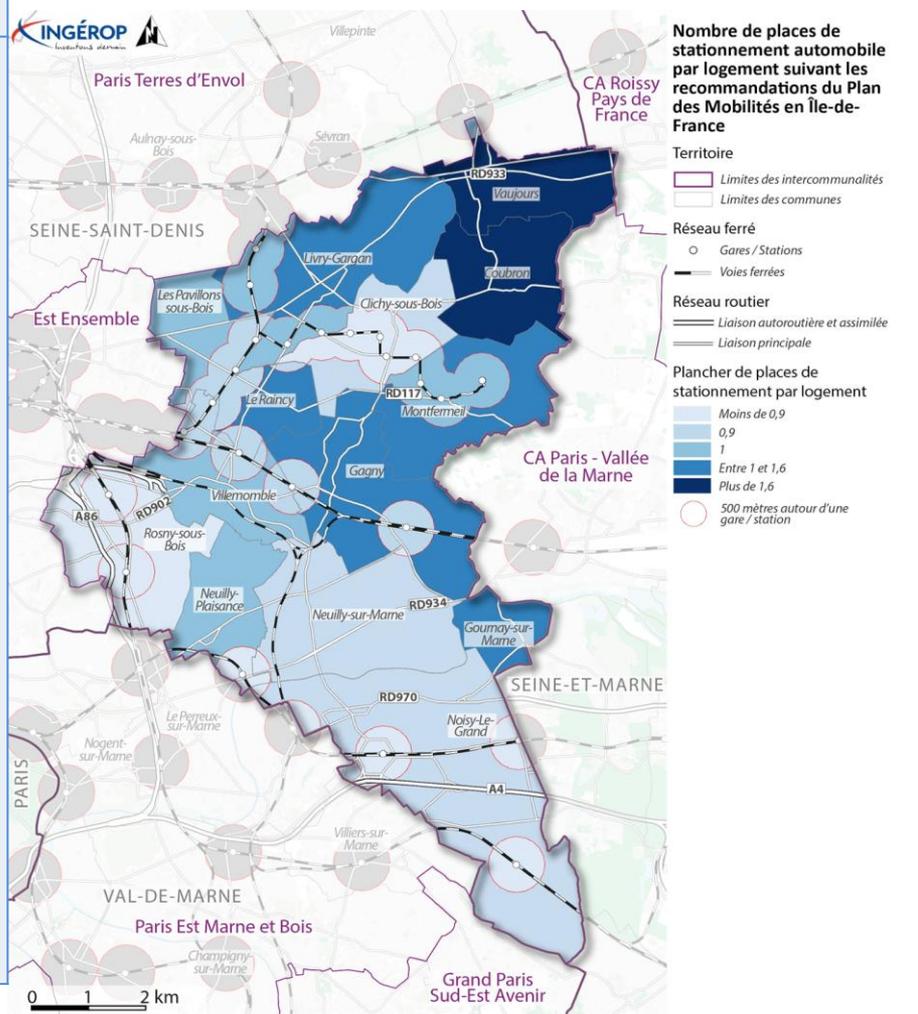
- soient **situées à moins de 250 mètres** du projet
- soient **garanties pour une durée minimale de 15 ans.**

Les **caractéristiques techniques** des emplacements de stationnement font également l'objet d'un encadrement réglementaire précis qui doit être respecté. Selon le PLUi de Grand Paris Grand Est (cf. article 32 du document), chaque place doit :

- présenter **des dimensions minimales de 5 mètres sur 2,5 mètres**
- respecter une **pente inférieure ou égale à 18 %**,
- être **facilement accessible** depuis l'espace public ou la voie interne.

De plus, l'article 32.1 précise que toutes les places créées dans le cadre d'un projet de construction neuve doivent être pré-équipées pour la recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, en intégrant gaines techniques, câblages, dispositifs de sécurité et comptage individuel.

Ces prescriptions garantissent l'**effectivité des usages** et la **sécurité des usagers**, notamment dans les parkings souterrains ou en ouvrage.



Source : Découpage administratif, IGN, 2024 / Route 500, IGN, 2021 / Plan des mobilités d'IDF, Conseil régional d'IDF, 2024 / Calcul taux de de places par logement, GPGE, 2024 / Propositions d'évolution des normes de stationnement du PDMIF 2030 post-concertation



# Orientation 3 Maîtriser et gérer le stationnement automobile

## Action 7 : Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé (en agissant sur les normes dans les constructions neuves)

A.3.7.2. Appliquer les normes de stationnement automobile du PLUi pour les bureaux neufs	MOA : Communes	- €
--	-------------------	-----

Les normes de stationnement applicables aux bureaux neufs sont définies dans le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi).

En complément, IdFM propose, dans le cadre du Plan des Mobilités régional, des prescriptions techniques visant à orienter les pratiques d'aménagement. Ces prescriptions, encore susceptibles d'évolution, portent notamment sur les bureaux neufs :

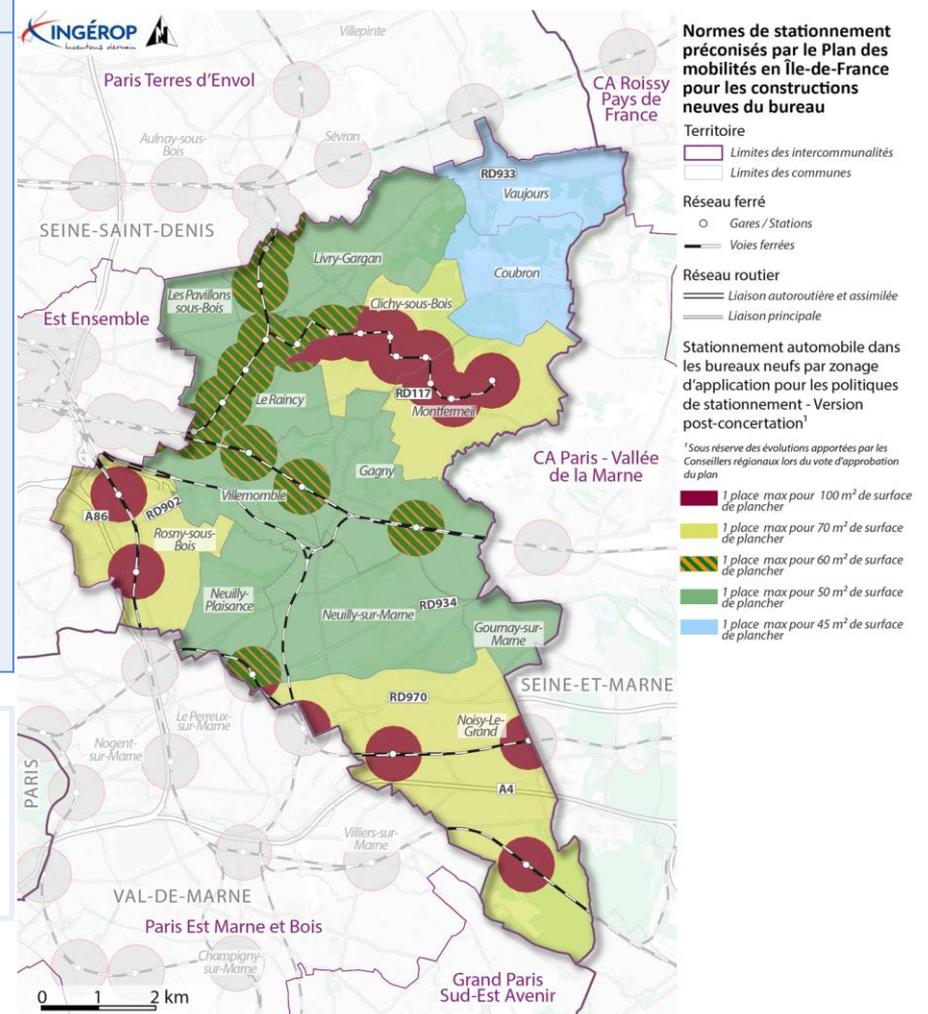
- 1 place maximum pour 70 m<sup>2</sup> de surface plancher (hors périmètre de 500 m autour des gares et des stations) dans les communes de Montfermeil, Clichy-sous-Bois, Rosny-sous-Bois et Noisy-le-Grand.
- 1 place maximum pour 50 m<sup>2</sup> de surface plancher (hors périmètre de 500 m autour des gares et des stations) dans les communes de Livry-Gargan, Les Pavillons-sous-Bois, Le Raincy, Gagny, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, et Gournay-sur-Marne.
- 1 place maximum pour 45 m<sup>2</sup> de surface plancher dans les communes de Coubron et Vaujours.

Ces normes ne doivent pas être dépassées par les constructeurs. Lors de la révision du PLUi, ce dernier devra prendre en compte les normes prescrites par le projet de PDMIF.

Le projet de PDMIF conseille également pour les communes de Vaujours et de Coubron (zone 5 selon la classification des normes planchers du projet de PDMIF) de ne pas fixer des normes minimales trop élevées, et de retenir ainsi la norme d'1 place pour 55 m<sup>2</sup> de surface de plancher dans les périmètres de 500m autour des gares ou station. Sur le territoire, cela concerne à Vaujours le périmètre autour de la gare du Vert-Galant à Villepinte.

**Cadre légal :**

Le projet de PDMIF rappelle les normes qualitatives suivantes : « Selon l'article L.111-19-1 du code de l'urbanisme, les parcs de stationnement extérieurs de plus de 500 m<sup>2</sup> associés aux constructions de bâtiments ou parties de bâtiment à usage de bureaux, lorsqu'elles créent plus de 1 000 m<sup>2</sup> d'emprise au sol, doivent intégrer sur au moins 50 % de leur surface des revêtements de surface, des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation ».





# Orientation 3 Maîtriser et gérer le stationnement automobile

## Action 7 : Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé (en agissant sur les normes dans les constructions neuves)

A.3.7.3. Mutualisation du stationnement dans les nouvelles constructions		<b>MOA :</b> GPGE, communes, aménageurs, promoteurs et bailleurs  - €
--	---	--

Afin de limiter l'emprise foncière liée au stationnement et de mieux répondre à la diversité des usages, **mutualisation des places de stationnement est à encourager** dans les nouvelles constructions. Cette démarche est particulièrement pertinente pour les programmes intégrant plusieurs fonctions (logement, commerce, équipements, bureaux), dans lesquels les besoins en stationnement ne sont pas simultanés selon les horaires ou les publics.

Elle permet de **réduire le nombre total de places à construire**, tout en maintenant un bon niveau de service. Elle s'appuie sur le **principe de foisonnement**, qui tire parti des différences de rythmes d'occupation. Dans les opérations d'aménagement, cette logique est à intégrer dès la phase de conception. Elle suppose une attention particulière portée à la localisation et à l'accessibilité des places, à leur gestion (copropriété, régie, opérateur privé...), et à leur éventuelle **réversibilité** future (transformation en locaux d'activité, logements ou espaces publics).

La mesure s'inscrit dans les recommandations du **PDMIF**, qui vise à faciliter et encourager la mutualisation du stationnement et l'offre de services partagés.

Certains opérateurs, dans les projets mixtes ou dans les zones denses à proximité des transports en commun, pourront proposer des solutions innovantes :

- **parkings communs entre logements et commerces,**
- **réservation de places pour les services d'autopartage,**
- **équipement en bornes partagées pour véhicules électriques,** etc.

À l'échelle intercommunale, cette dynamique peut être soutenue par une **coordination entre projets**, notamment dans les secteurs de gare ou les grandes zones d'activité. Elle permet de mieux mobiliser le foncier disponible, de limiter l'artificialisation et de soutenir la transition vers des mobilités plus sobres.

**Cadre légal :** L'article **L.151-36** du **Code de l'Urbanisme** permet de réduire les obligations de stationnement lorsqu'un projet prévoit la **mutualisation des places** entre plusieurs usages. L'article **R.151-43** autorise l'inscription de cette disposition dans le **règlement ou les OAP** du PLU.

### 3. Fiches actions

## Thématique modes actifs, accessibilité et transition énergétique

ORIENTATIONS	ACTIONS		MESURES	
<p><b>1. Développer l'usage du vélo</b></p>	1.1	Définir et aménager l'armature d'un réseau cyclable territorial en lien avec les réseaux supra-territoriaux et traiter les principales discontinuités cyclables	B.1.1.	Définir et aménager l'armature d'un réseau cyclable à l'échelle intercommunale
	1.2	Poursuivre le déploiement du stationnement vélo (y-compris sécurisé) dans les espaces publics et privés	B.1.2. 1	Stationnement vélo au niveau des pôles générateurs de déplacements
			B.1.2. 2	Valorisation des espaces en amont des passages piétons
			B.1.2. 3	Stationnement vélo dans les écoles
			B.1.2. 4	Stationnement vélo dans les nouvelles constructions
			B.1.2. 5	Stationnement vélo dans les bâtiments existants
	1.3	Promouvoir l'utilisation des vélos et développer les services associés	B.1.3. 1	Soutenir les associations proposant la mise en place d'équipements de type Maison du vélo et des ateliers de réparation ou de remise en selle, et s'inscrire dans des démarches existantes
			B.1.3. 2	Valoriser les associations locales
			B.1.3. 3	Déployer des bornes d'autoréparation dans les espaces publics
			B.1.3. 4	S'intégrer à un système de vélo en libre-service lorsque les communes limitrophes seront équipées pour assurer un maillage territorial, en complément d'éventuelles initiatives locales, pour les communes qui le souhaitent
<p><b>2. Conforter la place de la marche</b></p>	2.1	Identifier les itinéraires les plus usuels puis évaluer leur marchabilité	B.2.1. 1	Identifier les itinéraires de marche « prioritaires »
			B.2.1. 2	Améliorer la marchabilité des itinéraires identifiés par les gestionnaires de voirie
	2.2	Valoriser les itinéraires de randonnées	B.2.2. 1	Valoriser les sentiers de randonnée pour les usages de loisirs
			B.2.2. 2	Communiquer sur les parcours sportifs
	2.3	Systématiser la prise en compte de la mobilité piétonne dans les projets de voirie et d'aménagement	B.2.3. 1.	Intégrer les cheminements piétons et PMR dans les projets d'aménagement
			B.2.3. 2	Sécuriser les abords des établissements scolaires

ORIENTATIONS	ACTIONS		MESURES	
<b>3.                      Développer les pratiques d'écomobilité / favoriser le recours aux véhicules électriques (transition énergétique)</b>	3.1	Favoriser le recours aux véhicules électriques en développant le réseau de recharge pour les véhicules électriques	B.3.1.1	Structurer un maillage équilibré du réseau de recharge
			B.3.1.2	Faciliter l'équipement des copropriétés et des initiatives privées
	3.2	Encourager et développer la pratique du covoiturage et de l'autopartage	B.3.2.1	Structurer et rendre visible l'offre de covoiturage en mobilisant notamment les acteurs économiques et les employeurs
			B.3.2.2	Encourager l'autopartage de proximité
<b>4.                      Accompagner aux changements des comportements et des pratiques de mobilité</b>	4.1	Communiquer et sensibiliser sur les solutions alternatives à la voiture individuelle	B.4.1.1	Créer une culture locale de la mobilité durable en communiquant de manière ciblée sur les solutions existantes
			B.4.1.2	Développer des partenariats locaux pour renforcer l'impact des actions via des événements
	4.2	Promouvoir la mobilité durable chez les plus jeunes	B.4.2.1	Ancrer une culture de la mobilité active dès le plus jeune âge via les établissements scolaires
			B.4.2.2	Encourager les dispositifs de type pédibus (et cyclobus)
	4.3	Encourager les démarches et plans de mobilité inter-employeurs	B.4.3.1	Structurer des démarches pour agir auprès des entreprises par le biais des plans de mobilité employeur / inter-employeurs
			B.4.3.2	Réaliser des plans de mobilité employeur à l'échelle de l'intercommunalité et des communes
<b>5.                      Planifier l'accessibilité de la chaîne de déplacement</b>	5.1	Achever l'élaboration des PAVE (Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics) avec l'objectif de doter toutes les communes du territoire	B.5.1.	Poursuivre l'élaboration des PAVE
	5.2	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de bus pour atteindre 100 % des arrêts accessibles à horizon 2030 (hors impossibilité technique)	B.5.2.	Mettre en accessibilité les arrêts bus du territoire à horizon PLM(hors impossibilité technique)



# Orientation 1 Développer l'usage du vélo

## Contexte et enjeux

La part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail est aujourd'hui d'environ 3 %, attestant d'une pratique quotidienne limitée, davantage tournée vers les loisirs. Le territoire de Grand Paris Grand Est accueille des aménagements cyclables discontinus, avec des aménagements parfois inadaptés générant des difficultés de cohabitation avec les autres modes. Quelques itinéraires continus existent cependant par exemple le long du T4 ou des cours d'eau (le long de la Marne et du Canal de l'Ourcq). Bien que certaines collectivités aient engagé des démarches locales (plans vélo, jalonnement), aucune réflexion globale n'a été lancée à échelle de l'intercommunalité. Dans ce contexte, les enjeux sont de répondre aux attentes des usagers en maillant le territoire en aménagements, et en développant des services aux cyclistes (stationnements vélos, espaces d'informations...). La démarche du territoire s'inscrit en cohérence avec les itinéraires supra-territoriaux des réseaux vélo Île-de-France et métropolitain et la démarche du Département de Seine-Saint-Denis (objectif réseau départemental 100 % cyclable), et des territoires limitrophes tout en mettant l'accent sur le développement de la culture vélo.

## Actions à mettre en œuvre

- **Action 1** : Définir et aménager l'armature d'un réseau cyclable territorial en lien avec les réseaux supra-territoriaux et traiter les principales discontinuités cyclables
- **Action 2** : Poursuivre le déploiement du stationnement vélo (y-compris sécurisé) dans les espaces publics et privés
- **Action 3** : Promouvoir l'utilisation des vélos et développer les services associés

## Rattachement au projet de PDMIF

- **4.1.1** : Créer un réseau cyclable structurant régional
- **4.1.2** : Mettre en œuvre des itinéraires cyclables majeurs en complément du réseau structurant
- **4.1.3** : Aménager des itinéraires cyclables à l'échelle locale
- **4.2.1** : Définir une politique de stationnement vélo globale
- **4.2.2** : Développer le stationnement vélo dans les gares et stations de transport en commun
- **4.2.3** : Développer le stationnement vélo sur voirie
- **4.2.5** : Favoriser l'installation de stationnement vélo dans le bâti résidentiel existant
- **4.3.1** : Créer des maisons du vélo et soutenir les services pour les cyclistes
- **4.3.3** : Encourager l'accès au vélo via les services de location courte durée
- **4.3.5** : Elargir la pratique du vélo à tous les publics
- **6.1.4** : Assurer une offre de stationnement vélo autour des pôles et créer des itinéraires cyclables de rabattement

## Acteurs concernés

- **Maîtrise d'ouvrage** : Communes, CD93
- **Principaux partenaires** : Intercommunalité Grand Paris Grand Est, Région Ile-de-France, IDFM
- **Autres partenaires** : Associations d'usagers du vélo

## Objectifs de l'orientation

- Créer un **réseau cyclable structurant, lisible et continu** à l'échelle du territoire et en articulation avec les réseaux régionaux et métropolitains et avec les territoires limitrophes
- **Réduire les discontinuités** et sécuriser les itinéraires pour tous les publics
- Développer l'offre de **stationnement vélo**
- **Accompagner l'usage du vélo au quotidien** par des services adaptés
- Promouvoir une **culture vélo durable** à travers la sensibilisation, les événements et les partenariats locaux

## Planning de mise en œuvre

Court terme (0-2 ans)	Moyen terme (3-5 ans)	Long terme (+ 5 ans)
-----------------------	-----------------------	----------------------

Action 1

Action 2

Action 3

## Estimation financière

- **Action 1** : 10 160 000 €
- **Action 2** : 1 428 680 €
- **Action 3** : 98 800 €

## Suivi et évaluation

- Nombre de kilomètres d'aménagements cyclables
- Linéaires cyclables par habitant
- Nombre de **places de stationnement vélo**
- Fréquentation des **services associés au vélo**
- **Part modale du vélo** dans les déplacements domicile-travail
- Taux de satisfaction des usagers via **baromètre vélo ou enquêtes locales**





# Orientation 1 Développer l'usage du vélo

## Action 1 : Définir et aménager l'armature d'un réseau cyclable territorial en lien avec les réseaux supra-territoriaux et traiter les principales discontinuités cyclables

<b>B.1.1. Définir et aménager l'armature d'un réseau cyclable à l'échelle intercommunale</b>	<b>MOA : CD93 et communes</b>	<b>10 160 000 €</b>
--	-------------------------------	---------------------

Afin de mailler le territoire de façon cohérente, Grand Paris Grand Est souhaite développer **une armature cyclable dont les objectifs** sont de :

- Relier toutes les communes et les territoires limitrophes,
- Créer des itinéraires **continus et sécuriser** les déplacements,
- Pallier le manque de **connexions Nord-Sud**,
- Favoriser l'intermodalité**, en facilitant les **rabattements** vers les gares du territoire,
- Favoriser le report modal.

- Cette armature cyclable prend en compte les démarches supra-communales, comme la démarche du Plan vélo de la Région Ile-de-France, ainsi que le :
- Réseau VIF** (Réseau Vélo de la Région Ile-de-France), dont 4 lignes traversent le territoire
    - Trois lignes de type centre/périphérie :
      - V3 : Parc des expositions - Villepinte/Claye-Souilly
      - V4 : Val d'Europe - Cergy-Pontoise
      - V9 : Val d'Europe – Saint-Nom-la-Bretèche
    - Une ligne de type boulevard périphérique :
      - V20 : Grande Ceinture
  - Réseau métropolitain** (Métropole du Grand Paris) : dont deux lignes traversent le territoire (V6 et V8)
    - Ligne 1 : Noisy-le-Grand – Rueil-Malmaison
    - Ligne 6 : Aulnay-sous-Bois - Créteil
    - Ligne 8 : Rosny-sous-Bois – Paris (Gambetta)

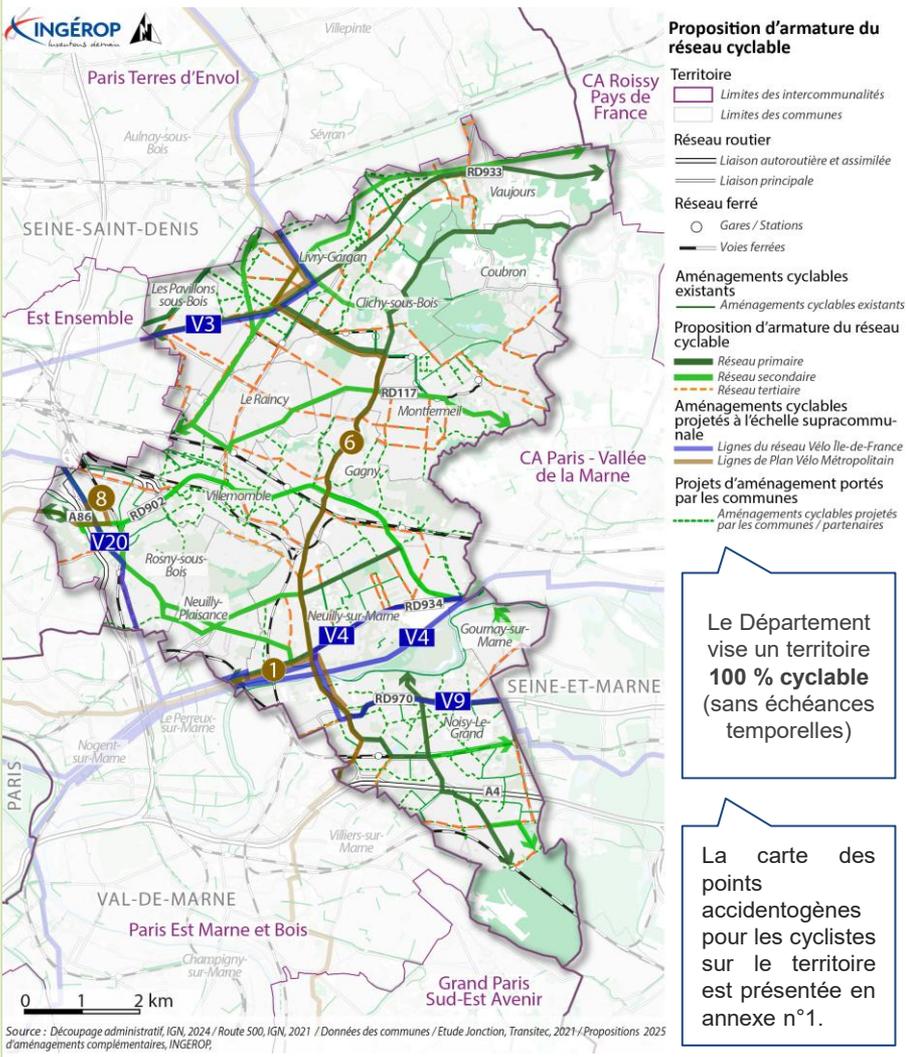
L'armature proposée s'appuie notamment sur les travaux réalisés au cours de l'élaboration du **PCAET, hiérarchisé en deux niveaux** :

- Réseau primaire** (incluant les réseaux VIF et métropolitain) – environ 50 km
- Réseau secondaire** – environ 38 km

Les itinéraires de l'**armature tertiaire** d'environ 65 km ( ) valorisent quant à eux des itinéraires plus fins reposant notamment sur des **projets communaux**. Ils ont vocation à compléter le réseau primaire et secondaire et à permettre le rabattement vers les gares et les principaux pôles générateurs de déplacement. Les aménagements cyclables mis en place devront notamment :

- être **adaptés en fonction des niveaux fonctionnels des axes routiers**
- valoriser les aménagements **sécurisés et séparatifs** sur les réseaux primaires lorsque c'est possible

La réalisation des itinéraires cyclables s'accompagnera de la mise en place de **jalonement** pour orienter les cyclistes. La signalisation peut indiquer notamment les temps de parcours et/ou les distances à parcourir **en direction des pôles générateurs de déplacement**, les parcs et espaces verts par exemple. **Le suivi de cette mesure sera assuré par la création d'un comité territorial des Modes actifs.**



Le Département vise un territoire **100 % cyclable** (sans échéances temporelles)

La carte des points accidentogènes pour les cyclistes sur le territoire est présentée en annexe n°1.



# Orientation 1 Développer l'usage du vélo

## Action 2 : Poursuivre le déploiement du stationnement vélo (y-compris sécurisé) dans les espaces publics et privés

### B.1.2.1. Stationnement vélo au niveau des pôles générateurs de déplacements

PDMIF  
 obligation

MOA : IdFM, SNCF et  
 communes

1 275 000  
 €

Des besoins de stationnement vélo sont **identifiés par les usagers au niveau des principaux pôles générateurs** de déplacement et à proximité de certains secteurs : gares et stations de transports collectifs, espaces commerciaux (par exemple la zone commerciale carrefour à Livry-Gargan) et équipements majeurs (hôpital de Montfermeil, centres administratifs etc.).

En fonction des usages, différents types de stationnement vélo peuvent être déployés :

- **Stationnement sécurisé** : au niveau des gares, des stations de TC et des grands pôles d'équipements attirant du public (hôpitaux...)
- **Stationnement abrité** : au niveau des équipements, tels que les équipements sportifs et culturels, espaces commerçants et de santé ou encore au niveau des espaces touristiques. L'objectif est de protéger les vélos
- **Stationnement libre** : dédié au stationnement de courte durée, autour des Mairies, pôles d'emplois, et administrations publiques

**Lors de la révision du PLUi**, les prescriptions reprendront celles émises par le PDMIF (traduites par communes dans le tableau ci-contre) en suivant ces règles :

- **15 places de stationnement vélo** sur voirie pour 1000 H+E (nombre d'habitants + nombre d'emplois au LT) dans les communes de Clichy-sous-Bois, Gagny, Gournay-sur-Marne, Le Raincy, Les Pavillons-sous-Bois, Livry-Gargan, Montfermeil, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Noisy-le-Grand, Rosny-sous-Bois et Villemomble,
- **8 places de stationnement vélo sur voirie** pour 1000 H+E à Coubron et Vaujours

L'équipement des **gares et stations de transport** doit prendre en compte les indications du **Schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations d'IdFM** (document qui fixe également les objectifs en termes d'équipements et de dimensionnements des parcs vélos en fonction de la fréquentation des gares). Les préconisations sont les suivantes :

- **Gares très fréquentées (> 15 000 voyageurs/jour)** :
  - Ces gares doivent disposer d'un **grand nombre de places sécurisées et en libre-accès**.
  - Cela concerne les gares de Neuilly-Plaisance, Noisy-Champs, Noisy-le-Grand Mont d'Est,
- **Gares moyennement fréquentées (5 000 à 15 000 voyageurs/jour)** :
  - **Mélange de places libres et sécurisées**.
  - Cela concerne les gares de Rosny-sous-Bois, Rosny-Bois-Perrier, le Raincy-Villemomble-Montfermeil, Gagny, et une station du T4 Gargan (T4)
- **Gares moins fréquentées (< 5 000 voyageurs/jour)** :
  - **Prédominance de places en libre accès** avec quelques stationnements sécurisés.
  - Cela concerne les autres gares du territoire et stations de tramway.

Le décret datant de 2021 relatif à l'équipement des gares en stationnement vélo sécurisé décline les objectifs présentés par gare, ci-contre.

### Stationnement vélo à atteindre sur l'espace public

Commune	Nombre de places vélo à atteindre sur l'espace public (nouvelles prescriptions du PDMIF suite à la concertation – tout type de stationnement vélo)
Clichy-sous-Bois	526
Coubron	46
Gagny	685
Gournay-sur-Marne	119
Le Raincy	290
Les Pavillons-sous-Bois	446
Livry-Gargan	818
Montfermeil	518
Neuilly-Plaisance	412
Neuilly-sur-Marne	706
Noisy-le-Grand	1 478
Rosny-sous-Bois	921
Vaujours	75
Villemomble	534

Le nombre de stationnement vélo à atteindre sur l'espace public ne prend pas en compte les stationnements en gare

### Stationnement vélo sécurisé à atteindre au niveau des gares

Gare	Stationnement vélo sécurisé à atteindre par gare (décret de 2021)
Noisy-Champs	290
Rosny-sous-Bois	160
Les Yvris	20
Noisy-le-Grand Mont d'Est	440
Le Chénay-Gagny	90
Gagny	140
Le Raincy Villemomble	250
Montfermeil	170
Rosny-Bois-Perrier	170



# Orientation 1 Développer l'usage du vélo

## Action 2 : Poursuivre le déploiement du stationnement vélo sécurisé dans les espaces publics et privés

<b>B.1.2.2. Valorisation des espaces en amont des passages piétons</b>	<b>MOA : communes</b>	<b>50 000 €</b>
--	-----------------------	-----------------

Dans le cadre de la loi LOM et de la suppression des places de stationnement automobiles 5m en amont des passages piétons, les espaces libérés devront valoriser l'installation de stationnements vélos avec :

- Dans les **espaces de centralité et commerçants**, des **arceaux vélos** pourront être installés : **1 place automobile** permet en moyenne la création de **4 à 5 arceaux vélos** (soit 8 à 10 places)
- Dans les secteurs plus résidentiels, les places supprimées pourront faire l'objet d'opération de végétalisation (en lien avec la lutte contre les îlots de chaleur et la désimperméabilisation)

<b>B.1.2.3. Stationnement vélo dans les écoles</b>	<b>PDMIF recommandation</b>	<b>MOA : CD93, Région, communes</b>	<b>85 680 €</b>
--	-----------------------------	-------------------------------------	-----------------

Les **établissements scolaires** représentent des espaces stratégiques, en lien avec l'action de promotion de la mobilité durable chez les plus jeunes. L'aménagement des stationnements vélos relève de compétences départementales et régionales dans les collèges et lycées. **Pour les écoles élémentaires relevant de la compétence communale, l'objectif est de pouvoir équiper chaque établissement d'une offre de stationnement vélo** (243 écoles élémentaires et maternelles sur le territoire de Grand Paris Grand Est en 2022) et prendre en compte les objectifs minimums ci-contre (issus des préconisations CEREMA) :

- Ecoles primaires : 1 place pour 8 à 12 élèves (à noter pour les collèges, lycées, universités et autres : 1 place pour 3 à 5 étudiants)
- Les recommandations du projet de PDMIF pour l'équipement des établissements scolaires seront étudiées : les établissements neufs ou rénovés, accueillant un parking automobile, pourront mettre en place un nombre de stationnement vélos et trottinettes correspondant à 15 % de l'effectif maximal déclaré (public et personnels compris) au sein de l'établissement (stationnement à prévoir sur voirie). Devant les écoles primaires, des déposes-minutes vélo seront aménagés pour les communes qui souhaitent l'expérimenter : ils devront prendre en compte des dispositifs de stationnement pour les vélos longtails et vélos cargo. Le CEREMA préconise les dimensions de stationnement en fonction des types de vélos spéciaux : biporteur (2,60m x 70 cm) / triporteur (2,30m x 90cm) / vélo allongé (2m x 50 cm).

<b>B.1.2.4. Stationnement vélo dans les nouvelles constructions</b>	<b>PDMIF obligation</b>	<b>MOA : GPGE et communes</b>	<b>- €</b>
---	-------------------------	-------------------------------	------------

Concernant le stationnement dans les **espaces privés**, la loi impose la réalisation de stationnements vélo dans les constructions neuves et disposant de places de stationnements automobiles. Le projet de PDMIF prescrit un nombre de places en fonction de la surface de plancher : pour les communes de GPGE, cela correspond à **1 place pour 100 m<sup>2</sup> pour les immeubles de bureaux, neufs ou rénovés et équipés d'un parking automobile**. Le projet de PDMIF prévoit des règles spécifiques selon la typologie des bâtiments :

- **Bâtiments à usage tertiaire ou industriel :**
  - Artisanat et commerces de détail : 1 emplacement vélo pour 500 m<sup>2</sup> de surface de plancher
  - Industrie : 1 emplacement vélo pour 400 m<sup>2</sup> de surface de plancher
  - Entrepôt : 1 emplacement vélo pour 1 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher
- **Immeubles à usage d'habitation :**
  - Jusqu'à 2 pièces principales : 1 emplacement vélo par logement
  - A partir de 3 pièces principales : 2 emplacements vélos par logement

Le déploiement de stationnement vélo privé doit être réalisé dans les secteurs **résidentiels neufs et faisant l'objet d'une mutation ou d'une rénovation du bâti nécessitant un permis de construire ou une déclaration préalable pour des travaux concernant moins de 500m<sup>2</sup> de surface de plancher**. Le PLUi impose aux constructeurs notamment un minimum de **1,5m<sup>2</sup>** dédié au stationnement pour les vélos par logement (hors espace de dégagement) en résidence sociale neuve. Les locaux doivent avoir une superficie min de **5m<sup>2</sup>**.

<b>B.1.2.5. Stationnement vélo dans les bâtiments existants</b>	<b>MOA : GPGE et communes</b>	<b>18 000 €</b>
---	-------------------------------	-----------------

Les stationnements peuvent aussi être déployés dans les quartiers **résidentiels plus anciens, où les bâtiments de logements collectifs** n'ont pas été initialement équipés de stationnement vélo. Un travail sera engagé entre les communes et les **baillleurs sociaux / copropriétés** pour trouver des solutions au cas-par-cas, en fonction :

- des **espaces disponibles** (locaux inoccupés, reconversion de places de stationnement automobile dans les parkings des résidences...),
- des **opportunités** (espaces extérieurs assez grand pour la création d'un parking sécurisé,...).

La valorisation des espaces (caves, parkings) devra prendre en compte les enjeux d'accessibilité et de praticité pour les cyclistes. Afin d'accompagner des bailleurs et copropriétés dans ce déploiement, des **communications sur les aides mobilisables** seront réalisées avec la réalisation de fiches techniques (exemple du dispositif ALVEOLE PLUS permettant de financer à hauteur de 60 % la création de stationnements vélos couvert ; à noter la fin du programme fin 2025).



# Orientation 1 Développer l'usage du vélo

## Action 3 : Promouvoir l'utilisation des vélos et développer les services associés

<b>B.1.3.1. Soutenir les associations proposant la mise en place d'équipements de type Maison du vélo et des ateliers de réparation ou de remise en selle, et s'inscrire dans des démarches existantes</b>	<b>MOA :</b> GPGE et communes	50 000 €
--	----------------------------------	----------

Dans le cadre de promotion et de développement du vélo sur le territoire de l'intercommunalité, **GPGE** apportera un soutien aux **associations locales** pour la **création et l'exploitation de maisons du vélo itinéraires ou non et dispositifs similaires, en fonction des initiatives. A noter que pour l'installation de maison du vélo dans les communes qui souhaiteraient l'expérimenter :**

- IDFM peut offrir des subventions couvrant jusqu'à **50 %** des dépenses d'exploitation annuelles, dans la limite de **300 000 euros** par maison du vélo.
- Des **communes** pourront expérimenter la mise en place de maisons du vélo itinérantes sans frais pour les collectivités locales (Livry-Gargan a montré son intérêt pour cette mesure)

<b>B.1.3.2. Valoriser des associations locales</b>	<b>MOA :</b> GPGE et communes	40 000 €
--	-------------------------------	----------

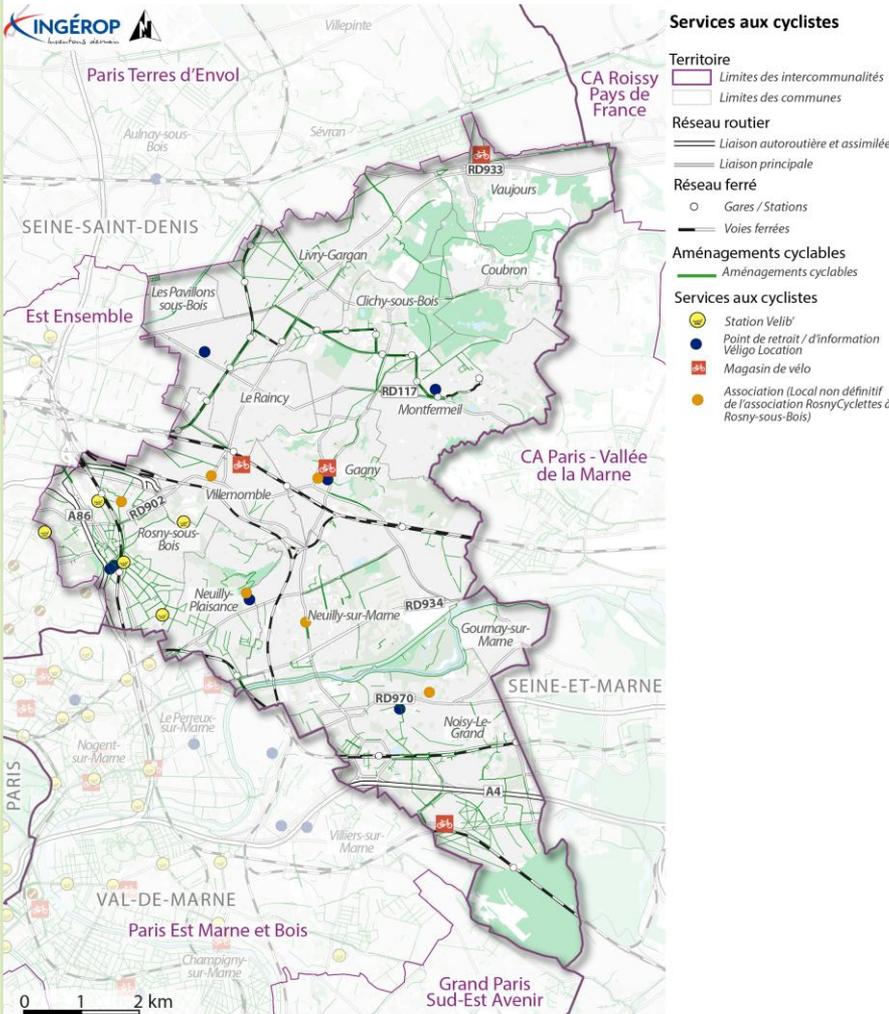
De paire, la **promotion des actions des associations locales**, par le biais des ateliers de réparation sera renforcée : les actions communales se baseront sur la **visibilisation via des campagnes de communication régulières**, valorisant les services et aides qu'elles apportent aux particuliers. Cela représente **l'opportunité de former à l'autoréparation gratuitement, ou à des coûts abordables.**

<b>B.1.3.3. Déployer des bornes d'autoréparation dans les espaces publics</b>	<b>MOA :</b> GPGE et communes	8 800 €
---	-------------------------------	---------

Afin de renforcer **l'écosystème vélo** et de faciliter la réparation des vélos, des **bornes d'autoréparation (proposant des outils de réparation, pompe de gonflage par exemple)** seront installées dans les communes qui souhaitent mener des expérimentations. Ces dernières pourront être localisées dans **des secteurs stratégiques** : à proximité des grands pôles générateurs de déplacements et des équipements publics (équipements sportifs, administratifs). La disposition d'outil de réparation en libre-service permet aux cyclistes qui n'ont pas forcément les outils à leur domicile d'opérer des petites réparations et d'ainsi assurer un premier entretien de leurs vélos. Les communes auront à charge l'installation et la gestion de ces bornes.

<b>B.1.3.4. S'intégrer à un système de vélo en libre-service lorsque les communes limitrophes seront équipées pour assurer un maillage territorial, en complément d'éventuelles initiatives locales</b>	<b>MOA :</b> GPGE et communes	- €
---	-------------------------------	-----

Afin de conforter la place du vélo et d'apporter des solutions pour les déplacements du quotidien Grand Paris Grand Est engagera **une réflexion pour tendre vers un système de vélo en libre-service (vélib' ou free-floating par exemple) à l'échelle du territoire, dans une logique de cohérence d'offre et de maillage territorial. Aujourd'hui 3 communes ont l'option vélib' au sein de l'Agence Métropolitaine des Mobilités partagées.** Des études de faisabilités seront à réaliser pour les communes intéressées par cette mesure.



Source : Découpage administratif, IGN, 2024 / Aménagements vélo en IDF, OSM, 2024 / Emplacement des stations Vélib', Autolib' Vélib' Métropole, 2024 / Points de contact Véligo Location, IDF Mobilités, 2024 / Magasin et atelier de réparation de vélo, OSM, 2024



# Orientation 2 Conforter la place de la marche

## Contexte, enjeux et portée géographique

La **marche** représente aujourd'hui **10 % des déplacements domicile-travail** pour les déplacements internes au territoire, c'est notamment un mode particulièrement utilisé pour le rabattement vers **les gares RER au sein du territoire et à proximité**, les stations de métro du T4 (**69,3 % des flux de rabattement vers les gares et stations du territoire**). A noter que c'est en direction des stations du T4 que la marche est encore plus utilisée, car il s'agit d'un mode de transport permettant de se rabattre sur les gares du RER B et du RER E. Le territoire de GPGE, aujourd'hui fortement marqué par la place de la voiture, est parfois difficilement **perméable aux mobilités piétonnes**. La marche est également pratiquée pour la dimension de loisirs, et le territoire est traversé par des itinéraires de randonnée et de promenade, plus ou moins aménagés, ainsi que les sentes piétonnes. Leur valorisation et leur intégration dans une réflexion globale permettra de les valoriser pour les usages du quotidien et de mettre en avant les trames vertes et bleues de l'intercommunalité.

## Actions à mettre en œuvre

- **Action 1** : Identifier les itinéraires les plus usuels
- **Action 2** : Valoriser les itinéraires de randonnées
- **Action 3** : Systématiser la prise en compte de la mobilité piétonne dans les projets de voirie et d'aménagement

## Objectifs de l'orientation

- Sécuriser et rendre plus **confortables** les **itinéraires piétons**
- Valoriser la **place de la marche** et en faire un mode de déplacement **sûr, agréable**
- Améliorer l'accessibilité de l'espace public

## Planning de mise en œuvre

Court terme (0-2 ans)	Moyen terme (3-5 ans)	Long terme (+ 5 ans)
<b>Action 1</b>		
<b>Action 2</b>		
<b>Action 3</b>	■ ■ ■ ■ ■	

## Estimation financière

- **Action 1** : 145 000 €
- **Action 2** : 40 000 €
- **Action 3** : 24 500 €

## Rattachement au projet de PDMIF

- **2.1.1** : Elaborer des plans pour la mobilité piétonne à l'échelle des EPCI
- **2.1.2** : Systématiser la prise en compte de la mobilité piétonne dans les projets de voirie et d'aménagement

## Acteurs concernés

- **Maîtrises d'ouvrage** : Communes et CD93
- **Principaux partenaires** : Métropole du Grand Paris, Région Ile-de-France, GPGE
- **Autres partenaires** : Associations PMR, aménageurs

## Suivi et évaluation

- Evolution de la **part modale de la marche dans les déplacements domicile-travail**
- Nombre de **points d'arrêts rendus accessibles**
- Evolution de la **part des zones apaisées (28 % en 2024)**





# Orientation 2 Conforter la place de la marche

## Action 1 : Identifier les itinéraires les plus usuels puis évaluer leur marchabilité

<b>B.2.1.1. Identifier les itinéraires de marche « prioritaires »</b>	<b>MOA :</b> Communes et CD93	40 000 €
---	-------------------------------	----------

En complément de la démarche d'élaboration et de mise en œuvre des PAVE (B.5.1.) les communes identifieront les itinéraires prioritaires à conforter pour la pratique de la marche, qui permettent de desservir notamment les arrêts de transports. A noter que le périmètre autour des gares et stations de transport doit également prendre en compte la gare de Clichy-Montfermeil, Noisy-Champs et Rosny-Bois-Perrier, et les deux stations du T4 projetées à l'occasion du bouclage à Montfermeil. La réalisation d'un diagnostic de la voirie autour des arrêts de bus est obligatoire (ainsi qu'autour des gares), en lien avec la mesure B.4.3.1 qui identifie les arrêts de bus inscrits au SDAP routier). Cette étape est essentielle pour la priorisation des aménagements d'accessibilité. Un travail sera réalisé :

- Aux **abords des établissements hospitaliers** (groupe hospitalier intercommunal Le Raincy Montfermeil, Hôpital Jean Verdier, polyclinique Vauban par exemple) : pentes douces...
- Aux **abords des établissements d'enseignement**.

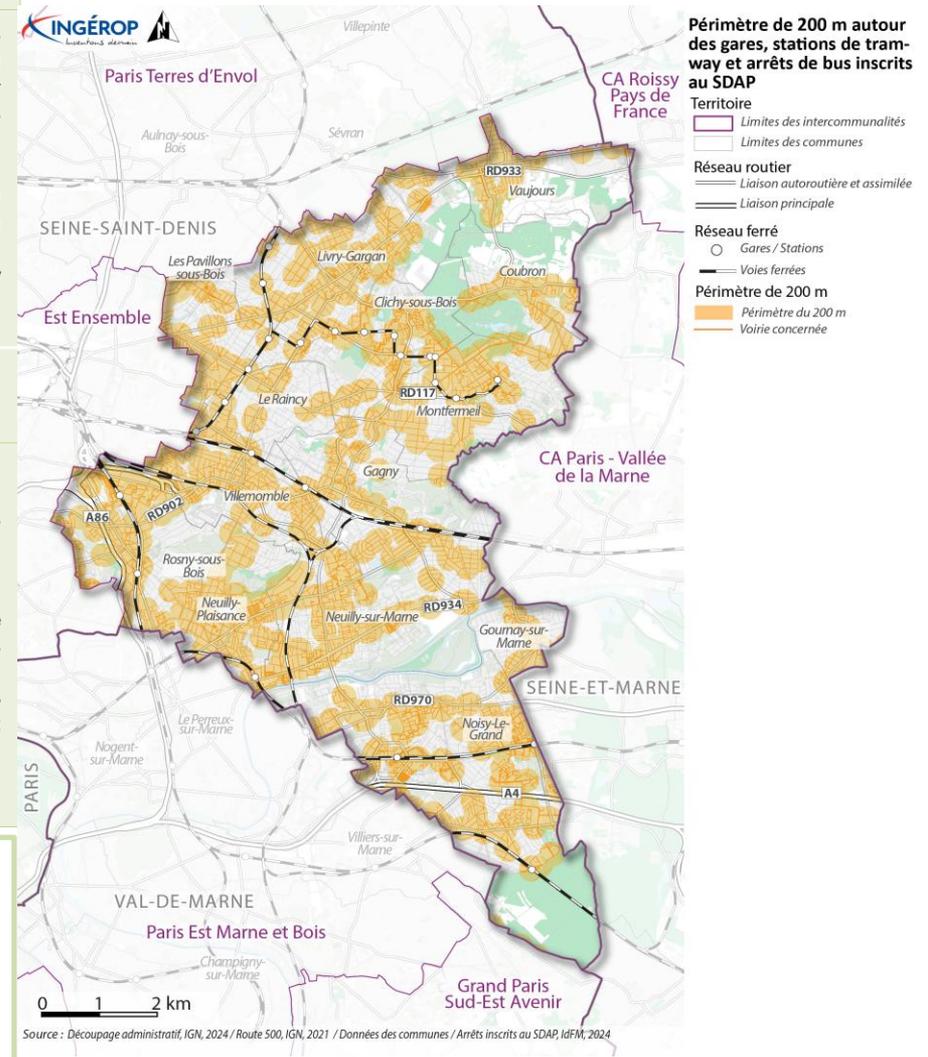
<b>B.2.1.2. Améliorer la marchabilité des itinéraires identifiés par les gestionnaires de voirie</b>	<b>MOA :</b> Communes et CD93	- €
--	-------------------------------	-----

- Une fois identifiés par les gestionnaires de voirie, les itinéraires feront l'objet :
- D'un **travail sur les obstacles** pouvant empêcher ou limiter la circulation des piétons et PMR
  - De mise en place de **jalonement piéton** avec des **panneaux** permettant d'indiquer les **temps de parcours**
  - De mise en place de **mobilier urbain améliorant le confort** : bancs, etc.
  - D'ajustement de **l'éclairage des itinéraires**
  - De réflexions sur **l'ombrage des itinéraires piétons** : via la végétalisation notamment et la mise en place de mobilier dédié à la réduction des effets d'ilot de chaleur urbain, face auxquels certains publics sont fragiles

Pour assurer le suivi, la démarche pourra être intégrée au comité de suivi Modes actifs composé des **gestionnaires de voirie, GPGE et des associations vélo, se réunissant régulièrement** et pourra être le lieu de ces retours d'expérience assurera le suivi. Cela permettra des échanges entre les chargés de projets en charge de ces questions et la diffusion de REX.

**Cadre légal :** Le **Code de la voirie routière** donne une base légale pour la définition des « itinéraires principaux » et prenant les dispositions visant à garantir l'accessibilité des PMR. Pour garantir l'accessibilité des **cheminements piétons**, ces itinéraires, situés dans un rayon de **200m autour des points d'arrêt**, assurent la liaison vers les transports en commun et les structures dites prioritaires (section 6 du Code de la voirie routière – Articles R. 141-23 à R. 141-26). L'Article R. 141-23 du code de la voirie – « Définition des itinéraires principaux » - indique qu'un itinéraire pédestre est dit "principal" s'il remplit au moins une de ces conditions :

- Il dessert un point d'arrêt prioritaire (défini par l'autorité organisatrice de la mobilité IdFM).
- Il permet de rejoindre une ligne structurante de transport ou un pôle d'échange.
- Il dessert un lieu générateur de déplacements ou une structure accueillant des personnes handicapées ou âgées. »



Source : Découpage administratif, IGN, 2024 / Route 500, IGN, 2021 / Données des communes / Arrêts inscrits au SDAP, IdFM, 2024



# Orientation 2 Conforter la place de la marche

## Action 2 : Valoriser les itinéraires de randonnées

<b>B.2.2.1. Valoriser les sentiers de randonnée pour les usages de loisirs</b>	<b>MOA :</b> GPGE et communes	- €
--	-------------------------------	-----

A l'échelle de GPGE, des sentiers et chemins de randonnées permettent de rejoindre **des parcs et les espaces naturels**. La valorisation de ces espaces est **plébiscitée par les habitants**, et permettra de mettre en avant **les éléments de la trame verte**, qui participent à lutter **contre les effets de chaleur urbaine**. Le territoire de Grand Paris Grand Est accueille différents itinéraires qui relient les **espaces naturels** majeurs (Forêt de Bondy, Parc de la Haute Ile etc.), à mettre en valeur dans un premier temps via la communication sur les sites des communes et lors d'évènements (balades animées par les associations locales) :

- **GR 15**, qui longe l'itinéraire de l'aqueduc de la Dhuy, il permet notamment de renforcer les connexions entre le nord et le sud de l'intercommunalité,
- **GRP – Ceinture Verte d'Ile-de-France**, correspondant à une boucle de 350 km qui relie des espaces verts de la Région,
- **PR 19** – le sentier de Cosette, **25** – le circuit de Rosny-sous-Bois, **26** - Bords de Marne, **27** – Boucle de Noisy-le-Grand
- **GR14a** – empruntant entre autres la voie Lamarque et traversant le parc des Coteaux d'Avron
- **L'OIM Poudrerie-Hochailles** à Livry Gargan transversant la RN3 pour établir une connexion entre le parc de la Poudrerie et le massif des Coteaux de l'Aulnoye
- **Et des itinéraires locaux identifiés par les communes** (plan guide de Gagny des itinéraires doux)

De nouveaux itinéraires pourront être identifiés et créés sur les communes et valoriser des espaces verts peu desservis (comme le Parc Lefèbre et le lac Sévigné à Livry-Gargan).

Sur le long terme, l'intercommunalité accompagnera le travail sur le **Sentier Métropolitain**. Le projet consiste en la création d'un itinéraire pédestre de **600 km**. Cela se traduira par un travail partenarial avec la Métropole ainsi qu'avec les associations locales comme l'association voyage métropolitain (via des échanges ou des rencontres à l'occasion de l'avancée de ce projet).

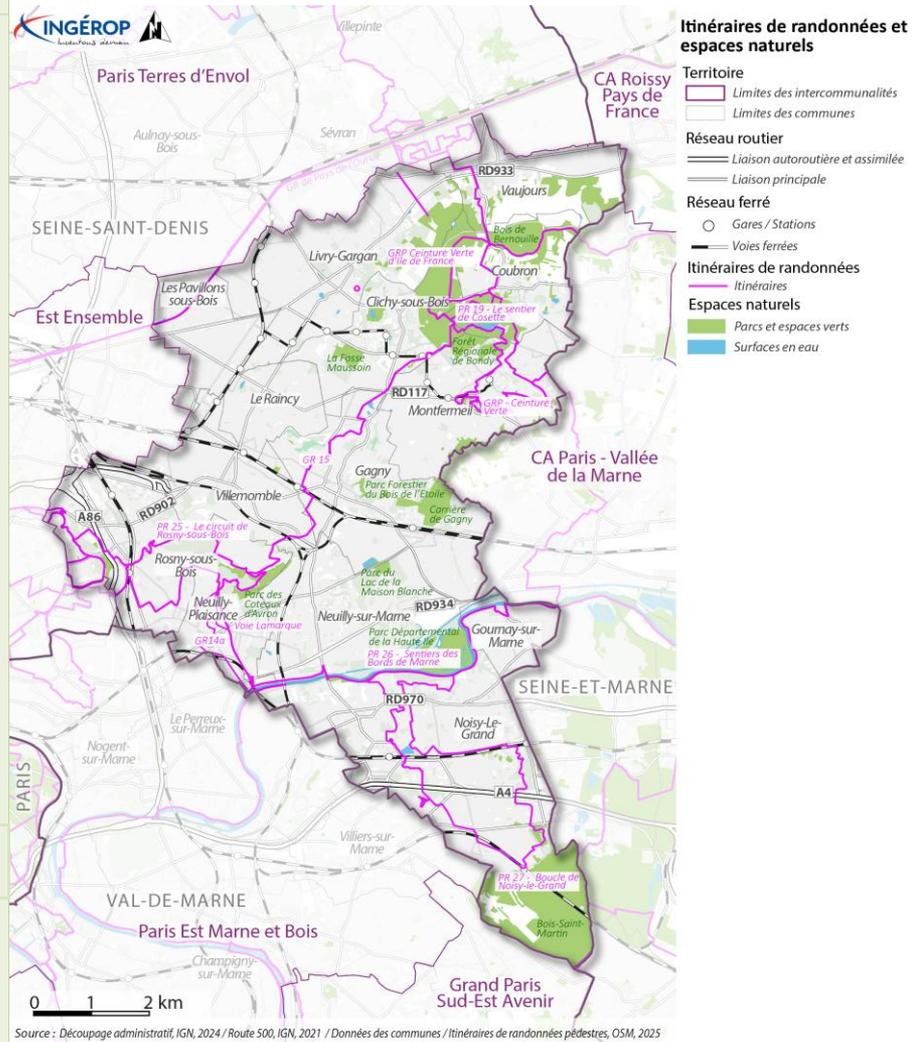
L'application de cette mesure passe également par **la réactivation des sentes piétonnes** qui ont été appropriées par des particuliers (et qui sont toujours identifiées dans les cadastres comme domaine public) : les communes devront réaliser un **travail d'identification des sentes concernées**, et mettre en œuvre progressivement **leur remise en accessibilité pour le public**.

<b>B.2.2.2. Communiquer sur les parcours sportifs</b>	<b>MOA :</b> GPGE, Communes	€
---	-----------------------------	---

Ces itinéraires permettent notamment de rejoindre **le Canal de l'Ourcq et la Marne, mais aussi de rejoindre des plans d'eau locaux** (comme le Lac de Maison Blanche et les plans d'eau de la forêt de Bondy par exemple).

Les parcours sportifs du territoire seront mis en valeur, notamment par la réalisation de documents de communication par les communes concernées afin :

- d'informer sur l'offre de parcours sportifs
- de sensibiliser à la pratique d'une **activité physique régulière**.





# Orientation 2 Conforter la place de la marche

## Action 3 : Systématiser la prise en compte de la mobilité piétonne dans les projets de voirie et d'aménagement

<b>B.2.3.1. Intégrer les cheminements piétons et PMR dans les projets d'aménagement</b>	<b>MOA :</b> Communes et aménageurs	- €
---	--	-----

Le territoire de l'intercommunalité accueille de **nombreux projets d'aménagements** dont les principaux font l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP) du PLUi. Parmi les grands projets on retrouve notamment la création du pôle gare de Clichy-Montfermeil, de Noisy-Champs et de Rosny-Bois-Perrier, la requalification de l'allée de Montfermeil, le réaménagement de quartiers de centres-villes. La principale démarche sera de **prendre en compte les cheminements prévus dans les OAP, y-compris pour les besoins des personnes à mobilité réduite (PMR)**. Les gestionnaires de voirie proposeront, le cas contraire, des itinéraires piétons dans les nouveaux projets urbains à réaliser, avec au minimum l'identification des grands principes de liaisons (itinéraires et maillage). Les grandes orientations fixées dans les OAP du PLUi pour l'aménagement des cheminements sont :

- Développer les **continuités douces** à travers les secteurs des OAP en lien avec les quartiers alentours, et dans le prolongement des itinéraires existants ,
- **Mailler à l'échelle très locale le territoire**, et **densifier** les itinéraires piétons,
- **Conforter les trottoirs et itinéraires actuels** dans une démarche d'amélioration de l'existant,

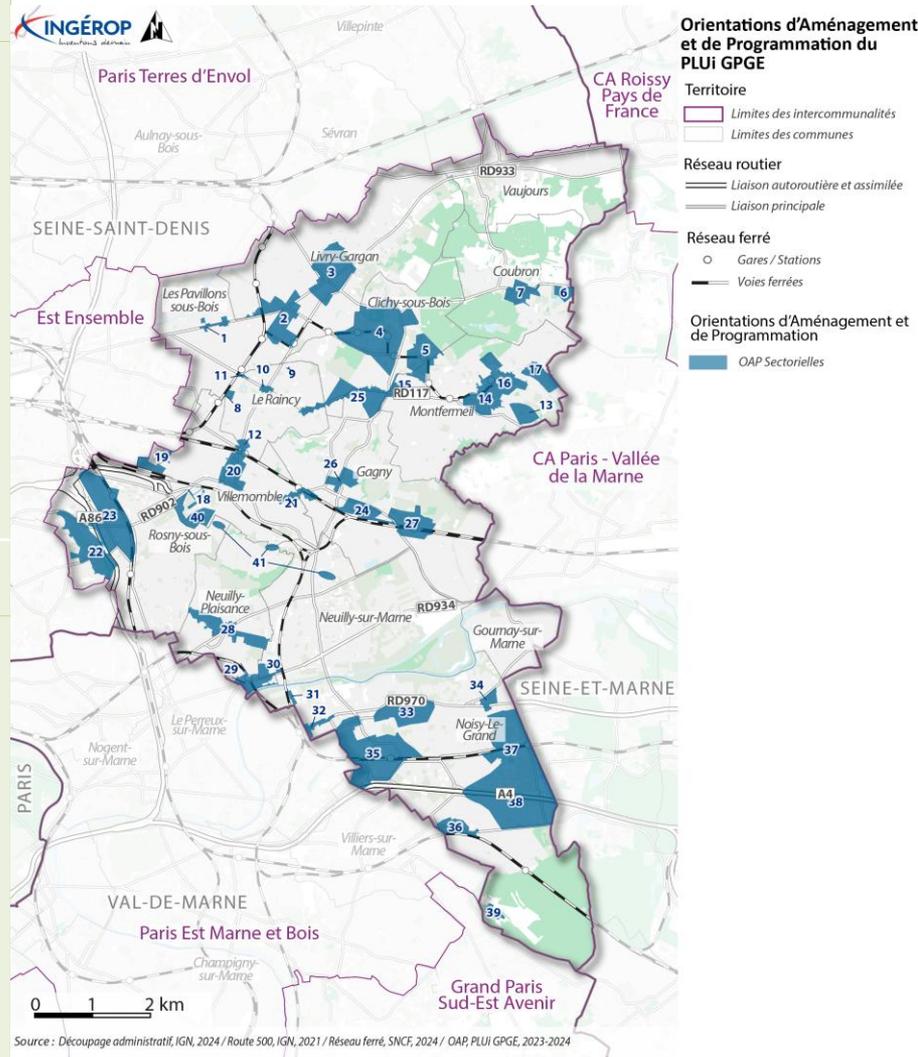
Les quartiers NPNRU et projets de requalification seront l'occasion de questionner les circulations des piétons en prenant en compte ces orientations. Enfin, la mobilité des piétons sera également prise en compte lors **opérations de requalification de voirie avec la mise en place d'itinéraires provisoires clairs (signalés via des panneaux en amont)**.

<b>B.2.3.2. Sécuriser les abords des établissements scolaires</b>	<b>MOA :</b> Communes, CD93	24 500 €
---	--------------------------------	----------

Une attention particulière sera portée au niveau **des écoles**, afin de sécuriser les déplacements, mais aussi dans la perspective d'encourager les enfants et leurs accompagnants à venir à pied à l'école. L'objectif est de tendre vers une diminution de la voirie pour les trajets domicile – école, à l'origine de nuisances et de conflits d'usages (dépose-minute « sauvage », vitesses, stationnement sur trottoir...). Différents dispositifs d'aménagement seront mis en œuvre par les communes autour des établissements scolaires, en priorité situés sur les grands axes de circulation (RD) :

- **Dispositif visant à rendre visible les écoles dans les quartiers très denses et routiers** : totem, signalétique verticale et marquage au sol (notamment sur les voies dont la largeur est supérieure à 6 m)
- **Dispositif visant à pacifier les abords des écoles et réduire les vitesses de circulation** : zones de rencontre...
- **Dispositif favorisant la sécurité totale des enfants et leurs accompagnateurs** : expérimentation de rues aux écoles, contraindre la dépose des enfants en véhicule (source d'encombrement et d'insécurité routière)

L'action de prise en compte systématique des piétons peut également être reliée à l'action d'apaisement de la circulation avec une **réduction des vitesses automobiles** (mesure B.4.2.2).





# Orientation 3 *Développer les pratiques d'écomobilité / favoriser le recours aux véhicules électriques (transition énergétique)*

## Contexte et enjeux

À ce jour, environ **16 % de l'objectif de 2 400 points de recharge pour le territoire de GPGE est atteint** (objectifs du projet du PDMIF). Le développement, qu'il soit sur l'espace public ou privé, est progressif et varie selon les communes et les secteurs. Par ailleurs, des pratiques d'écomobilité existent mais restent peu répandues. L'offre de covoiturage est limitée et peu lisible alors que l'autopartage s'est développé sur certaines communes : Noisy-le-Grand dispose depuis 2021 d'un service en boucle, et Neuilly-sur-Marne prépare son déploiement. De l'autopartage entre particuliers compète l'offre. D'après l'ADEME, **1 voiture en autopartage remplace 5 à 8 voitures personnelles, et libère 0,9 à 3 places de stationnement sur voirie**.

Les **enjeux sont les suivants** : renforcer l'accessibilité à l'**électromobilité** et soutenir les **alternatives** à la voiture individuelle **pour accélérer la transition énergétique**.

## Actions à mettre en œuvre

- **Action 1** : Favoriser le recours aux véhicules électriques en développant le réseau de recharge pour les véhicules électriques
- **Action 2** : Encourager et développer la pratique du covoiturage et de l'autopartage

## Rattachement au projet de PDMIF

- **5.1.1** : Créer des infrastructures sur le réseau routier pour rendre attractive la pratique du covoiturage
- **5.1.4** : Mettre en place des solutions de covoiturage à l'échelle d'un site ou d'un pôle d'emplois
- **5.2.2** : Poursuivre le développement de solutions d'autopartage adaptées aux besoins des territoires
- **11.1.1** : Compléter le réseau de bornes de recharge électriques d'accès public

## Acteurs concernés

- **Maîtrise d'ouvrage** : GPGE, communes, entreprises, bailleurs et copropriétés
- **Principaux partenaires** : Région Ile-de-France, opérateurs IRVE

## Objectifs de l'orientation

- Renforcer le **déploiement des bornes de recharge électrique** pour atteindre les objectifs régionaux
- **Réduire la dépendance à la voiture thermique** en soutenant les alternatives électriques et partagées
- Encourager la **pratique du covoiturage** par une meilleure lisibilité de l'offre et un aménagement adapté du réseau routier.
- Accompagner le **déploiement de l'autopartage** dans toutes les communes.

## Planning de mise en œuvre

Court terme (0-2 ans)	Moyen terme (3-5 ans)	Long terme (+ 5 ans)
-----------------------	-----------------------	----------------------

*Action 1*

*Action 2*

## Estimation financière

- **Action 1** : 3 000 000 €
- **Action 2** : 168 000 €

## Suivi et évaluation

- Nombre de **points de recharge électrique**
- Nombre de **services d'autopartage** expérimentés/déployés ou étendus sur le territoire
- Nombre d'**aires de covoiturage** ou d'espaces dédiés
- Suivi des **applications** en ligne existantes
- **Taux d'équipement en véhicules électriques**





# Orientation 3 *Développer les pratiques d'écomobilité / favoriser le recours aux véhicules électriques (transition énergétique)*

## Action 1 : Favoriser le recours aux véhicules électriques en développant le réseau de recharge pour les véhicules électriques

<b>B.3.1.1. Structurer un maillage équilibré du réseau de recharge</b>	 PDMIF recommandation n°	<b>MOA : Communes, entreprises, syndicats d'énergie et MGP</b>	3 000 000 €
--	--	--	-------------

Le projet de PDMIF décline l'objectif régional du nombre de points de recharge à l'échelle de chaque intercommunalité, et fixe l'objectif de **2 400 points de recharge à vitesse moyenne (éq. 24 kW)** pour le territoire de Grand Paris Grand Est, qui en accueille aujourd'hui environ 380. Le développement d' **infrastructures de recharge des véhicules électriques doit** :

- s'inscrire dans une **logique de maillage territorial équilibré** répondant aux besoins actuels et futurs
- favoriser une **électromobilité de proximité** par le renforcement des équipements autour :
  - des **gares** (RER, futures lignes du GPE)
  - des **principaux pôles économiques** (parc du Chanoux à Montfermeil, parc de la Haute-Île)
  - des **centralités**

La répartition actuelle est contrastée avec une forte concentration des sites de recharge à l'ouest (Rosny, Villemomble) et un plus faible niveau d'équipement à l'est (Coubron, Vaujours).

L'objectif de points de recharge concerne les bornes accessibles au public et n'est donc pas exclusif à la voirie ou à l'espace public. Sa réussite passera par une **mobilisation conjointe** :

- des **espaces de stationnement existants dans les parkings publics et sur l'espace public** (1/4 dans les espaces publics ), **impliquant un travail en partenariat avec les acteurs économiques du territoire**,
- ainsi qu'au sein des **espaces privés ouverts au public** (3/4 de l'objectif) : les grands ensembles commerciaux (par exemple Rosny 2 à Rosny-sous-Bois, Les Arcades à Noisy-le-Grand) sont soumis à l'obligation d'équipement.

L'intercommunalité **assurera le suivi pour le déploiement** des bornes de recharge éq. 24 kW dans le cadre du PLM, **l'installation et le financement revient aux communes et entreprises**. A noter que le nombre de bornes de recharge à déployer est exprimé pour des bornes équivalent 24 kW : ce nombre pourrait être revu à la baisse si les bornes sont plus puissantes.

Villes	Nombre total de points de recharge (éq. 24 kW)	Dont dans les parkings accessibles au public	Dont sur l'espace public
Clichy-sous-Bois	137	103	34
Coubron	32	24	8
Gagny	221	166	55
Gournay-sur-Marne	42	32	10
Le Raincy	90	68	22
Les Pavillons-sous-bois	137	103	34
Livry Gargan	271	203	68
Montfermeil	180	135	45
Neuilly-Plaisance	120	90	30
Neuilly-sur-Marne	199	149	50
Noisy-le-Grand	492	369	123
Rosny-sous-Bois	267	200	67
Vaujours	46	34	12
Villemomble	166	124	42
<b>TOTAL</b>		<b>2 400 au global</b>	



# Orientation 3 *Développer les pratiques d'écomobilité / favoriser le recours aux véhicules électriques (transition énergétique)*

## Action 1 : Favoriser le recours aux véhicules électriques en développant le réseau de recharge pour les véhicules électriques

**B.3.1.2. Faciliter l'équipement des copropriétés et des initiatives privées**

**MOA :**  
 Communes et bailleurs / copropriétés  
 8 000 €

L'accès à la **recharge à domicile** est un levier essentiel pour encourager l'adoption des véhicules électriques. Un accompagnement spécifique sera proposé par l'intercommunalité et les communes pour communiquer aux bailleurs et copropriétés les informations nécessaires (aides, programmes de subventions mobilisables), en pour faciliter l'équipement des résidences collectives, en s'appuyant :

- sur la promotion du droit à la prise
- sur le soutien au montage de projets via le programme national ADVENIR, qui subventionne l'installation de bornes dans l'habitat collectif.

Cette action sera particulièrement développée dans les secteurs résidentiels de Villemomble, Gagny ou Clichy-sous-Bois, où la demande potentielle est forte. Cette mesure est liée à la mesure A.3.6.2.

La démarche à suivre est précisée ci-dessous :

- Déterminer les zones prioritaires pour l'installation des bornes IRVE, en incluant les objectifs territoriaux liés aux installations de bornes de recharge,
- Etudier l'éligibilité au programme (les aides pouvant couvrir jusqu'à 50 % des coûts), et préparer le dossier en collaboration avec les opérateurs mobilisés.
- Déposer une demande officielle via le formulaire en ligne en simulant le montant de la prime, et en signant l'offre de prime (valable 6 mois et qui constitue l'engagement des fonds disponibles),
- Une fois la prime validée, le porteur d'offre dispose de 6 mois pour réaliser les travaux d'installation et transmettre les documents justificatifs liés au dossier,
- La prime est versée une fois les travaux analysés par le dispositif ADVENIR (analyse de dossier et versement de la prime dans un délais de 45 jours)



### LA DEMANDE DE PRIME EN 6 ÉTAPES



### Cadre légal :

Le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques s'inscrit dans le cadre de la **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)**, qui facilite l'équipement progressif des bâtiments et l'aménagement de bornes accessibles au public (Code de la construction et de l'habitation, articles L.111-3-8 et suivants). Cette action s'inscrit dans les objectifs fixés par le Plan des Mobilités Île-de-France 2030 en matière de transition énergétique.



# Orientation 3 Développer les pratiques d'écomobilité / favoriser le recours aux véhicules électriques (transition énergétique)

## Action 2 : Encourager et développer la pratique du covoiturage et de l'autopartage

Coût

### B.3.2.1. Structurer et rendre visible l'offre de covoiturage en mobilisant notamment les acteurs économiques et les employeurs

MOA : GPGE et communes

30 000 €

Le Plan des Mobilités Île-de-France 2030 fixe l'objectif d'une diminution de **15 %** des déplacements motorisés individuels entre 2019 et 2030, un objectif auquel contribue directement la mobilité partagée. Bien que des stationnements réservés au covoiturage existent déjà sur le territoire de Grand Paris Grand Est — notamment à proximité des gares comme celle de Noisy-le-Grand — leur fréquentation demeure faible en lien avec un maillage et une lisibilité limitée.

- La réussite du développement du covoiturage passe par la mise en place de la méthodologie suivante :
- **Impliquer les acteurs économiques du territoire** avec un travail de la direction économique de GPGE et des échanges entre les différentes directions concernées de GPGE sur la thématique covoiturage/autopartage/IRVE en lien avec les villes via des échanges,
  - Rechercher un partenariat avec les centres commerciaux, grandes surfaces et pôles économiques pour **réserver sur les parkings existants des emplacements dédiés aux véhicules de covoiturage (cf. secteurs identifiés ci-contre)**.
  - Inciter les entreprises à développer des dispositifs de covoiturage interne ou inter-entreprises pour favoriser le partage des trajets domicile-travail (cf. B.4.3.1.).
  - Faciliter l'accès aux plateformes de covoiturage en ligne (communication) auprès des usagers du territoire et mise en avant des aires de covoiturations inaugurées,
  - Assurer le suivi et évaluer la fréquentation des aires de covoiturage pour ajuster l'offre et affiner les besoins de maillage complémentaires en termes d'aires de covoiturage

Ces étapes s'accompagneront de la mobilisation d'aides pour la réalisation d'**aires de covoiturage, dont le mobilier et la signalétique seront identiques sur le territoire (abri, panneaux...)** :

- Plan Route de demain : couvre 50 % des investissements, jusqu'à 1 000 euros par places de covoiturage (pour des aires aménagées sur une voirie gérée par une collectivité)
- Fonds verts de l'Etat : cofinancement d'1euros par l'Etat pour 1euro de la collectivité pour les travaux (pouvant être mobilisée sur des parkings privés en cas de convention publique-privée mise en place)

### B.3.2.2. Encourager l'autopartage de proximité

MOA : GPGE, Communes

138 000 €

En complément du covoiturage, l'autopartage constitue un levier pertinent, notamment pour **réduire le besoin de possession individuelle d'un véhicule**, en particulier pour les ménages jeunes ou modestes. Le soutien à l'autopartage entre particuliers sera encouragé via la démarche suivante :

- Mise en place **des partenariats avec les plateformes d'autopartage** existantes sur le territoire, et la **valorisation des plateformes existantes via des campagnes de communication en ligne**,
- **Appui à des expérimentations** dans les quartiers prioritaires ou en centre-ville lorsque cela est pertinent
- **Expérimentation de location de véhicules pour les habitants** si les communes le souhaitent

Cette dynamique viendra renforcer la transition énergétique locale, en facilitant l'accès à des véhicules partagés faiblement émetteurs.



Stationnement réservé aux véhicules Getaround à Noisy-le-Grand, site Getaround, s.d.

### Aires de covoiturations identifiées au niveau des parkings existants de centres-commerciaux et d'emprises mobilisables

Commune	Nom de l'axe routier	Grande surface à proximité
Rosny-sous-Bois	Echangeur A86 vers la RD986 (Av. du Général de Gaule)	Westfield Rosny 2
Neuilly-sur-Marne	RD934 - Avenue Jean Jaurès	Super U
Livry-Gargan	RD933 - Boulevard Robert Schuman	Leroy Merlin / Carrefour
Villemomble	RD902 - Avenue de Rosny	Marché Frais Géant / McDonald's/ Quick
Noisy-le-Grand	Echangeur A4 vers la RD33 (Boulevard du Levant)	Centre commercial Arcades  (En lien avec les travaux du site de remisage de la ligne 15)
Rosny-sous-Bois / Villemomble	A103	



# Orientation 4 *Accompagner aux changements des comportements et des pratiques de mobilité*

## Contexte et enjeux

Aujourd'hui, la culture de la voiture est très ancrée sur le territoire de Grand Paris Grand Est. Pour accompagner le développement des modes actifs, **l'accompagnement auprès de la population doit être renforcé**. Il est essentiel d'accompagner les populations en proposant des **initiatives adaptées à leurs besoins** (prendre en compte les contraintes locales...). Cet accompagnement repose sur des actions clés : renforcer la communication et la sensibilisation pour informer sur les **avantages et les options disponibles**, former des publics spécifiques (notamment les jeunes et leurs familles, les salariés...) afin de **développer les compétences nécessaires à une mobilité responsable**.

**Cette orientation passe également** par la promotion des plans de mobilité employeurs ou inter-employeur pour inciter les entreprises à adopter des solutions innovantes et collaboratives pour les déplacements de leurs salariés. Cette action est d'autant plus intéressante, importante car le territoire accueille des ZI et ZA réparties sur l'ensemble du territoire intercommunal.

### Actions à mettre en œuvre

- **Action 1** : Communiquer et sensibiliser sur les solutions alternatives à la voiture individuelle
- **Action 2** : Promouvoir la mobilité durable chez les plus jeunes
- **Action 3** : Encourager les démarches et plans de mobilité inter-employeurs

### Objectifs de l'orientation

- **Sensibiliser les habitants aux alternatives durables**
- **Accompagner au changement des pratiques de mobilité des jeunes et des actifs**
- **Promouvoir les démarches des employeurs**

### Rattachement au projet de PDMIF

- **14.1.1** : Renforcer la communication et les actions de sensibilisation
- **14.1.2** : Développer le conseil individualisé
- **14.2.5** : Inciter les élèves à l'usage des transports collectifs
- **14.2.6** : Développer les actions de formation et sensibilisation
- **14.3.2** : Encourager les démarches et plans de mobilité inter-employeurs

### Planning de mise en œuvre

Court terme (0-2 ans)	Moyen terme (3-5 ans)	Long terme (+ 5 ans)
<b>Action 1</b>		
<b>Action 2</b>		
<b>Action 3</b>		

### Estimation financière

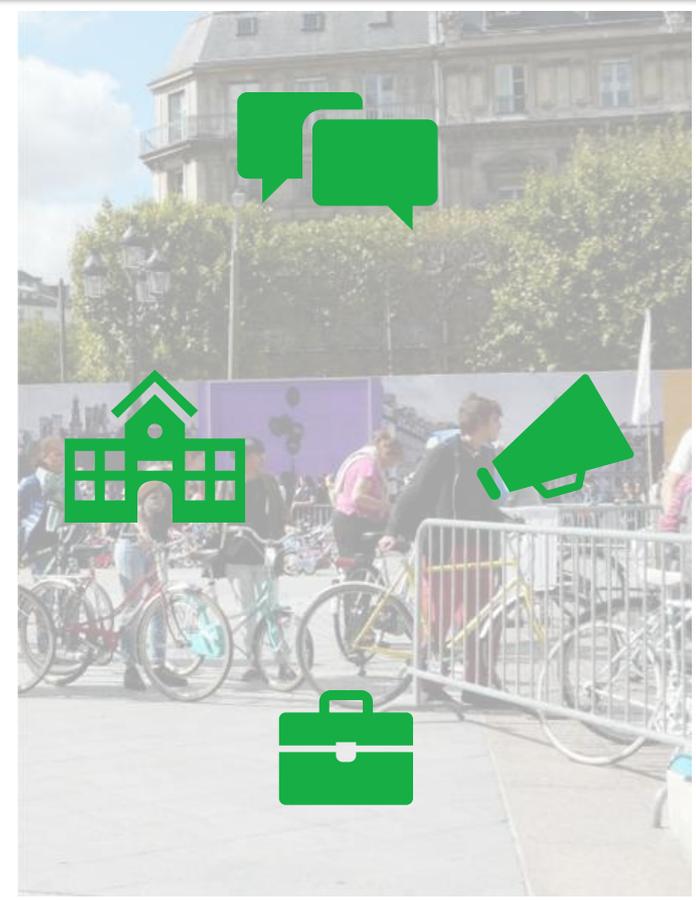
- **Action 1** : 65 000 €
- **Action 2** : 150 000 €
- **Action 3** : 140 000 €

### Acteurs concernés

- **Maîtrise d'ouvrage** : Communes, GPGE, CD93
- **Principaux partenaires** : Région, IDFM
- **Autres Partenaires** : CCI, entreprises, développeurs économiques, réseau Pro'Mobilité

### Suivi et évaluation

- **Nombre de plans de mobilité inter-employeurs** réalisés
- **Nombre de campagnes de sensibilisation** déployées et évaluation de leurs effets (comparatif avant/après)
- **Évolution de la part modale des mobilités actives dans les déplacements scolaires ou domicile-travail**
- **Suivi des événements ou dispositifs de communication** (challenges vélo, etc.)





# Orientation 4 *Accompagner aux changements des comportements et des pratiques de mobilité*

## Action 1 : Communiquer et sensibiliser sur les solutions alternatives à la voiture individuelle

<b>B.4.1.1. Créer une culture locale de la mobilité durable en communiquant de manière ciblée sur les solutions existantes</b>	<b>MOA :</b> GPGE et communes	40 000 €
--	----------------------------------	----------

La réussite de la transition vers des modes de déplacement durables repose autant sur l'évolution de l'offre de mobilité que sur l'adhésion progressive des habitants et usagers aux alternatives. Pour accompagner ce changement, il est essentiel de déployer **une communication ciblée** et des actions de sensibilisation localisées, afin de rendre visibles et accessibles les solutions alternatives à la voiture individuelle.

Outre les démarches réalisées par IdFM ou encore la Région par exemple, la communication gagne à être enrichie par des **campagnes spécifiques menées par GPGE et les communes (au moins 2 fois par an)**, visant à relayer ces informations de manière concrète et adaptée aux besoins des habitants :

- Promotion des offres existantes
- Information sur les nouveautés (services de transport, nouvelles infrastructures cyclables, événements, accompagnement et aides à l'achat de vélo...)
- Mise en avant de témoignages d'usagers

Une partie de ces campagnes sera ciblée sur des publics spécifiques (salariés, retraitées, étudiants...). Elles pourront être affichées sur les panneaux de communication des communes et dans des lieux stratégiques (hôpitaux,, etc.) et sur les panneaux de communication digitale.

<b>B.4.1.2. Développer des partenariats locaux pour renforcer l'impact des actions via des évènements</b>	<b>MOA :</b> GPGE et communes	25 000 €
---	-------------------------------	----------

Le déploiement de campagnes de communication et des actions du PLM sera amplifiée par la **mobilisation de partenaires locaux pour des évènements de promotion de l'usage du vélo** :

- Associations de promotion du vélo ou d'usagers
- Acteurs du transport public
- Clubs sportifs
- Conseils de quartier, etc.

La **co-construction d'évènements, de challenges ou d'animations autour de la mobilité durable**, en lien avec les temps forts du calendrier (semaine de la mobilité, mai à vélo, journée sans voiture...), permettra de créer des moments de sensibilisation conviviaux, visibles et fédérateurs, adaptés aux spécificités de chaque commune.



Campagne de communication autour de l'initiative de la Semaine Européenne de la mobilité, Commission Européenne, 2024



Campagne de communication dédiée à Mai à vélo, 2025

**Cadre réglementaire :**  
 Les actions de sensibilisation à la mobilité durable s'inscrivent dans les objectifs portés par la **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)**, qui encourage les autorités organisatrices à promouvoir une mobilité sobre et inclusive, notamment à travers l'éducation et la communication auprès du public (**article L.1211-1 du Code des transports**).



# Orientation 4 Accompagner aux changements des comportements et des pratiques de mobilité

## Action 2 : Promouvoir la mobilité durable chez les plus jeunes

<b>B.4.2.1. Ancrer une culture de la mobilité active dès le plus jeune âge via les établissements scolaires</b>	MOA : Communes et CD93	150 000 €
---	------------------------	-----------

Le territoire de Grand Paris Grand Est, situé en Seine-Saint-Denis, se distingue par sa population jeune : près de 20 % de moins de 16 ans et un indice de jeunesse de 153, parmi les plus élevés de la région (169 pour le département en 2021). Ce contexte fait de la sensibilisation des jeunes générations un levier stratégique pour accompagner la transition vers des mobilités durables. L'éducation des enfants apparaît ainsi comme un vecteur essentiel pour agir auprès du public jeune pour les sensibiliser vers des habitudes de mobilités plus vertueuses moins dépendantes de la voiture individuelle et en les incitant vers l'usage du vélo et de la marche pour l'école, les loisirs. Les jeunes peuvent être mobilisés **en agissant par le biais des établissements scolaires et en développant un partenariat avec des organismes de formation pour le programme « savoir rouler à vélo »** (par exemple, la ville de Livry-Gargan a déjà mis en place des actions autour du « savoir-rouler à vélo » dans les espaces de loisirs et les écoles), notamment en identifiant les communes qui pourraient être partenaires :

- les écoles élémentaires : 121 sur le territoire (selon l'INSEE en 2022)
- les collèges : 45 sur le territoire (selon l'INSEE en 2022)

Cette dynamique locale s'inscrit pleinement dans les orientations du Plan des Mobilités Île-de-France 2030, qui promeut l'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge. L'objectif serait ainsi que **tous les jeunes sortant du collège** disposent d'un enseignement dédié à la mobilité à pied et à vélo. L'objectif consiste à développer un partenariat avec des organismes de formation comme « savoir rouler à vélo », travailler avec les communes pour identifier les établissements scolaires et proposer un partenariat pour développer ses solutions. La promotion de la mobilité durable chez les **jeunes** suppose **d'associer étroitement les familles**, les équipes éducatives et les acteurs de la mobilité. La **co-construction d'ateliers**, de **journées thématiques ou de challenges scolaires** autour de la marche, du vélo et du covoiturage scolaire permettra donc de créer une dynamique collective, positive et durable (cf B.4.1.2.).

<b>B.4.2.2. Encourager les dispositifs de type pédibus (et cyclobus)</b>	MOA : Communes	- €
--	----------------	-----

En complément des actions autour du vélo, une réflexion pourra être engagée sur la mise en place de dispositifs de type **pédibus** dans certaines communes du territoire. Ce système d'accompagnement collectif des enfants à pied, encadré par des adultes volontaires (parents, agents municipaux ou associations) :

- offre une alternative sécurisée et conviviale à l'usage de la voiture pour les trajets domicile-école
- contribue à renforcer les liens sociaux
- encourage l'activité physique dès le plus jeune âge

Il s'agit également pour les communes **d'expérimenter ces initiatives pour celles qui sont intéressées. D'autres démarches peuvent être menées ses réflexions cyclobus et métrobus. La ville de Livry-Gargan s'avère intéressée par ces pistes d'actions**, qui pourront être complémentaires des démarches déjà engagées auprès des jeunes.



Présentation du dispositif « savoir rouler à vélo », Ministère des Sports, s.d.



PEEP Primaire Saint-Rémy-lès-Chevreuse, 2018

**Cadre réglementaire :**

La promotion de la mobilité active et de la sécurité des déplacements des jeunes s'inscrit dans le cadre des orientations de la **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)** et des politiques publiques de santé et de transition énergétique. Le programme national **"Savoir rouler à vélo"** est intégré aux actions de sensibilisation soutenues par le **Comité Interministériel à la Sécurité Routière**.



# Orientation 4 *Accompagner aux changements des comportements et des pratiques de mobilité*

## Action 3 : Encourager les démarches et plans de mobilité inter-employeurs

<b>B.4.3.1. Structurer des démarches pour agir auprès des entreprises par le biais des plans de mobilité employeur / inter-employeurs</b>	<b>MOA : GPGE, CCI, réseaux Pro'Mobilité, entreprises</b>	- €
---	---	-----

Sur le territoire de Grand Paris Grand Est, les déplacements domicile-travail s'effectuent majoritairement en voiture individuelle (environ 60 % des déplacements). Ces trajets constituent un levier crucial pour accompagner la transition vers des comportements de mobilité durable. L'intercommunalité joue un rôle central dans cette transformation, en **mobilisant et coordonnant les acteurs du territoire comme facilitateur des échanges.**

**D'un point de vue opérationnel, plusieurs types de solutions peuvent être mobilisées par les entreprises** en fonction des besoins spécifiques :

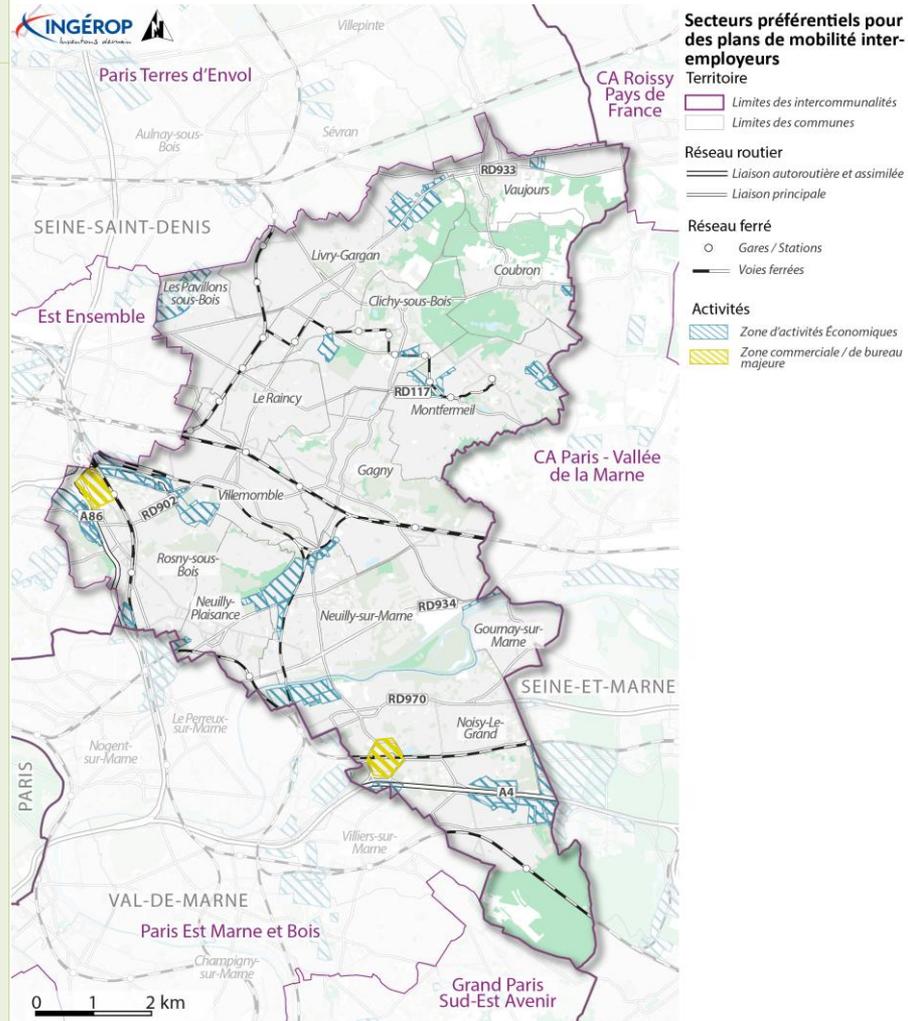
- La mise en relation de salariés pour le covoiturage, via des applications mobiles
- L'incitation à l'usage du vélo, via des forfaits durables par exemple
- Le forfait mobilité durable
- La création de groupes de travail interne
- La valorisation des bonnes pratiques déjà engagées
- L'organisation de temps d'échange pour favoriser une dynamique collective.

Le territoire accueille un tissu d'entreprises dense, notamment au niveau de certaines zones d'activité : la ZAC de la Haute-Île, le parc économique de Montfermeil ou le parc d'activités de Rosny-sous-Bois, les secteurs des centres-commerciaux (Rosny 2 et Mont d'Est) figurent **parmi les sites à fort potentiel** pour initier des démarches collectives.

Afin de faciliter l'émergence de projets commun, la mobilisation des acteurs est essentielle:

- Les **entreprises implantées**, pour impulser des dynamiques **adaptées aux caractéristiques locales**:
  - solutions de rabattement vers les gares
  - développement de solutions de covoiturage courte distance, etc...
- Des **chambres consulaires**
  - Chambre de Commerce et d'Industrie – CCI
  - Chambre de Métiers et de l'Artisanat – CMA

A ce titre, le projet de **Plan des Mobilités Île-de-France 2030 encourage la mutualisation des démarches de mobilité employeur** et prévoit un **accompagnement technique et méthodologique** porté par le réseau Pro' Mobilité (soutenu par la Région et par IdFM). Ce soutien sera mobilisé pour appuyer les entreprises du territoire dans la réalisation de diagnostics partagés, la définition de plans d'action et la recherche de financements pour déployer des solutions concrètes de mobilité durable au sein des zones d'activités. Les communes assureront le rôle de coordinateur.



Source : Découpage administratif, IGN, 2024 / Route 500, IGN, 2021 / Réseau ferré, SNCF, 2024 / ZAE, données GPGE, 2022 / Zones d'activités économiques en IDF, Région Ile-de-France, 2021 / Base SIRENE, INSEE, 2024



# Orientation 4 Accompagner aux changements des comportements et des pratiques de mobilité

## Action 3 : Encourager les démarches et plans de mobilité inter-employeurs

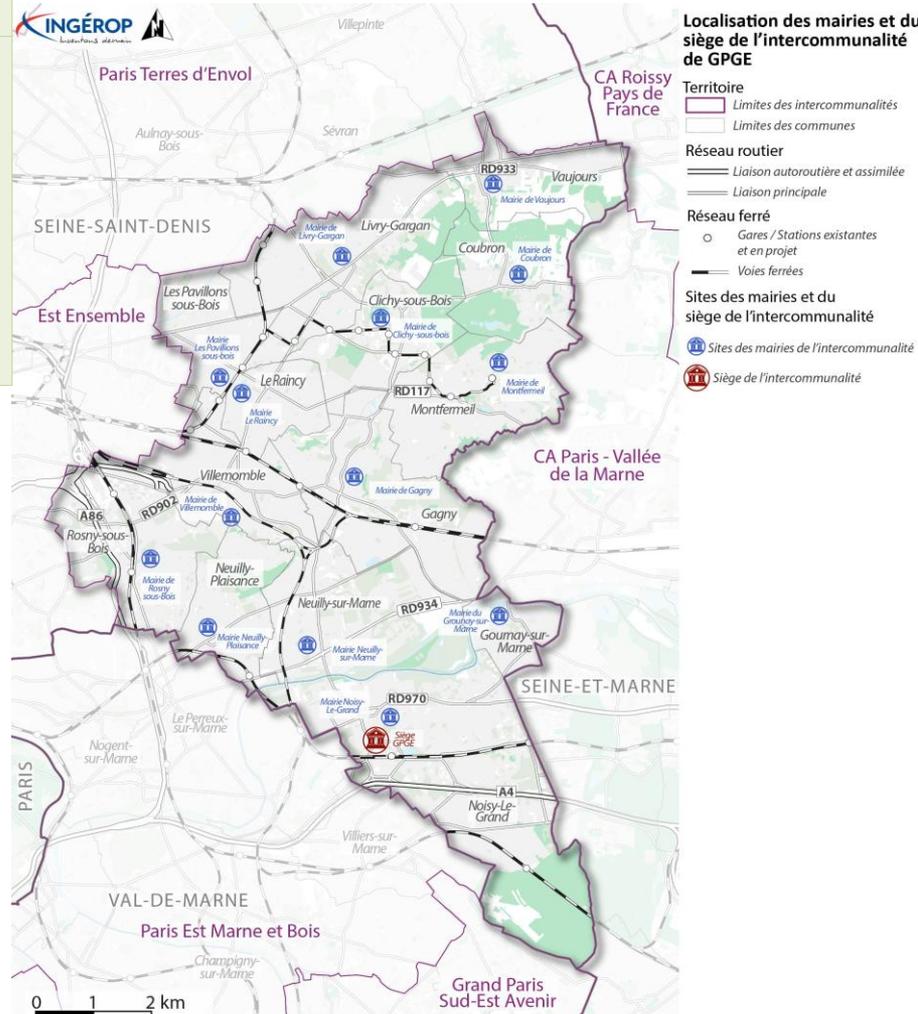
**B.4.3.2. Réaliser des plans de mobilité employeurs à l'échelle de l'intercommunalité et des communes** MOA : GPGE, Communes 140 000 €

Afin de souligner son engagement, l'intercommunalité **élaborera son propre plan de mobilité employeur**, afin de montrer l'exemple aux autres institutions du territoire et aux entreprises. La création de plans de mobilité inter-employeurs permet de partager les diagnostics, de coordonner les acteurs et de rendre plus lisible l'offre de mobilité pour l'ensemble des employés (à noter que la commune de Livry-Gargan dispose d'un plan de mobilité pour ses agents).

**Les communes et leurs services techniques constituent également des employeurs majeurs** sur le territoire. Initier des démarches de ce type permettra de faciliter les déplacements de leur personnel. Pour débiter cette démarche un plan de mobilité inter-employeur pour les sites de l'intercommunalité peut être initié en partenariat avec les entreprises partageant les mêmes bâtiments.

- Méthodologie de réalisation d'un plan de mobilité employeur** (sources : boite à outil de l'ADEME – les étapes du Plan de Mobilité Employeur)
- Désigner la personne en charge du PDME
  - Mobiliser les acteurs internes et externes
  - Réaliser un auto-diagnostic concernant :
    - o les modes de déplacements disponibles (qualité et quantité pour se rendre sur le site)
    - o Conditions de déplacements et de stationnement sur le site (piétons, cyclistes, voiture)
    - o Réaliser le budget transports de l'entreprise
  - Réaliser une enquête auprès des usagers fréquents du site pour :
    - o Communiquer et sensibiliser sur la problématique
    - o Evaluer l'intérêt des usagers
    - o Calculer la portion d'usagers utilisant les différents modes
    - o Identifier les actions les plus pertinentes à mettre en œuvre
  - Construire et adapter un plan d'action
  - Mettre en œuvre les actions décidées
  - Suivre et évaluer la démarche (mettre à jour le compte transports réalisé à l'état des lieux et réaliser une nouvelle enquête auprès des salariés pour évaluer l'évolution de la part modale)

**Cadre légal :**  
 Depuis l'entrée en vigueur de la **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)**, les entreprises de plus de **50 salariés** sur un même site **sont tenues d'engager un dialogue autour des déplacements domicile-travail à l'occasion des Négociations salariales Annuelles Obligatoires (NAO) avec les partenaires sociaux**. Les établissements de plus de 100 salariés n'ont plus d'obligation de réaliser un plan de mobilité employeur, sauf si les négociations n'aboutissent pas. Cette obligation, inscrite à **l'article L.1214-8-2 du Code des transports**, peut être transformée en opportunité en favorisant la mutualisation des démarches entre plusieurs employeurs implantés sur un même secteur pour élaborer des plans de mobilité inter-employeur.



Source : Modes d'occupation du sol, CLC, 2012 / Découpage administratif, IGN, 2024 / Réseau routier, OSM, 2019 / Localisation des mairies et du siège de GPGE, OSM, 2025



# Orientation 5 Planifier l'accessibilité de la chaîne de déplacement

## Contexte et enjeux

Outre l'amélioration de la **marchabilité** globale du territoire de l'intercommunalité, l'accessibilité des espaces publics, aux gares et aux points d'intérêts majeurs du territoire (établissements scolaires, de santé, centres commerciaux...), concerne également les personnes à mobilité réduite : la « **chaîne des déplacements** », notion dont la place est renforcée dans la loi du 11 février 2005, doit être **continue** afin de faciliter les passages d'un espace à un autre et de **réduire les ruptures** qui peuvent s'avérer infranchissables pour certains publics. A ce titre, les communes ont l'obligation de réaliser leurs **PAVE** (Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics) et de les mettre en œuvre. L'enjeu consiste alors à améliorer les conditions de déplacements des personnes à mobilité réduite, mais aussi leurs opportunités de **rabattement vers les arrêts de bus et les gares**, afin de leur permettre de se déplacer au sein et en dehors de l'intercommunalité. Ainsi, la pris en compte des conditions d'accès aux arrêts du réseau de bus est centrale, et se pose comme un impératif pour permettre l'égalité. Cela passe par un traitement des barrières visibles et invisibles (mobilier urbain, barrières, présence de conteneurs de collectes sur l'espace public...).

## Actions à mettre en œuvre

- **Action 1** : Achever l'élaboration des PAVE (Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics), et les mettre en œuvre
- **Action 2** : Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de bus pour atteindre 100 % des arrêts accessibles à horizon PLM (hors impossibilité technique)

## Objectifs de l'orientation

- Doter toutes les communes d'un **PAVE**, dont les actions sont mises en œuvre
- **Poursuivre la mise en accessibilité du réseau bus**, pour garantir l'équité d'accès à tous les usagers

## Planning de mise en œuvre

Court terme (0-2 ans)	Moyen terme (3-5 ans)	Long terme (+ 5 ans)
■	■	■

Action 1

Action 2

## Estimation financière

- **Action 1** : 190 000 €
- **Action 2** : - €

## Suivi et évaluation

- Nombre de **points d'arrêts rendus accessibles**
- Nombres de communes ayant élaboré leur **PAVE**
- Nombre de **kilomètres piétons** répondant aux **normes PMR (trottoirs, chemins...)**

## Rattachement au projet de PDMIF

- **3.2.2** : Elaborer et mettre en œuvre des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace (PAVE)
- **3.1.1** : Achever la mise en accessibilité des lignes de bus inscrites au SD'AP

## Acteurs concernés

- **Maîtrise d'ouvrage** : Communes
- **Principaux partenaires** : IDFM, GPGE
- **Autres Partenaires** : associations représentantes des PMR, FNAUT





# Orientation 5 Planifier l'accessibilité de la chaîne de déplacement

## Action 1 : Achever l'élaboration des PAVE (Plans d'Accessibilité de la voirie et des espaces publics) avec l'objectif de doter toutes les communes du territoire

### B.5.1. Poursuivre l'élaboration des PAVE

MOA : Communes 190 000 €

La réalisation des **Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Aménagements des Espaces publics (PAVE)** est obligatoire pour les communes de 1 000 habitants et plus (soit toutes les communes de Grand Paris Grand Est), ainsi que la collecte des données d'accessibilité. Les PAVE sont un outil de planification permettant aux communes d'identifier et de programmer des aménagements visant à améliorer l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Ils ont pour objectif de :

- Garantir l'accessibilité des trottoirs, passages piétons, places publiques, arrêts de transport en commun, etc.
- Assurer une continuité des cheminements pour les personnes en fauteuil roulant, les personnes âgées, les parents avec poussettes, etc.
- Réduire les obstacles (marches, mobiliers urbains mal placés, trottoirs étroits, revêtements inadaptés...).
- Améliorer le confort et la sécurité de tous les usagers.

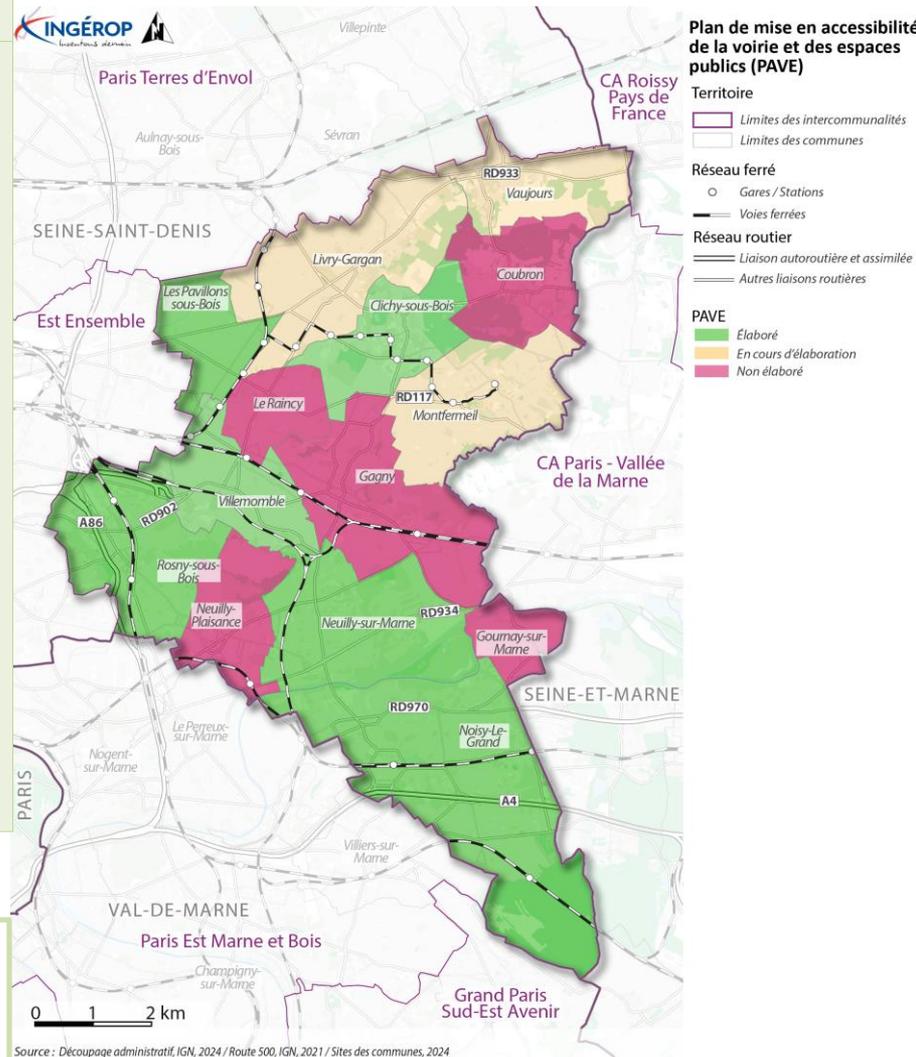
L'objectif de cette action est que toutes les villes qui n'ont pas de PAVE lancent l'élaboration de leur PAVE en 2026, soit 5 communes : Coubron, Le Raincy, Gagny, Gournay-sur-Marne et Neuilly-Plaisance

Selon le choix des communes concernées, Grand Paris Grand Est pourra animer la création d'un **groupement** de commandes d'études permettant l'élaboration simultanée des PAVE. Cela permettra également d'éviter la discontinuité dans les traitements des itinéraires à l'échelle des communes.

Pour accompagner cette démarche, et notamment la **mise en œuvre des mesures** nécessaires identifiées aux PAVE, une **Commission Handicap** composée de **représentant d'associations** à l'échelle de l'intercommunalité sera créée. Elle constituera une **instance consultative de référence pour les services communaux**, afin de prendre en compte les besoins des personnes concernées.

#### Cadre légal :

L'intégration des personnes à mobilité réduite (PMR) doit être assurée dans la chaîne de déplacement depuis la loi du 11 février 2005, portant sur l'égalité des droits et des chances, à l'inclusion et à la citoyenneté des personnes en situation d'handicap. Elle s'adresse à un public plus large que les personnes en situation d'handicap au sens strict, et prend en compte tous les individus à mobilité réduite (personnes âgées, personnes temporairement entravées dans leurs déplacements, poussettes...).





# Orientation 5 Planifier l'accessibilité de la chaîne de déplacement

## Action 2 : Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de bus pour atteindre 100 % des arrêts accessibles à horizon 2030 (hors impossibilité technique)

<b>B.5.2. Mettre en accessibilité les arrêts bus du territoire à horizon PLM (hors impossibilité technique)</b>	<b>MOA :</b> Communes, CD93	- €
---	--------------------------------	-----

La mise en accessibilité implique l'adaptation des arrêts (quais rehaussés, cheminements sécurisés, bandes podotactiles, espaces d'attente adaptés) afin :

- de permettre une **montée et descente autonome pour les personnes à mobilité réduite (PMR)**.
- d'améliorer le **confort d'usage pour tous les publics** y-compris les personnes âgées, avec poussettes ou en situation temporaire de fragilité.

Cette mesure s'inscrit dans l'**objectif** d'équité territoriale porté par le projet Plan des Mobilités Île-de-France 2030, qui vise à garantir un accès aux transports pour tous sur l'ensemble du territoire francilien. Le **Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SDAP)**, établi en partenariat avec IdFM définit les **priorités d'intervention**, les plannings d'aménagement, et **identifie les points d'arrêt stratégiques à traiter en priorité** (équipements publics, établissements scolaires, centres de santé). En cas d'impossibilité technique avérée (emprise insuffisante, contraintes de sécurité, configurations topographiques), des dérogations peuvent être envisagées, conformément au décret du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité des transports publics. A noter qu'IdFM subventionne à hauteur de 70 % la mise en accessibilité des arrêts. Aujourd'hui,

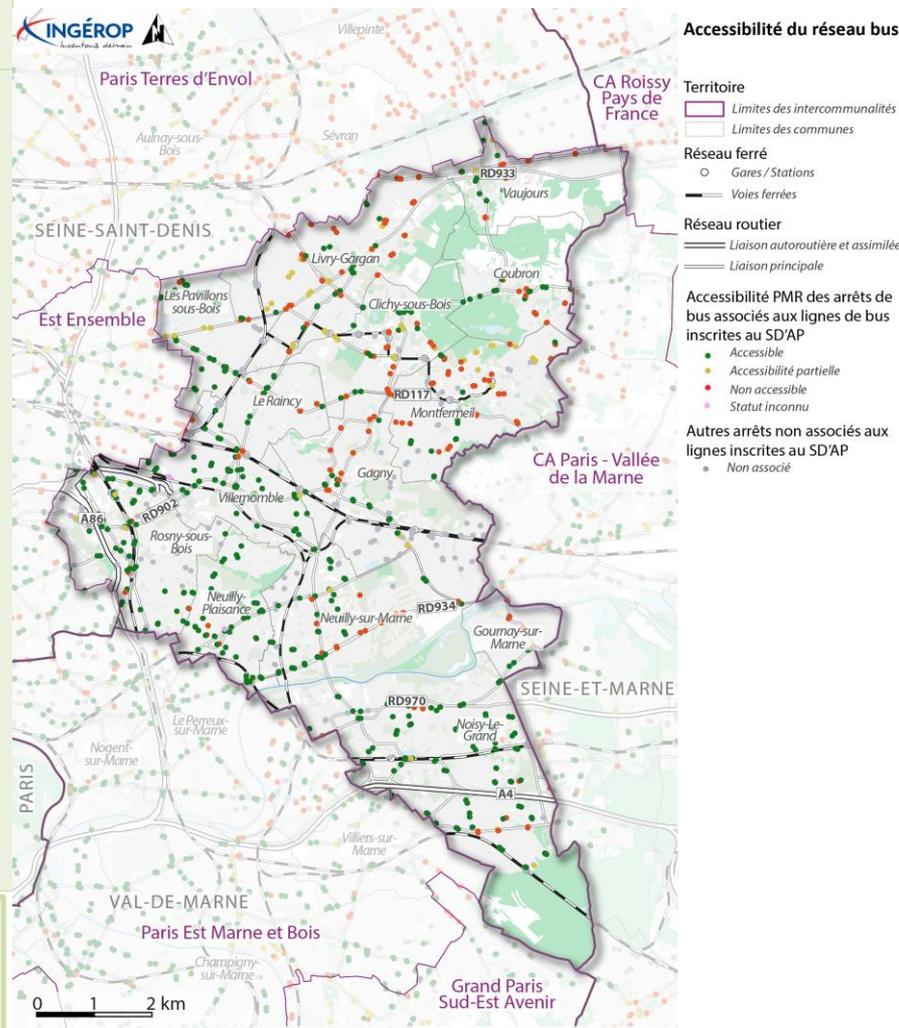
- 62 % des arrêts bus du territoire inscrits au SDAP routier ont été rendus accessibles en totalité
- 13 % le sont partiellement
- près de 20 % ne sont pas accessibles
- les autres ont un niveau d'accessibilité inconnu.

Le **PLM a de même pour objectif de rendre 100% des points d'arrêt bus accessibles à horizon 2030 et hors impossibilité technique**. Afin de mettre en œuvre au mieux le SDAP, diverses actions devront être menées :

- Le **suivi de l'état d'accessibilité des arrêts**, mis à jour régulièrement, qui permettra d'évaluer les progrès accomplis et de piloter les opérations restantes.
- La **valorisation des résultats** auprès du public (par exemple via la diffusion de cartes interactives ou de bilans d'étape) qui renforcera l'image d'un territoire engagé pour l'inclusion et la qualité du service public de transport.

L'intercommunalité assurera le suivi et la mise en œuvre sera assurée pas les gestionnaires de voirie. Le détail des arrêts inscrits au SDAP routier aujourd'hui non accessible ou partiellement accessible est présenté en annexe n°2.

**Cadre légal :** La mise en accessibilité des transports publics est encadrée par la **loi du 11 février 2005** pour l'égalité des droits et des chances, qui impose aux autorités organisatrices de transport de rendre accessibles leurs services, sauf impossibilité technique avérée. Le **décret n° 2006-138 du 9 février 2006** précise les conditions et critères d'accessibilité des points d'arrêt. Le Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SDAP) constitue l'outil opérationnel pour planifier, suivre et coordonner les mises en accessibilité à l'échelle du territoire. L'échéance réglementaires pour les arrêts de bus était fixée pour l'année 2022, mais IdFM continue de s'engager auprès des communes pour financer les projets.



Source : Découpage administratif, IGN, 2024 02 / Arrêts de bus, IdFM, 2024 / Schéma directeur d'accessibilité programmée : arrêts et lignes associées, IdFM, 2024 / Arrêts de bus accessibles de Vaujours, Commune de Vaujours, 2024 / Accessibilité des gares et des stations, IdFM, 2024

## 3. Fiches actions

# Thématique transports collectifs



ORIENTATIONS	ACTIONS		MESURES	
<b>1.</b> Développer les modes de transports collectifs lourds et les transports en commun de surface, alternatifs à la voiture	1.1	Travailler avec IdFM sur le développement du maillage en transports en commun structurants	C.1.1.1	Porter politiquement le renforcement du réseau de transport structurant
			C.1.1.2	Accompagner le développement des lignes de bus à haut niveau de service adaptées aux besoins locaux
			C.1.1.3	Coordonner les projets et anticiper les évolutions d'offre avec Île-de-France Mobilités
<b>2.</b> Améliorer la performance des lignes de bus	2.1	Travailler avec IdFM sur l'adaptation des fréquences, amplitudes horaires et desserte du réseau de bus en adéquation avec les besoins des habitants	C.2.1.	Travailler en partenariat avec IdFM pour améliorer l'offre bus
	2.2	Résoudre les points noirs de circulation bus	C.2.2.	Résoudre les points noirs de circulation des bus
	2.3	Relayer les informations aux voyageurs	C.2.3.1.	Anticiper les perturbations pour maintenir la lisibilité de l'offre
			C.2.3.2.	Garantir une information voyageurs fiable au service des usagers
<b>3.</b> Améliorer l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges multimodaux	3.1	Améliorer le rabattement et l'accessibilité vers les gares et les stations existantes	C.3.1.1	Mener des études d'intermodalité au niveau des pôles
			C.3.1.2	Améliorer les connexions bus au niveau des pôles d'échanges majeurs du territoire
			C.3.1.3	Travailler une signalétique claire aux abords des pôles d'échange pour communiquer et sensibiliser les usagers
			C.3.1.4	Encourager et renforcer l'attractivité du réseau de transport en commun au niveau des PEM
	3.2	Accompagner la mise en service de nouvelles infrastructures de transport structurantes et la création de pôles d'échanges (en prévoyant leur accessibilité et leur intégration)	C.3.2.1	Poursuivre ou finaliser les études de pôles des gares du Grand Paris Express
C.3.2.2	Travailler l'intégration des pôles aux dynamiques locales			



# Orientation 1 Développer les modes de transports collectifs lourds et les transports en commun de surface, alternatifs à la voiture

## Contexte et enjeux

Le territoire de GPGE est traversé par plusieurs lignes de transports collectifs structurantes de **RER (A et E)**, de **métro (ligne 11)**, de **tramway (T4)** et par une **soixantaine de lignes de bus et l'objectif** est de mettre en place une **gouvernance** permettant de travailler avec les instances supra-communales sur les enjeux que soulèvent ces infrastructures de transport. Si environ **90 % de la population vit à moins de 300 m d'un arrêt de bus ou 500 m d'un mode lourd**, quelques zones restent en situation de **carence**. Le territoire est concerné par **plusieurs projets tels que le Grand Paris Express, le prolongement de lignes de tramway et de métro et de nouvelles lignes de bus à haut niveau de service**. Malgré ce maillage actuel et projeté, la fréquence et la qualité de service, sont considérées par de nombreux usagers comme inadaptés et peu propices au report modal. Bien que l'organisation de transports en commun relève d'Île-de-France Mobilités en tant qu'AOM, l'**intercommunalité et les communes souhaitent travailler de concert pour améliorer la desserte en perfectionnant l'offre actuelle et en soutenant les différents projets essentiels au territoire**.

## Actions à mettre en œuvre

- **Action 1** : Travailler avec IdFM sur le développement du maillage en transports en commun structurants

## Rattachement au projet de PDMIF

- **1.1.1** : Mettre en service le Grand Paris Express et accompagner son déploiement
- **1.1.2** : Développer l'offre de mass transit avec la mise en service des autres grands projets d'infrastructure et de desserte
- **1.3.2** : Adapter l'offre bus en fonction du développement du réseau de mass transit, du développement urbain et des besoins locaux
- **1.3.4** : Améliorer la performance d'exploitation des bus par des mesures sur la voirie
- **1.3.5** : Améliorer la qualité de service des réseaux de bus en assurant la réalisation de l'offre et un suivi renforcé des opérateurs

## Acteurs concernés

- **AOM** : IDFM
- **Principaux partenaires** : GPGE, CD93, CD94, communes, SGP, opérateurs de transport
- **Autres partenaires** : Région, Associations usagers

## Objectifs de l'orientation

- Accompagner le développement des **projets structurants** pour garantir leur intégration au réseau existant
- **Fluidifier les correspondances** en travaillant la fréquence, la lisibilité et la ponctualité
- **Améliorer l'attractivité du réseau de bus**
- Offrir une **alternative performante et lisible** à la voiture individuelle pour répondre à la croissance démographique et à la transition écologique

## Planning de mise en œuvre

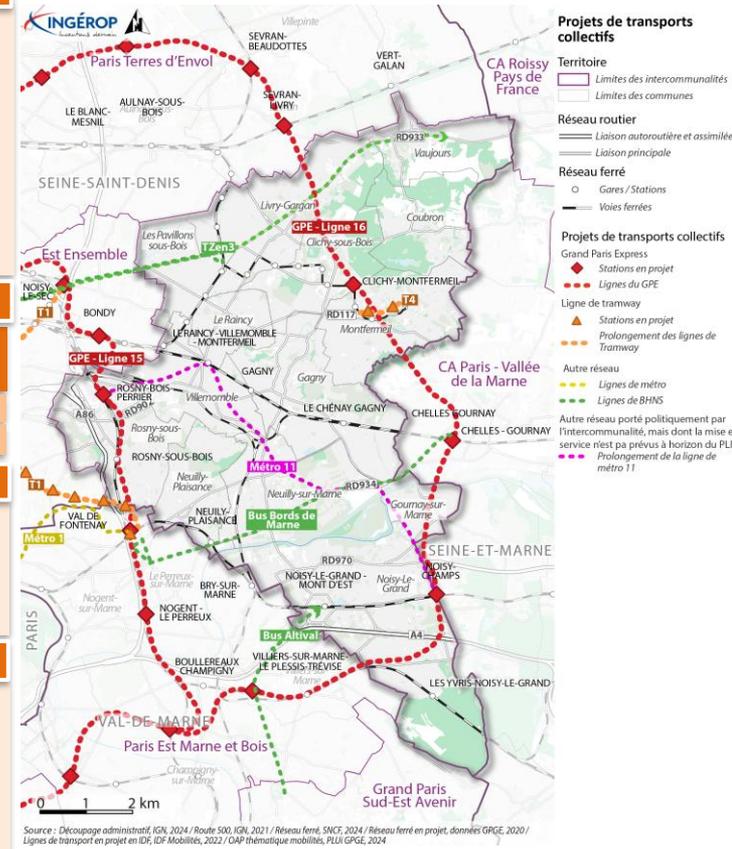
Court terme (0-2 ans)	Moyen terme (3-5 ans)	Long terme (+ 5 ans)
<b>Action 1</b>		
<b>Action 2</b>		

## Estimation financière

- **Action 1** : 20 000 €

## Suivi et évaluation

- **Réalisation des projets structurants**
- Taux de **satisfaction des usagers** sur la fréquence, la ponctualité et la lisibilité du réseau (enquête)
- **Evaluation de la part modale des transports en commun dans les déplacements domicile-travail**





# Orientation 1 *Développer les modes de transports collectifs lourds et les transports en commun de surface, alternatifs à la voiture*

## Action 1 : Travailler avec IdFM sur le développement du maillage en transports en commun structurants

<b>C.1.1.1 Porter politiquement le renforcement de réseau de transport structurant</b>	<b>MOA :</b> GPGE, communes, IDFM, SGP, CD93	- €
--	--	-----

Le territoire de Grand Paris Grand Est est marqué par une **couverture inégale** des transports collectifs ferrés, avec des secteurs bien desservis et d'autres encore largement **dépendant de la voiture, en particulier dans les zones pavillonnaires ou périurbaines**. Pour engager une véritable dynamique de report modal, **l'intercommunalité et les communes souhaitent appuyer les projets structurants menées par Île de France Mobilités** et accompagner leurs intégrations locales dans le souci d'accessibilité, de lisibilité et de performance.

- Le territoire est directement concerné par de grands projets :
- **Grand Paris Grand Est bénéficiera des nouvelles lignes de métro du Grand Paris Express (GPE), avec les lignes 15 (Noisy-Champs, Rosny-Bois-Perrier) et 16 (Noisy-Champs, Clichy-Montfermeil, Sevran-Livry)**, apportant une nouvelle offre de transport rapide et efficace. Les horizons temporels de mise en service sont les suivants : **mi-2031 pour la ligne 15 Est à Rosny-Bois-Perrier, fin 2026 pour la ligne 15 sud à Noisy-Champs, et entre mi-2027 / mi-2028 pour la ligne 16**. Les habitants bénéficieront de **meilleures liaisons inter-banlieues** et d'un accès plus rapide aux universités et aux équipements du territoire et de la Région Ile-de-France.
  - Le **bouclage du tramway T4**, sur la commune de Montfermeil, permettra d'améliorer significativement la desserte est-ouest et de mieux connecter les quartiers périphériques aux lignes existantes. **Deux stations de tramway vont être créées à cette occasion : Daniel Perdrigé et Paul Bert**. Les difficultés techniques identifiées lors des études ne permettent pas d'indiquer de calendrier précis de réalisation. Cette ligne permet notamment de rabattre les usagers vers le RER E, RER B et le Transilien K.

**L'intercommunalité porte politiquement le prolongement de la ligne de métro 11** jusqu'à Noisy-Champs. Après son arrivée récente à Rosny-Bois-Perrier (juin 2024), le prolongement de la ligne jusqu'à Noisy-Champs permettra de **desservir le cœur du territoire de Grand Paris Grand Est, d'Est en Ouest en renforçant la desserte des communes de Villemomble, Neuilly-sur-Marne, de Gournay-sur-Marne et de Noisy-le-Grand dans un corridor actuellement non desservi par le réseau ferré**. La ligne 11 constituera un élément primordial du maillage en transports en commun de l'Est parisien en général et du territoire de Grand Paris Grand Est en particulier :

- Elle permettra d'améliorer l'accès des Séquano-Dionysiens au pôle universitaire et de recherche de la Cité Descartes
- Elle permettra de desservir de nouveaux pôles d'habitation (ZAC de Maison Blanche à Neuilly-sur-Marne),
- Elle est nécessaire pour les entreprises et les salariés afin de :
  - renforcer l'attractivité et la compétitivité du pôle économique du Grand Est parisien
  - accroître son poids économique en contribuant au rééquilibrage au sein de la métropole
  - augmenter le nombre de création d'emplois de proximité pour les habitants améliorant ainsi leur quotidien.

L'étude d'opportunité du prolongement de la ligne 11 est inscrite au CPER 2023-2027.

**La ville de Rosny-sous-Bois** est également concernée par **le prolongement du T1** avec la création des stations Faidherbe et Victor Hugo au sud, dont les travaux sont **prévus jusqu'en 2027 et la mise en service en 2028**. La maîtrise d'ouvrage de ce projet, situés à la limite communale de Rosny-sous-Bois, est assurée par IdFM et la RATP. Un partenariat pour l'aménagement urbain a été passé avec l'intercommunalité d'Est Ensemble en co-construction avec Noisy-le-Sec, Montreuil et Romainville, pour encadrer et maîtriser l'évolution du territoire, mais Rosny-sous-Bois n'y est pas intégrée. Le calendrier des étapes à suivre est le suivant:

- Travaux du prolongement jusqu'à Val de Fontenay
- Mise en service à horizon 2027 jusqu'à la station Rue de Rosny, et horizon 2029 à Val de Fontenay

Le travail avec IdFM consistera à organiser des points réguliers de suivis des dossiers et la mise à l'agenda des arbitrages ou adaptations nécessaires (à noter que les études de pôles sont subventionnées par IdFM à hauteur de 100 000 euros).



# Orientation 1 Développer les modes de transports collectifs lourds et les transports en commun de surface, alternatifs à la voiture

## Action 1 : Travailler avec IdFM sur le développement du maillage en transports en commun structurants

<b>C.1.1.2. Accompagner le développement des lignes de bus à haut niveau de service adaptées aux besoins locaux</b>	MOA : CD93, CD94, GPGE et communes, IDFM, opérateurs de transport	- €
---	---	-----

En complément du réseau ferré, de **nouvelles lignes de bus à haut niveau de service (BHNS)** vont desservir le territoire dans les prochaines années. Il s'agit de lignes bénéficiant de **meilleures capacités, fréquences et régularités** pour proposer aux habitants une alternative efficace et compétitive à la voiture individuelle pour leurs trajets quotidiens. Le département apportera son expertise via des échanges avec les services dédiés de l'intercommunalité et avec les communes, pour les projets qui impliquent notamment la requalification d'axes départementaux :

- Le **TZen 3** circulera sur une voie dédiée entre Porte de Pantin à Paris (75) et Les Pavillons-sous-Bois. Il sera principalement inséré sur l'ex-RN3, axe majeur pour la Seine-Saint-Denis qui sera requalifié à cette occasion. Le Tzen 3 sera notamment interconnecté au pôle de Pont de Bondy (T1 et métro 15) à l'ouest de GPGE et à Gargan (T4), son terminus, aux Pavillons-sous-Bois. Sa mise en service est prévue à horizon 2030/2031.  
**L'intercommunalité porte politiquement le projet d'Île-de-France Mobilités de prolonger le TZen 3 à l'ouest à Livry-Gargan et Vaujours** pour permettre une desserte de ces communes et irriguer le nord de Grand Paris Grand Est (le prolongement n'est pas inscrit au SDRIF-E).
- Le projet de **Bus Bords de Marne**, reliant Val de Fontenay à Chelles-Gournay, viendra également consolider la desserte est-ouest en lien avec les gares du RER et le futur GPE. Après l'enquête publique qui s'est tenue du 14 octobre au 13 novembre 2024, le Conseil d'administration d'IdFMa approuvé le 10 avril 2025 la déclaration de projet du Bus Bords de Marne. Le projet concerne sur le territoire les communes de Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Gagny, Gournay-sur-Marne. **L'intercommunalité affirme l'absolue nécessité du projet Bus Bords de Marne sur la RD934, et porte politiquement le projet et sa réalisation en site propre sur l'ensemble du tracé.**
- Le projet de bus Altival, qui doit arriver dans un premier temps à l'entrée du territoire au niveau de la ville de Noisy-le-Grand**

Pour accompagner ces projets déjà actés, l'intercommunalité et les communes feront un travail de plaidoyer politique :

- En mobilisant les élus de l'ensemble du territoire,
- En développant des partenariats stratégiques avec IdFM et les partenaires institutionnels ou locaux pouvant apporter du soutien à leur positionnement,
- En participant aux instances de concertation et de décision pour promouvoir leur vision du territoire et des projets,

<b>C.1.1.3. Coordonner les projets et anticiper les évolutions d'offre avec Île-de-France Mobilités</b>	MOA : GPGE avec IDFM	20 000 €
---	----------------------	----------

GPGE poursuivra un **travail de concertation étroite** avec Île-de-France Mobilités pour accompagner le développement de ces projets structurants et anticiper les évolutions de l'offre de transports collectifs notamment en **travaillant et suivant la restructuration des réseaux de bus\***, en incluant les opérateurs dans la démarche. Cette coordination portera sur l'intégration des futurs services dans les dynamiques locales d'aménagement urbain, la planification des liaisons de rabattement (bus locaux, itinéraires cyclables...) et la valorisation de la nouvelle offre auprès des habitants. La méthodologie de travail sera la suivante :

- Inclure les opérateurs de transports aux échanges entre les communes, l'intercommunalité et IdFM,
- Etablir des rapports d'exploitation permettant de mettre en avant les effets des ajustements apportés au réseau bus (nombre d'incohérence de correspondance résolues, fréquentation...),
- Réalisation d'audit périodiques,

L'objectif est d'assurer une cohérence d'ensemble pour maximiser l'impact des projets et renforcer durablement l'attractivité des transports collectifs sur le territoire. Une instance de suivi se réunissant à minima semestriellement avec l'intercommunalité, IdFM et les opérateurs concernés sera à mettre en place.



*RD933 aux Pavillons-sous-Bois, secteur de la Fourche dans le cadre de la mise en place du TZEN3, CD93 et La Fabrique à Perspective, s.d.*

- \* Les travaux de restructuration** en cours sont :
- T1 (prolongement à Val-de-Fontenay en limite du territoire : mise en service en 2028 / RRB : 2028
  - TZEN 3 : mise en service en 2030 / RRB : 2029
  - M15Est : mise en service en 2031 / RRB en 2029



# Orientation 2 Améliorer la performance des lignes de bus

## Contexte et enjeux

Garantir la performance du réseau de bus est un enjeu majeur pour Grand Paris Grand Est qui accueille de nombreux projets d'habitat et d'activités économiques. Le territoire compte environ **200 points d'arrêt et une soixantaine de lignes de bus opérées par plusieurs opérateurs**. La mise en accessibilité des points d'arrêt est engagée mais nécessite d'être poursuivie. Le réseau va également être modifié, dans le cadre de la mise en concurrence des lignes, avec l'attribution récente de nouveaux lots. **Ce réseau complète les transports collectifs lourds** (RER, métro, tramway) en assurant le rabattement vers les gares, la desserte des quartiers résidentiels et l'accès aux équipements publics. Aujourd'hui, de nombreuses **difficultés de circulation des bus** sont observables : congestion de la circulation, stationnement gênant dans les quartiers résidentiels... Elles sont à l'origine de **temps de parcours allongés** qui nuisent à l'attractivité du réseau de bus et à sa compétitivité par rapport aux autres modes.

## Actions à mettre en œuvre

- **Action 1** : Travailler avec IdFM sur l'adaptation des fréquences, amplitudes horaires et desserte du réseau de bus en adéquation avec les besoins des habitants
- **Action 2** : Résoudre les points noirs de circulation bus
- **Action 3** : Relayer les informations aux voyageurs

## Objectifs de l'orientation

- **Améliorer la régularité et la vitesse commerciales des bus**
- **Accroître l'attractivité du réseau de bus**

## Planning de mise en œuvre

Court terme (0-2 ans)	Moyen terme (3-5 ans)	Long terme (+ 5 ans)
-----------------------	-----------------------	----------------------

Action 1

Action 2

## Estimation financière

- **Action 1** : 20 000 €
- **Action 2** : 1 440 000 €
- **Action 3** : - €

## Suivi et évaluation

- **Évolution de la vitesse commerciale par ligne** et de la régularité des lignes de bus bénéficiant des aménagements
- **Satisfaction des usagers** (via enquêtes régulières, nombre de réclamation usagers)
- **Evolution de la part modale du bus dans les trajets domicile-travail** ou domicile-études

## Rattachement au projet de PDMIF

- **1.3.4** : Améliorer la performance d'exploitation des bus par des mesures sur la voirie
- **1.6.3** : Fournir une information voyageurs claire et fiable sur les périodes de travaux et les situations perturbées

## Acteurs concernés

- **MOA** : CD93, communes, IdFM et opérateurs de transport
- **Principaux partenaires** : GPGE
- **Autres partenaires** : FNAUT





## Orientation 2 Améliorer la performance des lignes de bus

### Action 1 : Travailler avec IdFM sur l'adaptation des fréquences, amplitudes horaires et desserte du réseau de bus en adéquation avec les besoins des habitants

#### C.2.1. Travailler en partenariat avec IdFM pour améliorer l'offre bus

MOA : GPGE, IDFM, communes

20 000 €

L'amélioration de circulation des lignes de bus, en particulier de la régularité et de la fréquence, est essentielle pour fidéliser les usagers, encourager le report modal et garantir des conditions de déplacement optimales. Cette demande est fortement ressortie des différents temps de concertation organisés par l'intercommunalité dans le cadre de l'élaboration du PLM. Les difficultés rencontrées par les lignes de bus sont : les embouteillages, manque de voies dédiées, itinéraires longs et sinueux, horaires et fréquences non respectés en raison de conflits de circulation (feux rouges, stationnement gênant...)

Si le réseau de bus au sein du territoire est dense, sa performance globale est considérée comme non optimale et limitant son attractivité. Il s'agit ainsi de **mener un travail partenarial avec Île-de-France Mobilités sur les lignes considérées comme problématiques, avec à date les lignes ci-contre identifiées**. Cette mesure sur la qualité de service est liée à la résorption des principaux points durs pour la circulation des bus (cf. action C.2.1).

Il est prévu un :

- **Suivi et travail régulier pour mettre à jour dans le temps la liste des lignes de bus concernées.**
- **Suivi des offres proposées, mises en place et des évolutions nécessaires dans le cadre des nouvelles Délégations de Service Public (DSP) bus.** Celles-ci sont progressivement mise en œuvre dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des transports en commun en Île-de-France. L'objectif pour l'intercommunalité et les communes est de participer aux côtés d'IDFM et des transporteurs à la définition de l'offre la plus adaptée pour les usagers et habitants.
  - DSP9 : démarrage en août 2025 (novembre pour les ex-lignes RATP)
  - DSP44 : démarrage en mai 2026
  - DSP45 : démarrage en novembre 2025
- **Suivi des restructurations des réseaux de bus, liées à l'arrivée des transports lourds.**
- **Travail pour améliorer la synchronisation entre les trains et les bus** (par exemple sur la ligne 613 pour les correspondances bus-train avec les gares d'Aulnay-sous-Bois et de Chelles-Gournay).

La liste des lignes de bus identifiées comme problématiques par les communes sont listées sur les pages suivantes. Cette liste sera actualisée régulièrement auprès d'IdFM par les communes.



# Orientation 2 Améliorer la performance des lignes de bus

## Action 1 : Travailler avec IdFM sur l'adaptation des fréquences, amplitudes horaires et desserte du réseau de bus en adéquation avec les besoins des habitants

Ligne	Itinéraire	Motif / Raisons – souhaits d'adaptations (fréquences, horaires, etc.)
1	Gare de Chelles Gournay – Hôpital de Montfermeil	Amplification des fréquences pour desserte optimale du secteur coudreaux. (Montfermeil)
5	Hôpital de Montfermeil – Gare de Lagny Thorigny	Amplification des fréquences et horaires pour desserte optimale du secteur ZAC Vaucanson terminus à amener jusqu'à la gare Clichy/Montfermeil (Montfermeil)
45	Gare de l'Est – Hôpital de Montfermeil	
113	Gare de Nogent-sur-Marne – Chelles-Terre Ciel	Risque de saturation à la gare RER de Neuilly-Plaisance et de goulot d'étranglement au niveau du TCSP (Neuilly-Plaisance). Irrégularité de passage et surcharge. Observation du phénomène de « train de bus » en heures de pointe et creuses ; allongement des temps d'attente. (Neuilly-sur-Marne) Réduction du nombre de bus articulés sur certains plages horaires ; demande de rétablir une offre dimensionnée à la fréquentation constatée. (Neuilly-sur-Marne)
114	Le Raincy-Villemomble-Montfermeil RER – Château de Vincennes	Déjà signalé à IDFM en avril 2025 : la Ville déplore des attentes jusqu'à 30 minutes en heure de pointe et une forte irrégularité. Elle demande une fréquence adaptée et le respect des vitesses par les conducteurs. (Neuilly-Plaisance) Service partiel de 10h30 à 16h30, depuis gare du Raincy prolongement T4, demande à rallonger service. (Villemomble) Mieux desservir le secteur de Rosny, notamment autour de Rosny 2, en renforçant la fréquence en heures de pointe et en assurant une meilleure régularité des cadences. (Rosny-sous-Bois)
121	Château de Villemomble – Mairie de Montreuil	
127	Montreuil-Croix de Chavaux – Neuilly-sur-Marne – Place de la Résistance	Circule sur l'avenue Foch tous les jours sauf le dimanche, en raison de la fermeture liée au marché. RATP Cap a proposé d'uniformiser le tracé en reprenant celui du dimanche. La Ville s'y est opposée afin de préserver la desserte du centre-ville commerçant. (Neuilly-Plaisance) Évolution de l'itinéraire dans le cadre de mise en place de la DSP 45. (Neuilly-sur-Marne) Amélioration souhaitée pour assurer une desserte fluide, fiable et adapter aux besoins réels du territoire. (Neuilly-sur-Marne)
145	Gare de Val-de-Fontenay – Église de Pantin	Assurer la régularité des passages et veiller au respect des limitations de vitesse. (Neuilly-Plaisance) Supprimé sans mesure compensatoire (Villemomble) Augmenter la fréquence en heures de pointe : réduire les intervalles à 10-15 minutes pour mieux desservir les zones à forte affluence. (Rosny-Sous-Bois) Prolonger les horaires en soirée : étendre le service au-delà de minuit, notamment les vendredis et samedis. (Rosny-Sous-Bois) Optimiser les correspondances : améliorer la synchronisation avec les lignes de métro et RER, en particulier à Église de Pantin et Rosny-Bois-Perrier. (Rosny-sous-Bois) Améliorer la lisibilité des arrêts : proposer un tracé avec des arrêts en vis-à-vis pour une meilleure compréhension côté voyageurs. (Rosny-Sous-Bois)
146	Le Bourget RER – Montfermeil, Les Bosquets	Proposer une desserte systématique en soirée jusqu'au métro à Bobigny Pablo Picasso au lieu de Avenue de Rosny, afin d'offrir une liaison directe avec le métro 5 comme en journée et avec le N45 la nuit (Montfermeil)
147	Église de Pantin – Sevran avenue Ronsard	Conduite parfois brutale des bus, vigilance sur la régularité. (Clichy-sous-Bois)
203	Gare de Neuilly-Plaisance – Neuilly-sur-Marne-Bougainville	Déjà signalé à IDFM en avril 2025 : Inquiétude sur le sujet du rabattement accru de voyageurs, notamment depuis la ZAC de Maison Blanche, vers une gare RER déjà saturée, aggravant un phénomène bien identifié. (Neuilly-Plaisance) Irrégularité de passage et surcharge. Observation du phénomène de « train de bus » en heures de pointe et creuses ; allongement des temps d'attente. (Neuilly-sur-Marne)



# Orientation 2 Améliorer la performance des lignes de bus

## Action 1 : Travailler avec IdFM sur l'adaptation des fréquences, amplitudes horaires et desserte du réseau de bus en adéquation avec les besoins des habitants

Ligne	Itinéraire	Motif / Raisons – souhaits d'adaptations (fréquences, horaires, etc.)
214	Gagny Roger Salengro – Neuilly-Plaisance RER	Inquiétude sur le risque d'amplifier la saturation de la gare RER de Neuilly-Plaisance en augmentant l'apport de voyageurs via les lignes de bus. (Neuilly-Plaisance) Fréquence de passage trop faible au regard de la fréquentation observée ; besoin de renforcer l'offre. (Neuilly-sur-Marne)
213	Chelles-Gournay RER – Lognes-Le Village	Augmentation de la fréquence des bus au départ de la gare de Noisy-Champs vers Chelles en fin d'après-midi, les usagers devant parfois attendre 15 à 20 minutes en heure de pointe. La fréquentation de la ligne s'intensifie avec l'arrivée de nombreux logements à Champs-sur-Marne, notamment rue Albert Schweitzer et chemin du Bel Air. (Gournay-sur-Marne)
221	Neuilly-sur-Marne, Pointe de Gournay – Bagnolet, Gallieni	Sans passage par l'autoroute, l'itinéraire ne permet plus d'atteindre la porte de Bagnolet. Il s'arrête à Rosny 2 sans desservir la gare RER. (Villemomble) Allongement de la ligne en soirée jusqu'à Rosny-Bois-Perrier, déjà pris en compte par IDFM (Rosny-sous-Bois)
303	Bobigny Pablo Picasso – Noisy-le-Grand Mont d'Est RER	Irrégularité de passage et surcharge. Observation du phénomène de « train de bus » en heures de pointe ; allongement des temps d'attente. (Neuilly-sur-Marne)
602	Gare du Raincy Villemomble Montfermeil – Coubron Corot	Conserver la fréquence actuelle avec toutes les courses jusqu'à Corot-Coubron-. (Montfermeil) Pas de problématiques particulières remontées (Clichy-sous-Bois)
604	Gare de Gagny – Hôpital de Montfermeil	Améliorer la fréquence et garantir une intermodalité efficace avec le RER. (Montfermeil)
613	Gare d'Aulnay-sous-Bois – Gare de Chelles Gournay	Garantir la fréquence actuelle, la régularité des courses, améliorer le service et assurer l'intermodalité efficace avec le RER et la ligne P (Montfermeil) Conduite parfois brutale des bus, vigilance sur la régularité. (Clichy-sous-Bois)
623	Gare de Gagny – Gare de Sevran Livry	Conduite parfois brutale des bus, vigilance sur la régularité. (Clichy-sous-Bois)
643	Gare du Vert Galant – Neuilly-sur-Marne Château d'eau	Étudier le repositionnement de l'arrêt « Notre-Dame des Anges » sur le boulevard Bargue, en direction de la gare de Vert Galant, afin de limiter les perturbations de circulation liées à sa localisation actuelle (plus de 7 000 véhicules/jour), sources d'embouteillages et d'incivilités au niveau de l'intersection avec le T4. (Montfermeil) Conduite parfois brutale des bus, vigilance sur la régularité. (Clichy-sous-Bois)
644	Livry-Gargan Gutenberg / Lycée Bouloche - Vaujours Collège Henri IV	Demande l'augmentation de la fréquence, élargir les horaires et garantir leur respect (Vaujours) Le dépôt de Coubron connaît un taux d'indisponibilité du matériel important, impactant la régularité des lignes, notamment la 644 (Coubron)
701	Collège Pablo Neruda – Gare de Chelles Gournay	
2122	Institut Fénelon – Gare de Mityry – Claye	Demande un respect des horaires (Vaujours)
2128	Gare de Bondy – Mairie de Claye-Souilly	



# Orientation 2 Améliorer la performance des lignes de bus

## Action 2 : Résoudre les points noirs de circulation bus

### C.2.2. Résoudre les points noirs de circulation bus

<b>MOA :</b> CD93, communes et IdFM	1 440 000 €
--	----------------

Bien qu'ils constituent un **mode de déplacement essentiel** en complément du réseau ferré, **les bus sont confrontés à des difficultés de circulation** sur le territoire, notamment au niveau de certains points durs spécifiques, particulièrement aux heures de pointe du matin et du soir. **L'intensité de la circulation automobile et le stationnement gênant en sont les principaux responsables.** Des difficultés sont aussi parfois liées aux spécificités historiques de la **trame viaire**, souvent étroite en Seine-Saint-Denis, à la géométrie des axes empruntés et des itinéraires parfois sinueux et non adaptés aux conditions de circulation.

Un recensement des difficultés a été réalisé à partir des informations fournies par les gestionnaires de voirie, les transporteurs et Île-de-France Mobilités. Selon les types de points durs, différentes **pistes de solutions sont envisageables (cf. page suivante)**. Leur mise en œuvre devra permettre d'améliorer la vitesse commerciale des lignes.

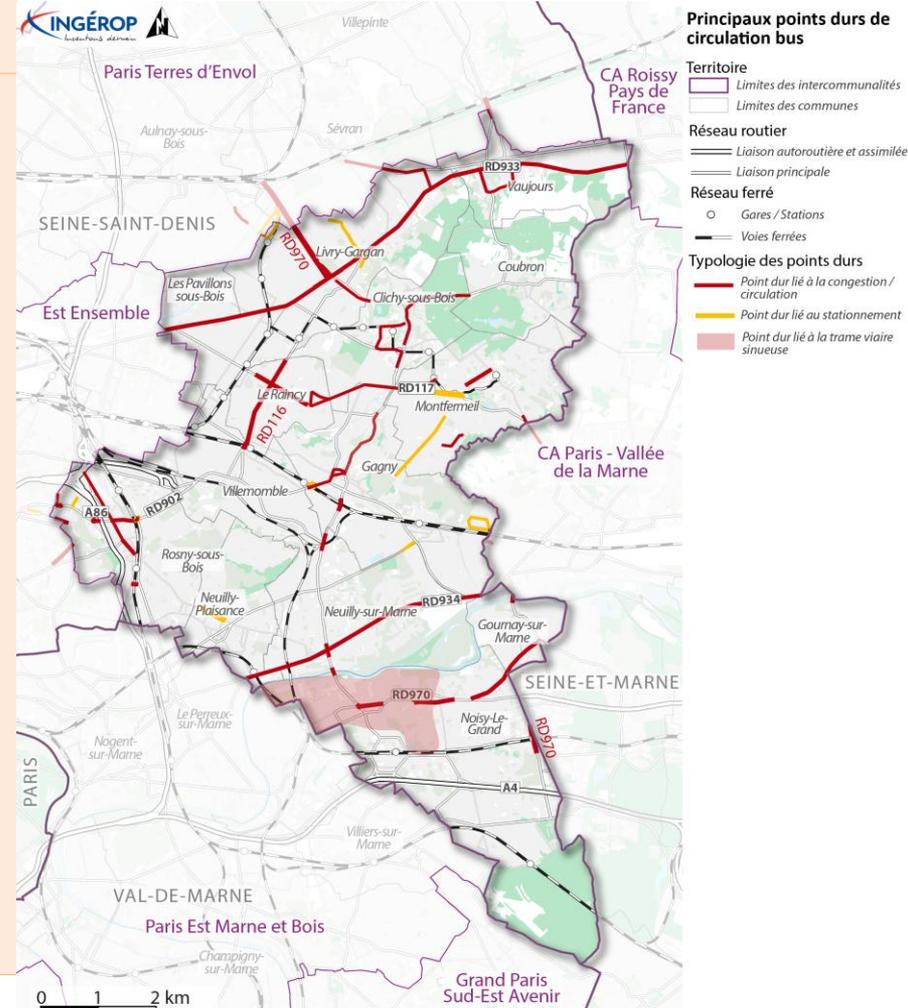
**Des études d'opportunité / de faisabilité devront préciser les aménagements à réaliser au cas par cas, en coordination avec Île-de-France Mobilités.** Un comité de suivi sera mis en place pour assurer le suivi des traitements des points durs à échelle intercommunale, se réunissant annuellement.

**Certains points durs seront résolus avec l'arrivée des lignes de BHNS :** le TZEN 3 sur la RD933 et le Bus Bords de Marne sur la RD934. D'autres font l'objet de mesures correctrices en cours d'évaluation comme à Montfermeil avec la modification de l'itinéraire des lignes dans le centre-ville.

Le travail partenarial avec IdFM pour évaluer l'opportunité des différents leviers de performance se basera sur l'appréciation des éléments suivants :

- Simplifier les itinéraires des lignes les plus fortes pour les rendre plus directes,
- Rationaliser la distribution des points d'arrêt et atteindre une distance inter-arrêts entre 350 et 400 m,
- Bien positionner les points d'arrêts,
- Bien adapter les voiries aux itinéraires ou adapter les véhicules aux secteurs plus contraints.

Les communes qui le souhaitent pourront également interroger, avec IdFM, l'opportunité de mise en place d'un TAD pour les secteurs les plus isolés.



Source : Découpage administratif, IGN, 2024 / Entretiens avec les différents acteurs (RATP, Transdev, IDFM, FNAUT), Ingérop, 2024 / Echanges avec les Villes, 2024 / Points durs de circulation de bus du réseau TRA, Île-de-France Mobilités, 2023



# Orientation 2 Améliorer la performance des lignes de bus

## Action 2 : Résoudre les points noirs de circulation bus

Commune	Axe / Localisation	Typologie des points durs	Effets observés	Pistes de solutions envisageables
Clichy-sous-Bois	RD117 (Allée de Montfermeil)	Congestion / circulation	Centre-ville embouteillée, bus ralentis	Mise en place de feux donnant la priorité aux bus aux carrefours, pose d'une signalisation verticale
	All. de Gagny/RD970/RD136/Bd Gagarine/Allée Frédéric Ladrette/Allée Maurice Audin (centre ville)	Congestion / circulation	Voirie dense et encombrée, bus ralentis	Mise en place de feux donnant la priorité aux bus aux carrefours, pose d'une signalisation verticale
Gagny	AV. du Général de Gaulle	Congestion / circulation	Axe structurant saturé, bus ralentis	
	RD 970 (Rue du Général Leclerc)	Congestion / circulation	Ralentissements fréquents, voirie étroite et contrainte	Un travail a été engagé par la ville sur le gabarit de cette voie du maillage local
	Rue Aristide Briand	Congestion / circulation	Ralentissements passage sous une voie ferrée, rétrécissement de la chaussée	Mise en place de panneaux au préalable, chicanes, changements de sens de circulations dans les rues adjacentes du pont
	RD934 (rue de Paris)	Congestion / circulation	Ralentissements fréquents	Mise en place de panneaux au préalable, chicanes, changements de sens de circulations dans les rues adjacentes du pont
	Carrefour Jean Jaurès/Clémenceau	Stationnement problématique	Engorgement du carrefour lié au stationnement anarchique	Nécessité que les chauffeurs de bus respectent l'espace dédié au stationnement bus
Le Raincy	RD116 (Av. de la Résistance)	Congestion / circulation	Axe structurant saturé, bus ralentis	Mise en place de feux donnant la priorité aux bus aux carrefours, pose d'une signalisation verticale, suppression ponctuelle du stationnement, réfection des marquages au sol existants abimés
	B.d de l'Est /All. de Montfermeil/All. des Sapins	Congestion / circulation	Ralentissements entre deux giratoires	Suppression ponctuelle de stationnement, pose d'une signalisation verticale
	RD117 (Av. Thiers)	Congestion / circulation	Axe structurant saturé, bus ralentis	Mise en place de feux donnant la priorité aux bus aux carrefours, pose d'une signalisation verticale
Les Pavillons-sous-Bois	RD933 (Av. Aristide Briand / Av. Gallieni, Av. du Maréchal Leclerc)	Congestion / circulation	Axe structurant saturé en raison des niveaux de trafic	Traitement prévu dans le cadre des aménagements du Tzen 3
Livry-Gargan	RD933/RD970 (Av. Aristide Briand, bd. Jean Jaurès, Av. du Général Charles de Gaulle)	Congestion / circulation	Axes structurants saturés en raison des niveaux de trafic	Mise en place de feux donnant la priorité aux bus, pose d'une signalisation verticale
	RD970 (Bd. Jean Jaurès) - partie sud	Congestion / circulation	Axe majeur souvent saturé en raison des niveaux de trafic Largeur de voirie réduite	Mise en place de feux donnant la priorité aux bus, redimensionnement du stationnement
	Av. de Livry	Congestion / circulation	Stationnement en bord de voie, bus ralentis	Redimensionnement de l'offre de stationnement
Montfermeil	Av. des Arts	Stationnement problématique	Tissu pavillonnaire avec débordement de stationnement privé sur la chaussée	Mettre en place un contrôle du stationnement dans le quartier afin de réduire les véhicules garés en dehors des emplacements prévus
	Rue du Général Leclerc/Rte de Montfermeil (Chelles)	Congestion / circulation	Axe majeur souvent saturé, activités commerciales	Pose d'une signalisation verticale et de marquages au sol adaptés
	RD117 (Allée de Montfermeil)	Congestion / circulation	Axe majeur souvent saturé	Mise en place de feux donnant la priorité aux bus, pose d'une signalisation verticale
Neuilly Plaisance	Av. du Maréchal Foch	Stationnement problématique	Avenue étroite avec stationnement. Centre ville, commerces.	Etudes complémentaires à mener



# Orientation 2 Améliorer la performance des lignes de bus

## Action 2 : Résoudre les points noirs de circulation bus

Commune	Axe / Localisation	Typologie des points durs	Effets observés	Pistes de solutions envisageables
Neuilly-sur-Marne	RD934/RD970 (Av. Jean Jaurès, Rue Paul et Camille Thomoux)	Congestion / circulation	Carrefour structurant à fort trafic, retards fréquents	Renforcer le marquage existant (signalisation directionnelle, zébra pour les îlots centraux, revêtements colorés selon les modes), sécuriser les cheminements cyclistes et piétons
	RD934 (B.d du Maréchal Foch, Av. Jean Jaurès)	Congedécristion / circulation	Axe structurant saturé, bus ralentis	Traitement dans le cadre des aménagements du Bus Bords de Marne
	RD970 (Pont Neuilly-sur-Marne)	Congestion / circulation	Rétrécissement de chaussée due à l'infrastructure du pont	Réalisation d'une étude spécifique nécessaire, en lien avec les contraintes de franchissement
Noisy-le-Grand	RD970 (bd. Paul Pambrun)	Congestion / circulation	Entrée de ville saturée, impacte réseau bus	Mise en place de feux donnant la priorité aux bus,
	RD75E (B.d. Souchet)	Congestion / circulation	Ralentissements fréquents	Redimensionnement du stationnement
	RD970 (bd. Paul Pambrun)	Congestion / circulation	Carrefour congestionné	Réfection du marquage au sol existant et renforcement de la signalétique verticale
	RD970 (bd. Paul Pambrun)	Congestion / circulation	Entrée de ville saturée, bus ralentis	Mise en place de feux donnant la priorité aux bus, couloirs de bus
	Réseau viaire au sein du tissu urbain (quartiers Varenne, Centre, Rive Charmante)	Trame viaire sinueuse	Voirie locale fragmentée, sinueuse, générant des temps de parcours bus instables	Aménagement de la chaussée sur les tronçons identifiés
Rosny-sous-Bois	Rle Boissière/Rue du Trou Morin (Noisy-le-Sec)	Congestion / circulation	Voirie étroite, manque de lisibilité notamment pour les bus	Signalisation à renforcer en amont des virages
	Bd de la Boissière (Montreuil)	Congestion / circulation	Voirie étroite congestionnée	Optimiser l'utilisation des espaces de stationnement sur voirie afin de dégager de la place sur la chaussée.
	RD902 (B.d Gabriel Péri)	Congestion / circulation	Axe structurant saturé, bus ralentis	Mise en place de feux donnant la priorité aux bus, renforcement de la signalétique existante, redimensionnement du stationnement
	Rond-Point de L'Europe	Congestion / circulation	Carrefour structurant à fort trafic, bus retardés	Réfection du marquage au sol (signalisation directionnelle, revêtements), sécuriser les cheminements cyclistes et piétons
	Rue du Général Gallieni	Congestion / circulation	Rétrécissement de chaussée, difficulté de croisement pour les bus. Tissu urbain de centre-ville	Réduction du rond point de l'Europe à 6,5 m de large au profit d'une piste cyclable le contournant
	Rue Philibert Hoffmann	Stationnement problématique / ouvrage d'entonnement	Voirie étroite avec stationnement bilatéral dense, ralentissements fréquents pour les bus. Lisibilité insuffisante à l'entrée de l'intersection.	Pose d'une signalisation verticale adaptée, redimensionnement du stationnement, contrôle renforcé du stationnement
	Avenue du Président John Kennedy	Stationnement problématique	Stationnement bilatéral réduisant fortement la largeur de circulation, gênant les croisements de véhicules et bus (stationnement illégal sur le trottoir)	Redimensionnement du stationnement, contrôle renforcé du stationnement, mise en place de horaires de livraison
	Avenue du Général de Gaulle	Congestion / circulation	Axe structurant saturé	
Vaujours	RD933	Congestion / circulation	Entrée/sortie urbaine très chargée	Travailler la signalétique pour faciliter les entrées/sorties sur la RD 933
Villemomble	RD116 (Rte de Noisy)	Congestion / circulation	Axe structurant saturé et étroit, bus ralentis	Mise en place de feux donnant la priorité aux bus



## Orientation 2 Améliorer la performance des lignes de bus

### Action 3 : Relayer les informations aux voyageurs

#### C.2.3.1. Anticiper les perturbations pour maintenir la lisibilité de l'offre

MOA : IDFM et  
 opérateurs de transport

- €

Dans un territoire en constante évolution, les travaux de voirie sont fréquents (renouvellement de réseau, réalisation d'aménagements cyclables, requalification d'espace publics...). La **capacité à anticiper les impacts sur la circulation des bus est déterminante**. Il est indispensable que les gestionnaires de voirie (communes et département) transmettent  **systématiquement en amont aux transporteurs**  toute information relative aux travaux susceptibles d'impacter le réseau de bus. Cette transmission anticipée pourra prendre la forme d'un bulletin d'information, qui permette aux opérateurs :

- D'établir des plans de déviation adaptés,
- D'ajuster les horaires si nécessaire,
- De préparer une communication claire pour les usagers, tant sur les arrêts que via les canaux numériques. En s'inscrivant dans une logique de gestion prévisionnelle des perturbations, le territoire de Grand Paris Grand Est garantit une meilleure résilience de son réseau et limite l'impact des travaux sur la satisfaction des voyageurs.

#### C.2.3.2. Garantir une information voyageurs fiable au service des usagers

MOA : CD93 et  
 communes

- €

Pour les arrêts équipés de borne d'information voyageur (BIV), les gestionnaires de voirie devront faciliter des possibilités de raccordement des opérateurs de transport au réseau électrique local, pour permettre un affichage de l'information voyageur. Cette mesure permet une cohérence avec les ambitions du projet de PDMIF, qui prévoit une information voyageur 100 % numérique d'ici 2030, en complément des supports physiques. L'amélioration de l'information en temps réel est un levier stratégique : elle réduit l'incertitude ressentie par les usagers, renforce leur capacité à s'adapter aux aléas, et, in fine, consolide leur fidélité au réseau de transports collectifs.

#### Cadre légal :

L'obligation d'informer les voyageurs en cas de modification significative du service public de transport collectif est rappelée par le Code des transports (**article L.1221-1**), qui confie aux autorités organisatrices et aux opérateurs de transport la responsabilité d'assurer une information accessible, fiable et actualisée



# Orientation 3 Améliorer l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges multimodaux

## Contexte et enjeu

Le territoire de Grand Paris Grand Est est actuellement desservi par neuf gares RER : dont 3 sur le RER A (Neuilly-Plaisance, Noisy-le-Grand – Mont d'Est et Noisy-Champs) puis 6 gares du RER E (Les Yvris – Noisy-le-Grand, Rosny-sous-Bois, Rosny-Bois-Perrier, Le Raincy-Villemomble-Montfermeil, Gagny et Le Chénay-Gagny). À cela s'ajoute le prolongement récent de la ligne 11 du métro jusqu'à Rosny-Bois-Perrier (en juin 2024). À l'avenir, l'offre de transport sera renforcée par l'arrivée des lignes 15 Sud, 15 Est et 16 du Grand Paris Express, avec notamment l'arrivée de nouvelles interconnexions et la création de la nouvelle gare de Clichy-Montfermeil. Les principales gares du territoire accueillent près de 34,9 millions de voyageurs par an. Elles jouent un rôle central dans le rabattement vers les différents modes de transport, facilitant ainsi les déplacements à l'échelle locale et régionale. La desserte locale repose sur environ 60 lignes de bus, 8 navettes, 2 services de transport à la demande (TAD) ainsi qu'une ligne de tramway (T4), qui traverse quatre communes via 15 stations. Dans ce contexte, renforcer l'intermodalité apparaît comme un enjeu stratégique majeur pour répondre efficacement aux besoins de mobilité de tous les usagers du territoire. Le territoire est bordé par les gares du RER A (Bry-sur-Marne, Val de Fontenay), RER E (Villiers-sur-Marne – Le Plessis-Tréville, Val de Fontenay, Bondy, Chelles-Gournay), RER B (Aulnay-sous-Bois, Sevran-Livry, le Vert-Galant), Transilien P (Chelles-Gournay) et K (Aulnay-sous-Bois).

## Actions à mettre en œuvre

- **Action 1** : Améliorer le rabattement et l'accessibilité vers les gares et les stations existantes
- **Action 2** : Accompagner la mise en service de nouvelles infrastructures de transport structurantes et la création de pôles d'échanges (en prévoyant leur accessibilité et leur intégration)

## Rattachement au projet de PDMIF

- **6.1.2** : Aménager l'espace public autour des pôles et des gares du Grand Paris Express pour une meilleure intermodalité et préserver des emplacements pour de futurs équipements d'intermodalité
- **6.1.6** : Faire des gares de véritables lieux de vie accueillants, à la croisée du transport et des services aux voyageurs du quotidien

## Acteurs concernés

- **Maitrise d'ouvrage** : GPGE, communes, IDFM, SGP
- **Principaux partenaires** : IDFM, opérateurs de transport, communes, GPGE
- **Autres partenaires** : FNAUT et associations d'usagers

## Objectifs de l'orientation

- Garantir une **accessibilité des pôles d'échanges** existants et en projet, en intégrant les besoins des personnes à mobilité réduite.
- **Développer des aménagements intermodaux fonctionnels**, confortables et sécurisés (stationnements vélo, jalonnement, lisibilité).
- **Valoriser les pôles comme lieux de transition multimodale** mais aussi de **services aux usagers** (abris, éclairage, sécurité, connectivité...).

## Planning de mise en œuvre

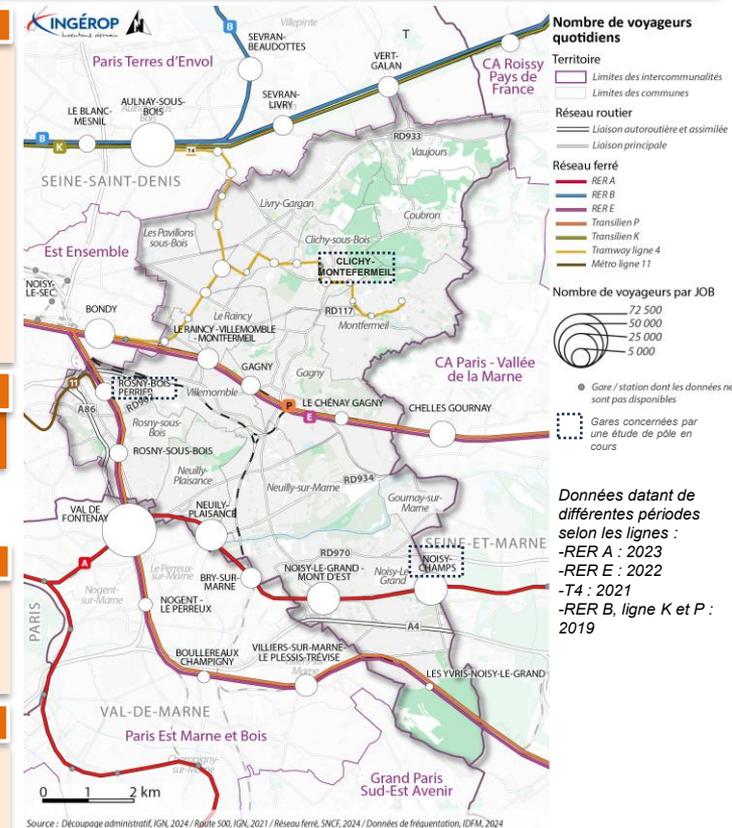
Court terme (0-2 ans)	Moyen terme (3-5 ans)	Long terme (+ 5 ans)
<b>Action 1</b>		
<b>Action 2</b>		

## Estimation financière

- **Action 1** : 258 500 €
- **Action 2** : - €

## Suivi et évaluation

- **Nombre d'études de pôles menées**
- **Evolution de la part modale des rabattements** en gares et stations
- **Niveau de satisfaction des usagers** sur la qualité des pôles (via enquête annuelles)





# Orientation 3 Améliorer l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges multimodaux

## Action 1 : Améliorer le rabattement et l'accessibilité vers les gares et les stations existantes

**C.3.1.1. Mener des études d'intermodalité au niveau de pôles** MOA : Communes, IdFM, gestionnaires de gare routière, CD93 200 000 €

L'amélioration des **conditions de rabattement** vers les gares existantes et des espaces publics associés devra être traitée dans le cadre d'**études de pôle**. Sur le territoire, certaines gares pourraient être concernées comme le **Chénay-Gagny** et le **Raincy-Villemomble-Montfermeil**. La réalisation de ces études devra être programmée au cours d'échanges entre les communes et IdFM.

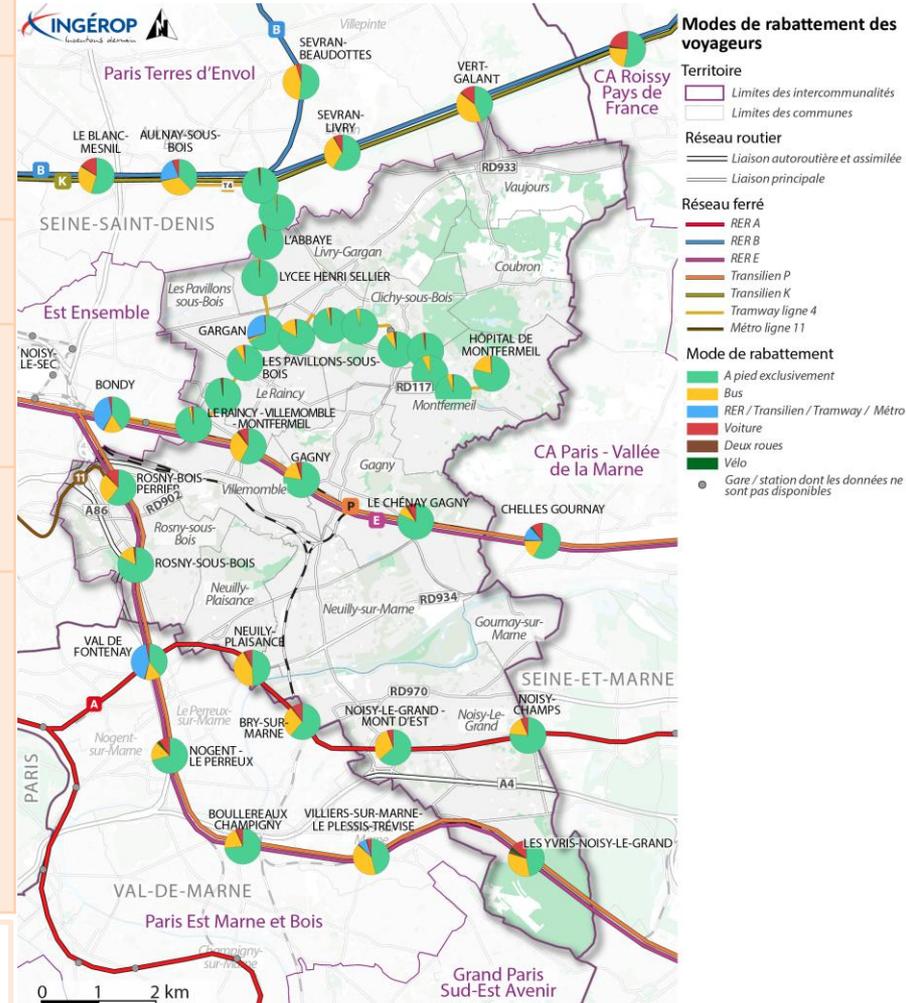
**C.3.1.2. Améliorer les connexions bus au niveau des pôles d'échanges majeurs du territoire** MOA : Communes, IdFM, CD93 - €

Le rabattement repose aussi sur l'**interconnexion du réseau de bus**. Il s'agit donc, de travailler avec Île-de-France Mobilités sur l'adaptation des horaires pour optimiser les correspondances avec les trains et en veillant à la desserte fine des quartiers situés à plus d'un kilomètre des gares en complément des instances déjà mises en place par IdFM. Le prolongement de la ligne 603 à Rosny-Bois-Perrier sera d'ailleurs opérationnel en ce sens en janvier 2026.

**C.3.1.3. Travailler une signalétique claire aux abords des pôles d'échange pour communiquer et sensibiliser les usagers** MOA : Communes, IdFM, CD93 13 500 €

- L'**intermodalité** sera d'autant plus efficace qu'elle sera lisible et accessible pour les usagers.
- La mise en place d'une **signalétique qualitative** aux abords des gares et aux principaux points d'accès constituera un levier essentiel : jalonnements piétons et cyclables, plans d'accès, informations sur les temps de parcours estimés.
  - En parallèle, des **actions de communication ciblées** seront menées pour promouvoir les solutions de rabattement existantes, en lien avec Île-de-France Mobilités et les communes du territoire.
  - Cette communication pourra être :
    - **matérielle** (panneaux, affiches disposées aux abords des gares et stations)
    - **numérique** (sites internet des communes, applications)
  - Elle visera à :
    - mieux **faire connaître les services disponibles**: stationnements vélo, arrêts de bus, circuits piétons
    - **accompagner les habitants dans leurs changements de pratiques de mobilité**.

**Cadre légal** : L'amélioration de l'intermodalité est définie par la **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)** de 2019. Cela répond également aux objectifs du projet de **Plan des Mobilités Île-de-France 2030 (PDMIF)**, qui encourage le développement de pôles d'échanges performants et accessibles sur l'ensemble du territoire. La démarche s'appuie en complément sur le **Code des transports (article L.1231-1 et suivants)** qui confie aux autorités organisatrices la responsabilité de faciliter l'intermodalité, ainsi que sur la **Stratégie Nationale Mobilité Active** qui promeut le développement des liaisons piétonnes et cyclables vers les gares. Elle participe aux objectifs de la **loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (2015)**.



Source : Découpage administratif, IGN, 2024 / Réseau ferré, SNCF, 2024 / Données des modes de rabattement des gares du RER A (Enquête 2023), des gares du RER E (Enquête 2022), des stations du T4 (Enquête 2021) et des gares du RER B Ligne K et Ligne P (Enquête 2019), IdFM



# Orientation 3 Améliorer l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges multimodaux

## Action 1 : Améliorer le rabattement et l'accessibilité vers les gares et les stations existantes

C.3.1.4. : Encourager et renforcer l'attractivité du réseau de transport en commun

MOA : Communes, IDFM, CD93

45 000 €

Le développement de l'**intermodalité** constitue un **levier essentiel pour encourager l'usage des transports collectifs et réduire la dépendance à la voiture individuelle**. L'amélioration de l'accessibilité aux gares et stations existantes est une priorité pour renforcer l'attractivité du réseau et accompagner le report modal dans un contexte où la marche est très utilisée pour le rabattement vers les stations de transports en commun. Offrir aux habitants des **trajets de rabattement** sûrs, confortables et efficaces vers les pôles d'échanges vise à réduire l'usage de la voiture sur de courtes distances et favoriser un usage plus systématique des transports en commun. En fonction des contextes locaux, plusieurs leviers pourront être mobilisés pour favoriser le rabattement à pied ou à vélo vers les gares et stations :

- Gares situées au cœur des centralités urbaines proches de zones denses de résidence comme Gagny, et Noisy-le-Grand, Rosny-sous-Bois, le Raincy-Villemomble, Rosny-Bois-Perrier : favoriser les modes actifs de rabattement, renforcer les services de multimodaux (stationnement vélo sécurisé, maintenance des installation quotidienne...)
- Gares localisées en zones résidentielles moins denses (pavillonnaire) ou plus éloignées des centralités urbaines comme les Yris ou le Chénay-Gagny : encourager les dispositifs de P+R, de covoiturage et améliorer la signalétique et la visibilité des offres de transport disponibles,

A noter les enjeux spécifiques autour des gares de Neuilly-Plaisance (gare déjà saturée par le rabattement tous modes) et de Rosny-Bois-Perrier (connaissant une augmentation marquée des rabattements en voiture avec l'arrivée en juin 2024 de la ligne 11) nécessitant un travail particulier entre les communes et IdFM, notamment d'analyse fine des structures de rabattement à Rosny-Bois-Perrier pour proposer des solutions adaptées.

Globalement, les attentions suivantes devront être apportées sur ces espaces :

- **Renforcer l'éclairage public et la qualité des trottoirs** dans un rayon de **300 à 500 mètres** autour des pôles d'échanges afin d'assurer des parcours agréables et sécurisants, particulièrement en soirée ou en hiver
- **Créer ou requalifier des itinéraires cyclables continus** dans les secteurs stratégiques
  - pour encourager les déplacements à vélo vers les principales gares localisées dans des tissus denses **notamment à Rosny-Bois-Perrier, Noisy-le-Grand Mont d'Est, Gagny, Rosny-sous-Bois et le Raincy-Villemomble**
  - Traiter, avec une attention particulière, **les cheminements dans les quartiers résidentiels** en développant, lorsque cela est possible, des parcours apaisés reliant les quartiers d'habitation aux stations de transport collectif.
- Développer des **stationnements vélos sécurisés** à proximité immédiate des gares (cf. action 2 de l'orientation 1 « Développer l'usage du vélo » de la thématique « modes actifs, accessibilité et transition énergétique ») :
  - Cette action constituera un axe prioritaire (dans un périmètre de 100 m autour des pôles d'échanges et de 70 m en cas de financement IdFM) :
    - arceaux vélos accessibles en cœur de ville
    - Parkings Vélos fermés et sécurisés pour les pôles d'échanges majeurs
  - Cette offre de stationnement devra être adaptée au profil de fréquentation de chaque gare pour répondre au mieux aux besoins locaux.
  - La question du stationnement vélo est également centrale, comme l'illustrent les projets en cours à Gagny et Le Chénay-Gagny : alors que ces deux gares sont aujourd'hui peu favorables à l'intermodalité vélo (absence de station Vélib', manque de consignes sécurisées), des investissements sont prévus à l'horizon 2030 pour créer une consigne de 112 places de stationnement sécurisé à Gagny et une étude est en cours côté SNCF pour la mise en place de 60 au Chénay-Gagny.

Cette mesure est liée à l'action A.3.5. sur le travail de labélisation des P+R, pour faciliter les modalités de rabattement vers les gares.

### Le financement IdFM :

- Pour les collectivités MOA : 70% de subvention d'investissement et 100% de subvention d'exploitation pour les Parkings Vélos fermés et sécurisés
  - Pour la SNCF ou RATP MOA : 100 %% de subvention d'investissement et 100 % de subventions d'exploitation pour les Parkings vélos



# Orientation 3 Améliorer l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges multimodaux

## Action 2 : Accompagner la mise en service de nouvelles infrastructures de transport structurantes et la création de pôles d'échanges (en prévoyant leur accessibilité et leur intégration)

<b>C.3.2.1. Poursuivre ou finaliser les études de pôles des gares du Grand Paris Express</b>	MOA : Communes, IdFM, SGP	- €
--	---------------------------	-----

Afin de faciliter les pratiques d'intermodalité, les **pôles gares futurs de Clichy-Montfermeil et Rosny-Bois-Perrier** font l'objet d'études spécifiques (le pôle de Noisy-Champs est en cours de travaux). Il s'agit ainsi d'accompagner la réalisation de ces études et d'assurer leur finalisation en amont de la mise en service des gares afin de permettre la réalisation des études de faisabilité et de maîtrise d'œuvre. Les enjeux complémentaires, indépendants des études de pôles, sont de mettre en place des aménagements et services satisfaisants : quais confortables, zones d'attente abritées, information voyageurs multimodale et en temps réel, stationnements vélos sécurisés, bornes de recharge, services partagés lorsque le contexte s'y prête. Les jalons sont :

- Rosny-Bois-Perrier: étude de pôle à lancer sous MOA IDFM courant 2025
- Clichy-Montfermeil: étude de pôle en cours de finalisation, pilotée par GPGE.



Future gare de Clichy-Montfermeil (Site de la ville de Montfermeil)

<b>C.3.2.2. Travailler l'intégration des pôles aux dynamiques locales</b>	MOA : Communes, IdFM, SNCF	- €
---	----------------------------	-----

Dès la **phase de conception ou d'aménagement**, les accès piétons, cyclables et les correspondances bus doivent être pensés comme des composantes à part entière du projet. Cette action vise à garantir que chaque nouvelle gare, station ou pôle d'échange soit facilement accessible, bien connectée aux autres modes, et intégrée de manière qualitative dans son environnement urbain (cf. C.3.1.1.).

- **L'aménagement des abords des gares** devra faire l'objet d'un soin particulier avec, par exemple, une attention portée sur :
  - le traitement des **sols**
  - les **plantations**
  - la **visibilité des accès**
  - la gestion des **eaux pluviales**
  - le **mobilier urbain : bancs, poubelles**
- **Des liaisons piétonnes et cyclables directs** devront relier le pôle aux équipements structurants proches (écoles, équipements sportifs, commerces, logements collectifs).
- Les **infrastructures de transport** ne devront **pas créer de coupures urbaines** dans la ville mais, au contraire, permettre de **reconnecter des quartiers** et devront être perméables aux mobilités douces.
- Les **programmes d'accompagnement** devront ainsi intégrer :
  - La **sécurisation des abords**
  - l'**éclairage**
  - la **mise à niveau des points d'arrêt**
  - la création de **cheminements directs et continus**
  - la **lisibilité des parcours**



Future gare de Rosny-Bois-Perrier (Site du Grand Paris Express)

Dans les **zones denses**, cela peut impliquer un réaménagement des trottoirs, des traversées et des zones de rabattement. Dans les secteurs plus **résidentiels**, il conviendra de relier les quartiers d'habitation aux nouveaux pôles par des itinéraires apaisés, jalonnés et continus. **Les études de pôle** représenteront l'occasion de requalifier un cœur de quartier, une entrée de ville ou un secteur délaissé. Cela devra être anticipé en lien avec les communes concernées et intégrée, si nécessaire, aux réflexions de planification urbaine (PLUi, OAP, projets ANRU). Ces études de pôle ont pour enjeu d'optimiser l'intermodalité, améliorer l'accessibilité, la sécurité, et de valoriser le contexte urbain local. Elles impliquent des acteurs institutionnels (Région département, intercommunalité) l'AOM, les opérateurs de transports, les acteurs financiers (fonds mobilisés), des acteurs privés et usagers (gestionnaires d'infrastructure...). Elles sont composées d'un diagnostic, des propositions d'aménagement et d'un plan d'action et de financement.



Future gare de Noisy-Champs (Site de l'EpaMarne)

**Cadre légal :** L'accompagnement à la création et à la mise en service de pôles d'échanges structurants s'inscrit dans les priorités définies par la **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)**, qui encourage la création d'espaces multimodaux accessibles et fonctionnels. La démarche s'appuie également sur les dispositions du **Code des transports**, sur la **Stratégie Nationale Mobilité Active** pour le développement des liaisons douces, ainsi que sur les obligations issues de la **loi du 11 février 2005** relative à l'accessibilité des équipements publics.

## 3. Fiches actions

# Thématique logistique urbaine

ORIENTATIONS	ACTIONS		MESURES	
<p><b>1.</b> Optimiser le transport et la livraison des marchandises</p>	1.1	Identifier les flux de PL de transit	D.1.1.	Diriger les flux de PL de transit sur les axes routiers adaptés
	1.2	Harmoniser et adapter la réglementation pour faciliter sa compréhension et son application	D.1.2.1	Améliorer le partage des arrêtés municipaux
			D.1.2.2	Développer un cadre réglementaire partagé et cohérent
	1.2	Promouvoir des modes de livraison plus performants et durables	D.1.3.1	Poursuivre le déploiement d'aires de livraison
			D.1.3.2	Favoriser l'implantation de points relais et de consignes
			D.1.3.3	Développer le recours à la cyclologistique
<p><b>2.</b> Préserver les sites à vocation logistique et développer l'usage du mode fluvial</p>	2.1	Développer le transport fluvial en développant les activités logistiques fluviales et en accompagnant via des partenariats les différents projets portant sur le transport fluvial	D.2.1.1	Maintenir et envisager le développement des activités de logistique fluviale
			D.2.1.2	Poursuivre les réflexions partenariales engagées autour de la Marne
			D.2.1.3	Participer aux échanges sur le site combiné de Chelles/Vaires-sur-Marne et de Noisy-le-Sec
	2.2	Améliorer la performance de l'armature logistique	D.2.2.	Mettre en cohérence l'armature logistique du territoire



# Orientation 1 Optimiser le transport et la livraison des marchandises

## Contexte et enjeux

Le territoire de Grand Paris Grand Est est traversé par plusieurs **axes structurants (A3, A86, RD933, RD934...)** qui concentrent une part importante des **flux logistiques**. Certaines zones d'activités (**comme par exemple la ZAC de la Maltournée à Neuilly-sur-Marne ou la zone industrielle de Fait à Vaujours**), génèrent un trafic important de **pooids lourds et de véhicules utilitaires**. La congestion aux heures de pointe nuit à l'efficacité des livraisons, tandis que les **nuisances liées au bruit et à la pollution** impactent la qualité de vie en milieu urbain.

Face à l'essor du e-commerce et à la densification urbaine, il devient crucial **d'organiser les flux et d'optimiser la logistique urbaine à l'échelle intercommunale**. L'enjeu est de concilier performance économique, réduction des impacts environnementaux et meilleure intégration des flux dans l'espace urbain.

## Actions à mettre en œuvre

- **Action 1** : Identifier les flux de PL de transit
- **Action 2** : Harmoniser et adapter la réglementation pour faciliter sa compréhension et son application
- **Action 3** : Promouvoir des modes de livraison plus performants et durables

## Rattachement au projet de PDMIF

- **10.3.2** : Mieux connaître l'offre d'aires et d'autres outils de livraison et l'adapter aux besoins de la logistique actuelle
- **10.3.3** : Tenir compte de la circulation des véhicules lourds dans le partage de la voirie pour permettre la massification des flux de marchandises
- **10.1.4** : Faciliter l'accueil et la bonne intégration d'espaces logistiques en zone dense

## Acteurs concernés

- **Maitrise d'ouvrage** : CD93 et communes
- **Principaux partenaires** : Métropole du Grand Paris, GPGE, acteurs économiques, HAROPA, VNF

## Objectifs de l'orientation

- **Réduire les nuisances provoquées** par les activités de transport de marchandises
- **Harmoniser** les règles communales en matière de circulation des PL et prendre en compte les nouvelles pratiques (e-commerce...)
- **Favoriser les pratiques de logistiques plus durables, notamment pour le dernier kilomètre** (cyclologistique...)

## Planning de mise en œuvre

Court terme (0-2 ans)	Moyen terme (3-5 ans)	Long terme (+ 5 ans)
Action 1		
Action 2		
Action 3		

## Estimation financière

- **Action 1** : 14 000 €
- **Action 2** : 30 400 €
- **Action 3** : 47 000 €

## Suivi et évaluation

- Nombre d'aires de livraison créées
- Nombre de communes recourant à DiaLog
- Mise en place de la réglementation commune
- Nombre de points relais et consignes



Jalonnement PL, entrée de ville des Pavillons-sous-Bois, Ingérop, 2025

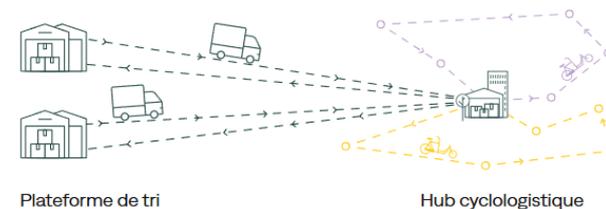


Schéma organisationnel pour comprendre la cyclologistique, Les boîtes à vélo, 2025



# Orientation 1 Optimiser le transport et la livraison des marchandises

## Action 1 : Identifier les axes support du trafic poids-lourds de transit

D.1.1. Diriger les flux de PL de transit sur les axes routiers adaptés

MOA : CD93, Communes

14 000 €

La mesure vise à **diriger le trafic des poids lourds de transit vers les axes routiers des réseaux magistraux et primaires**. La redirection des PL de transit sur ces axes contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de particules fines le long du maillage local et au niveau des zones d'habitation, favorisant ainsi une meilleure qualité de l'air. L'objectif est de **réorienter les flux motorisés des PL** selon une logique de **hiérarchisation fonctionnelle** du réseau, tout en apaisant les circulations dans les secteurs résidentiels et centraux. Cette ambition s'appuie sur une **démarche partenariale** avec les communes et les différents gestionnaires de voirie.

Les axes autorisés au trafic de PL en transit correspondent au niveau 1 et niveau 2 de la hiérarchie du réseau routier (cf. A.1.1.) soit :

- Des **axes autoroutiers** : A 86, A 4, A 103,
- Des **axes départementaux** : RD 933, RD 934, RD 117 (hors allée de Montfermeil), RD 902, RD 40, RD 129, RD 116, RD 943, RD 116, RD 370, RD 10, RD 10 E, RD 986, RD 37, RD 194, RD 33, RD 330, RD 75 E, RD 75, RD 44, RD 78

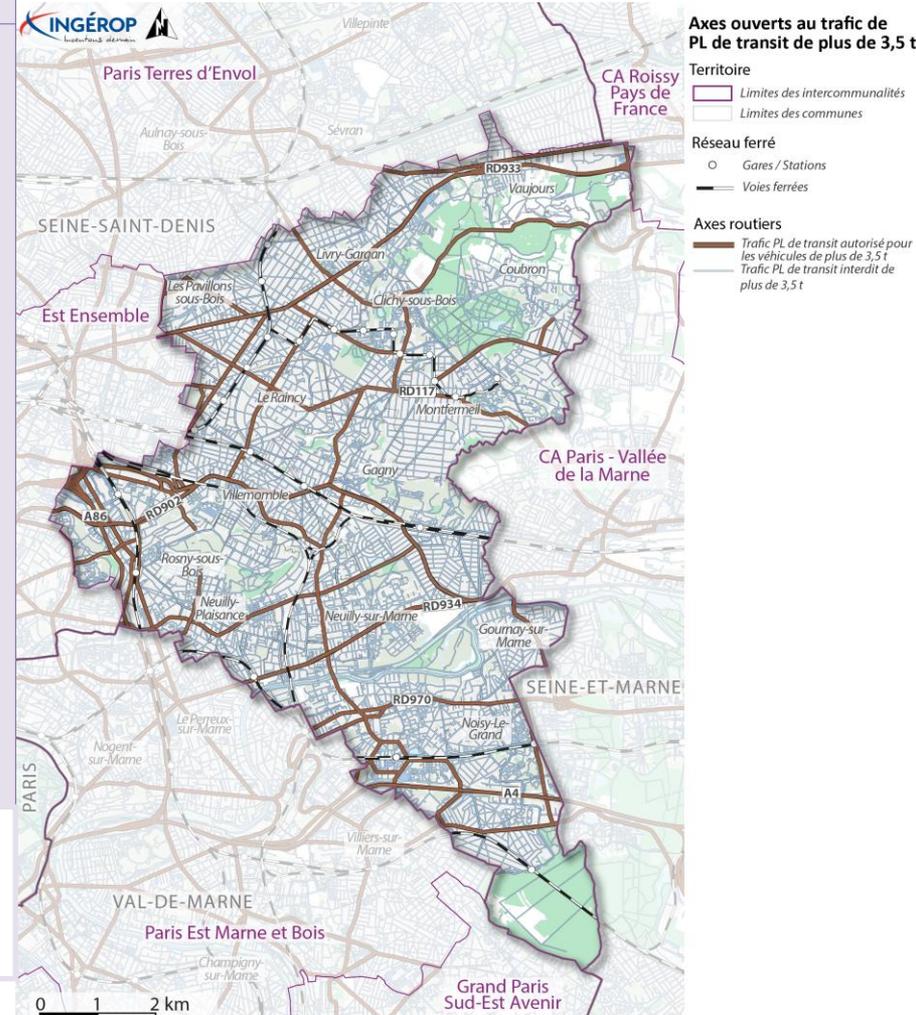
Pour accompagner la direction des PL en transit sur le territoire, des mesures complémentaires seront mises en place avec un travail de lobbying auprès des opérateurs GPS, avec par exemple :

- Renforcer le **jalonement des entrées et sorties** des axes magistraux et structurants (panneaux d'interdiction),
- Renforcer le **contrôle des PL** au niveau des centre-ville et sur les itinéraires de shunt (ex : quartier des Abbesses à Gagny),
- Retravailler les **sens de circulation selon une logique intercommunale** afin de limiter le trafic de shunt sur certains axes.

Cette mesure sera complétée par un travail d'échange et de communication à destination des transporteurs du territoire (acteurs économiques et de la logistique).

### Cadre légal :

Le **Code de la route**, notamment les articles **R.411-17 à R.411-24**, autorise les autorités compétentes (préfets ou maires) à restreindre ou interdire la circulation de certaines catégories de véhicules, y compris les poids lourds, sur des portions spécifiques du réseau routier. Ces restrictions peuvent être motivées par des considérations de sécurité, de protection de l'environnement ou de qualité de vie.





# Orientation 1 Optimiser le transport et la livraison des marchandises

## Action 2 : Harmoniser et adapter la réglementation pour faciliter sa compréhension et son application

D.1.2.1. Améliorer le partage des arrêtés municipaux	MOA : Communes	- €
--	----------------	-----

Le territoire de Grand Paris Grand Est se caractérise par une **réglementation locale fragmentée** en matière de circulation PL et de livraisons, avec des arrêtés municipaux qui varient fortement d'une commune à l'autre (le tonnage autorisé, les horaires de livraison ou les secteurs de restriction). Cette situation nuit à la **lisibilité des règles** pour les **transporteurs** et à l'efficacité de la logistique urbaine, dans un contexte où le territoire est davantage un territoire de réception que d'émission.

La mesure vise à :

- Améliorer la **lisibilité** des règles de circulation et de livraison sur l'ensemble du territoire, en **facilitant leur appropriation** par :
  - les transporteurs
  - les commerçants
  - les opérateurs de logistique urbaine
- Permettre une **réduction** :
  - des erreurs d'itinéraire
  - des infractions involontaires
  - des conflits d'usage liés aux réglementations parfois contradictoires entre communes voisines

Il s'agit de **généraliser et systématiser le recours à l'outil DiaLog**, qui permet de numériser les arrêtés municipaux et de les rendre consultables en temps réel par les opérateurs de transport et les systèmes de navigation. Cette plateforme, conforme aux exigences d'ouverture des données publiques, constitue un levier essentiel pour rendre les règles visibles et anticipables. Pour saisir un arrêté, les collectivités éditent leurs données grâce à un formulaire facilitant la saisie. Les informations sont ensuite mises à disposition des opérateurs GPS, services tiers qui souhaitent collecter ces données et consultables par tous sur la carte interactive en ligne.

D.1.2.2. Développer un cadre réglementaire partagé et cohérent	MOA : Communes, GPGE, MGP	30 400 €
--	---------------------------	----------

L'harmonisation de la réglementation s'inscrit dans la démarche du Pacte pour une logistique métropolitaine portée par la Métropole du Grand Paris, en faveur d'une logistique plus sobre, mieux organisée et plus compatible avec les **objectifs de transition écologique**. Ce Pacte entend proposer, à terme, une **refonte des réglementations de transport de marchandises** afin d'aboutir à un cadre **réglementaire commun** à l'ensemble du territoire de la Métropole. **En lien avec la proposition de référentiel de la Métropole, il s'agit de mettre en place une réglementation suivant les principes ci-dessous :**

- **Pour les PL supérieur à 12 m** : interdiction de circulation entre 7h et 17h ou 7h et 20h (au choix des communes) du lundi au samedi inclus
- **Pour les PL supérieur à 3,5 tonnes (camions porteurs)** : interdiction des PL en transit de plus de 3,5 tonnes sur les axes qui ne correspondent pas au premier et deuxième niveau de la hiérarchie du réseau routier (cf. A.1.1.)
- **Limitation de la durée des arrêtés sur les aires de livraison** à 30 min et interdiction d'y stationner en dehors de certaines plages horaires (par exemple entre 7h et 17h)

Il s'agira ainsi de revoir les règles applicables en matière de livraisons et de circulation des véhicules de transport de marchandises, et de favoriser une **approche partagée** sur des principes communs : horaires autorisés, tonnages, signalisation, zones de livraison. L'intercommunalité assurera la coordination entre les différents gestionnaires et pilotera la création de ce cadre réglementaire, le cas échéant. Pour aboutir à cela, seront mis en place à échelle intercommunale :

- Un diagnostic précis du trafic de PL,
- Un benchmark et une analyse précises de la déclinaison des Pactes pour la logistique métropolitaine,
- Rédaction d'un projet de cadre réglementaire avec consultation publique, suivi d'une mise en œuvre

### Pactes pour la logistique métropolitaine :

L'application des Pactes, et notamment du Pacte n°2 réalisé en 2021, pour une logistique métropolitaine implique pour l'intercommunalité de prendre en compte :

- Adoption d'un référentiel partagé entre les communes, et harmonisation des règles de circulation pour le transport de marchandises (horaires, gabarits autorisés, sens de circulation...),
- Révision du PLUi pour la préservation du foncier logistique, en s'appuyant sur les mémos de la Métropole :
  - Intégrer la logistique dans les opérations d'aménagement,
  - Harmoniser les réglementations de transport de marchandises,
  - Mutualiser les espaces logistiques,
  - Penser au fluvial pour le transport de marchandises)



# Orientation 1 Optimiser le transport et la livraison des marchandises

## Action 3 : Promouvoir des modes de livraison plus performants et durables

D.1.3.1. Poursuivre le déploiement d'aires de livraison	PDMIF recommandation	MOA : Communes, GPGE	40 000 €
---	-------------------------	----------------------	----------

Le **PLUI de GPGE** indique que pour les **constructions neuves** destinées au commerce et activités de service (pour les activités d'artisanat, de commerce de détail et d'activité d'accueil de clientèle), **une aire de livraison doit être réalisée lorsque la surface de vente dépasse 700 m<sup>2</sup>**. Pour les constructions destinées aux cuisines dédiées à la vente en ligne, une aire de livraison pour 100m<sup>2</sup> de surface plancher doit être réalisée. Les interventions à mettre en place en lien avec le déploiement de ces aires pourront ainsi être les suivantes :

- Etudier l'opportunité de développer de nouvelles aires de livraison, adaptées aux VUL et règlementée de manière souple, avec des changements possibles d'usages en fonction des périodes de la journée,
- Mise en place d'un disque spécifique pour les livraisons, pour faciliter le contrôle de la durée de stationnement,
- Développer des outils numériques facilitant la gestion des aires de livraisons et permettant un suivi de ces dernières ainsi que la vidéo surveillance,
- Pour plus de visibilité et de cohérence, un Schéma Directeur des Aires de Livraison (SDAL) pourrait être élaboré à long terme, afin de mettre en cohérence la signalétique et d'éviter l'effet cumulatif des arrêts qui répondent à des besoins ponctuels et spécifiques. Il permettra également d'établir la localisation d'aires de livraison sur le territoire

Le **CEREMA** préconise, dans la rubrique « Aménager les aires de livraison », l'aménagement **d'aires de livraison d'une longueur entre 12 et 15 m** (soit l'équivalent de trois places de stationnement automobile) et d'une largeur comprise entre 2,20 et 2,50 m, afin de permettre l'accessibilité de l'emplacement par un camion en marche. Les aires pour les vélos cargos seront aussi à prendre en compte dans ces démarches.

D.1.3.2. Favoriser l'implantation de points relais et de consignes	PDMIF recommandation	MOA : Communes, GPGE	- €
--	-------------------------	----------------------	-----

A l'échelle du département, Grand Paris Grand Est constitue un territoire où la logistique est relativement peu développée : on y observe moins de mouvements de marchandises et moins d'entrepôts. Toutefois, avec ses nombreux commerces et zones résidentielles ainsi qu'avec son emplacement stratégique en bordure de la Zone à Faibles Émissions, le territoire offre des opportunités pour développer la logistique urbaine du dernier kilomètre ainsi que des activités productives. Les besoins de livraison de proximité n'ont jamais été aussi importants avec le développement des pratiques de e-commerce. Il s'agit ainsi de :

- **Favoriser l'implantation de points relais dans les commerces** pour permettre de réduire les distances parcourues par les véhicules de transport mais aussi par les particuliers, et répondre aux besoins de livraisons de proximité. Cela peut passer par un travail partenarial avec les acteurs du domaine et des échanges avec le monde commerçant (les cartes de diagnostic de l'existant sont présentées en annexe n°3)
- **Accompagner l'implantation de consignes sur le territoire** (en créant des partenariats locaux et valorisant des espaces peu utilisés ou vacants). Elles doivent être **positionnées à proximité d'aires de livraison pour faciliter leur approvisionnement** et à proximité de polarités pour faciliter l'accès des usagers. Les communes peuvent ainsi vérifier la présence de points relais à proximité immédiate (pour assurer la complémentarité) et veiller aux conditions d'implantation pour décider des attributions de droits d'utilisation de l'espace public par les opérateurs souhaitant les développer sur leur territoire. Un travail partenarial avec les opérateurs permettra d'équiper en priorité les gares RER

D.1.3.3. Développer le recours à la cyclologistique	PDMIF recommandation	MOA : GPGE, communes	7 000 €
---	-------------------------	----------------------	---------

La cyclologistique est un mode de livraison particulièrement adapté aux enjeux de livraison du **dernier kilomètre** et nécessite des coûts d'investissement limités. Pour développer ce mode de livraison, le projet de PDMIF préconise deux pistes d'action :

- Que les **collectivités locales agissent via les marchés publics** (appels d'offre intégrant un volet logistique) pour intégrer des critères dédiés à la cyclologistique, quand cela est possible.
- Que les **communes puissent favoriser la mise en place d'expérimentations autour de la cyclologistique**, en proposant des espaces pouvant faire office de hubs (en passant notamment pas la signature de convention d'occupation temporaire de locaux vacants dans les zones denses). Les communes pourront ainsi se saisir de cet enjeu.

Le développement de la cyclologistique pour la livraison de marchandises passe par les grandes étapes suivantes :

- **Identification du besoin** : évaluation des besoins de transports de marchandises (identifier le type de marchandises, quantité, fréquences de livraison...), analyse des zones de livraison, analyse des coûts (acquisition des vélos...)
- **Planification de la mise en œuvre opérationnelle** : mise en place d'une expérimentation du système en définissant les ressources matérielles et humaines nécessaires, la possibilité d'intégration à des tournées existantes de véhicules motorisés ou en remplacement
- Définir les **modalités de gestion** : internalisé ou externalisé (rencontre avec des sous-traitants)

Ces interventions peuvent s'accompagner de la création **d'aires adaptées aux vélos cargo** et aux triporteurs. Les aires de livraison et de stationnement pour la cyclologistique doivent prendre en compte un **mobilier dédié et la réduction des obstacles**. Cette mesure est également étroitement liée au dimensionnement des aménagements cyclables, à proximité des zones d'activités : **leur dimensionnement doit pouvoir permettre la circulation des vélos-cargos, pouvant atteindre 1,10 m de large** et nécessitant donc des aménagements adaptés pour la cohabitation avec les autres cyclistes. Les aires de livraison dédiées devront également être dimensionnées afin de faciliter les manœuvres en entrant et en sortant de l'espace de stationnement.



# Orientation 2 Préserver les sites à vocation logistique et développer l'usage du mode fluvial

## Contexte et enjeux

Le territoire de GPGE est bordé par la **Marne** et le **Canal de l'Ourcq**, offrant un **potentiel logistique**, avec le canal de Chelles, encore peu exploité pour le transport de marchandises. Alors que les axes routiers sont régulièrement saturés, le **transport fluvial apparaît comme une alternative durable, silencieuse et moins polluante, en phase avec les objectifs de transition écologique. Aujourd'hui, les usages restent limités, faute d'infrastructures adaptées et de connexions efficaces** avec les zones d'activités. La reconversion ou la création de quais logistiques permanents ou temporaires pourrait faciliter le report modal vers la voie d'eau, notamment pour les flux de matériaux de construction ou la logistique du dernier kilomètre. Le **projet de PDMIF fixe ainsi l'objectif de doubler la part de marchandises** (en tonnes/km) entrant et sortant de la Région transportées avec le mode fluvial et ferré. Le **port de Gournay est notamment identifié sur le territoire** comme étant un port d'intérêt régional pour le trafic de marchandises. Ce levier est stratégique pour désaturer les réseaux routiers, améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de CO<sub>2</sub> sur le territoire. Il nécessite une coordination avec les acteurs portuaires et les intercommunalités voisines.

## Actions à mettre en œuvre

- **Action 1** : Développer le transport fluvial en développant les activités logistiques fluviales et en accompagnant via des partenariats les différents projets portant sur le transport fluvial
- **Action 2** : Améliorer la performance de l'armature logistique

## Rattachement au projet de PDMIF

- **10.1.1** : Définir une armature logistique régionale cible pour permettre une organisation rationnelle des flux de marchandises intrarégionaux
- **10.1.3** : Maintenir les sites d'accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification
- **10.2.4** : Développer la complémentarité entre les modes ferroviaire et fluvial dans les ports
- **10.2.7** : Préserver les fonctions logistiques dans les ports franciliens urbains mixtes

## Acteurs concernés

- **Maitrise d'ouvrage** : GPGE, communes concernées par les cours d'eau
- **Principaux partenaires** : Métropole du Grand Paris, CD93, GPGE, acteurs économiques, intercommunalités limitrophes, gestionnaires des voies d'eau et des ports (VNF, Ville de Paris, Société des Ports de Paris (HAROPA PORT)), Paris Est marne et Bois

## Objectifs de l'orientation

- **Promouvoir un transport plus durable**, en phase avec les objectifs de transition énergétique.
- **Valoriser le potentiel logistique de des cours d'eau**
- **Réduire le nombre de poids-lourds** par le développement d'alternatives fluviales
- **Contribuer à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et à l'amélioration de la qualité de l'air** sur le territoire

## Planning de mise en œuvre

Court terme (0-2 ans)	Moyen terme (3-5 ans)	Long terme (+ 5 ans)
-----------------------	-----------------------	----------------------

Action 1

Action 2

## Estimation financière

- Action 1 : 40 000 €
- Action 2 : 40 000 €

## Suivi et évaluation

- **Volume de marchandises transportées** par voie d'eau sur le territoire, et transitant via le port de Gournay-sur-Marne
- **Participation aux échanges** sur les démarches partenariales et à proximité (nombre d'échanges avec les partenaires et le territoire de Paris Est Marne et Bois)





# Orientation 2 Préserver les sites à vocation logistique et développer l'usage du mode fluvial

## Action 1 : Développer le transport fluvial

<p><b>D.2.1.1. Maintenir et envisager le développement des activités de logistique fluviale</b></p>	<p>MOA : GPGE, HAROPA, VNF</p>	<p>40 000 €</p>
---	--	---------------------

Les alternatives au transport routier pour le transport de marchandises sont peu développées sur le territoire de GPGE. Si le transport fluvial a permis la circulation de marchandises via le Canal de l'Ourcq et la Marne aux 19<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> siècle, il a connu un déclin suite à l'avènement du transport ferroviaire et routier.

Le SRDIF-E a inscrit le port de Gournay comme un élément de l'armature logistique régionale, la relocalisation d'activités logistique doit y être privilégiée. Il s'agit de mener une étude sur :

- le potentiel de développement du site
- le foncier mobilisable
- les entreprises intéressées, etc.

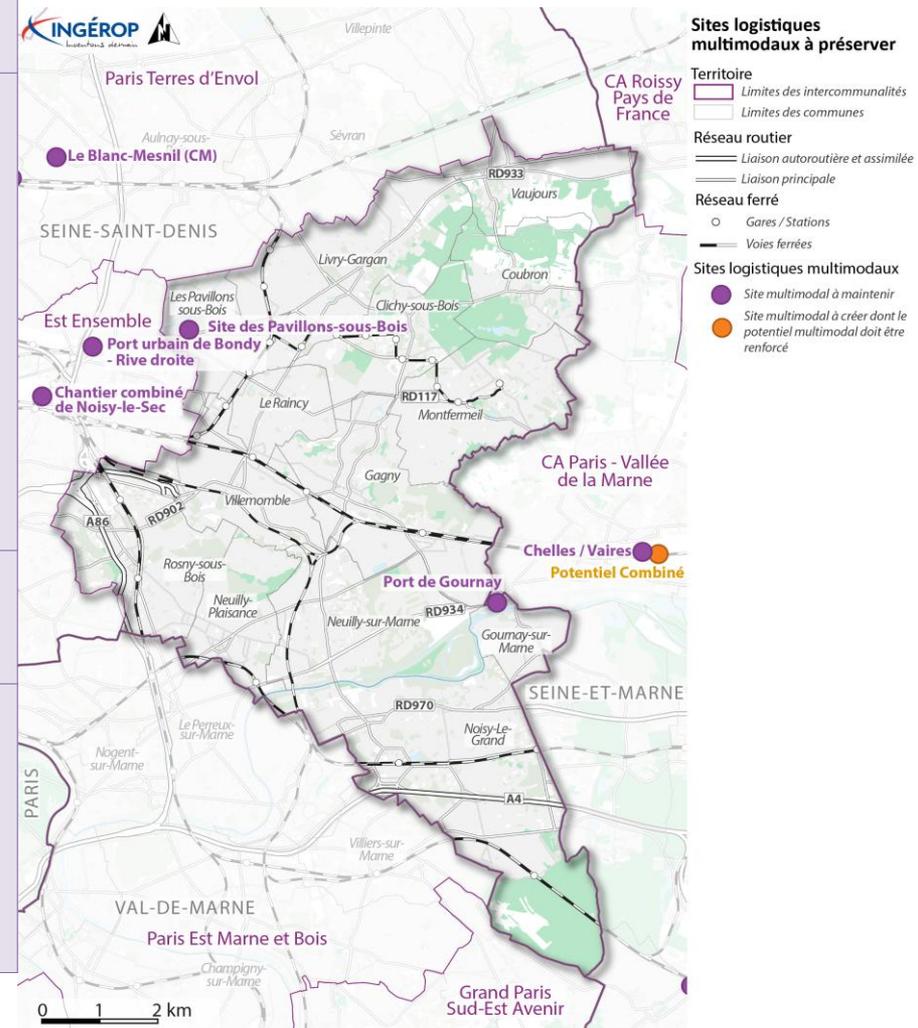
A noter que dans le PLUi de Grand Paris Grand Est, le port de Gournay-sur-Marne est classé en zone UF, correspondant aux secteurs avec des activités industrielles, artisanales, commerciales etc.

Le site des Pavillons-sous-Bois (également inscrit au SDRIF-E), permettant le retournement des péniches doit être préservé dans ses fonctions actuelles (pas d'évolution prévue).

<p><b>D.2.1.2. Poursuivre les réflexions partenariales engagées autour de la Marne</b></p>	<p>MOA : Communes, Métropole du Grand Paris, Paris Est Marne et Bois</p>	<p>- €</p>
--	--	------------

Des réflexions sont également en cours sur le territoire de Paris Est Marne et Bois pour envisager le développement du transport de passagers sur la Marne. Il s'agit pour Grand Paris Grand Est de s'intégrer à la démarche avec un travail commun en associant également les acteurs de la logistique métropolitaine, avec les collectivités et les institutions. L'intercommunalité s'intégrera aussi aux réflexions autour du Canal de l'Ourcq.

Les démarches prendront également en compte les mobilités de loisirs et de tourisme sur la Marne, par le biais de soutien à des expérimentations. La commune de Neuilly-Plaisance est active en ce sens et est favorable à développer davantage le transport touristique et de loisirs sur la Marne.



Source : Découpage administratif, IGN, 2024 / Plan des Mobilités en Île-de-France, Conseil Régional d'Île-de-France, 2024



# Orientation 2 Préserver les sites à vocation logistique et développer l'usage du mode fluvial

## Action 1 : Développer le transport fluvial

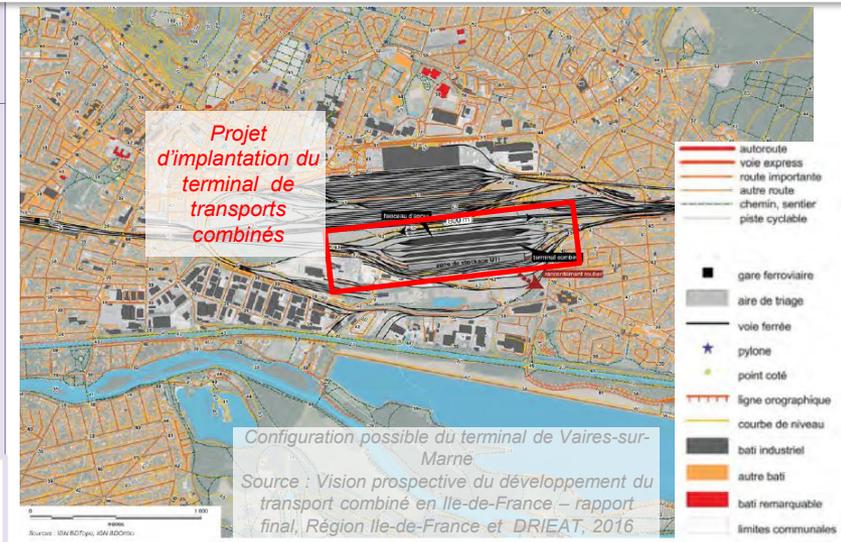
D.2.1.3. Participer aux échanges sur le site combiné de Chelles/Vaires-sur-Marne et de Noisy-le-Sec	MOA : GPGE, Etat, HAROPA, SNCF Réseau	- €
---	---------------------------------------	-----

Dans la logique de réduction de l'étalement des emprises logistiques inscrite au **SDRIF-E**, deux sites combinés (ferroviaire et fluvial) sont identifiés à proximité du territoire de Grand Paris Grand Est : l'ancien site de triage de Chelles/Vaires ainsi que le chantier combiné de Noisy-le-Sec. Le premier, à créer, est situé à un peu plus d'un kilomètre de Gournay-sur-Marne. Il est notamment identifié dans le cadre du CPER 2021-2027 avec pour objectif de désaturer à l'échelle de la Région les terminaux existants, ainsi que comme un site multimodal à créer au projet de PDMIF. Le chantier combiné de Noisy-le-Sec est l'un des 4 chantiers combinés route-rail actifs de la Région identifiés par le SDRIF-E. Ce dernier a pour ambition de maintenir et de renforcer ses activités.

L'**intercommunalité prendra part aux échanges avec les partenaires** (Etat, Région, CD, EPCI, communes, SNCF, acteurs logistiques...), afin de s'intégrer dans les démarches autour de ces sites et d'anticiper les effets sur le trafic poids-lourds sur le territoire.

**Cadre légal :**  
Le **SDRIF-E** reconnaît le fret fluvial comme levier essentiel pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et désengorger les réseaux routiers :

- Le développement de **nouveaux équipements portuaires**,
- L'amélioration des **infrastructures multimodales**, en lien avec les ports fluviaux, pour favoriser l'intermodalité et la fluidité des échanges



## Action 2 : Améliorer la performance de l'armature logistique

D.2.2. Mettre en cohérence l'armature logistique du territoire	MOA : GPGE et communes	40 000 €
--	------------------------	----------

Les activités logistiques doivent être installées à **proximité des points nœuds de communication** (A4, A86 par exemple), **conformément aux dispositions prises par le SDRIF-E** qui préconise un travail partenarial entre les acteurs de la logistique, les intercommunalités et les villes pour favoriser la réalisation de peu de projets fonciers d'ampleur (c'est-à-dire égal ou supérieur à 10 000 m²). Une réflexion sur l'armature logistique à l'échelle territoriale revêt une importance accrue en raison de la forte pression exercée sur le foncier dans l'est de l'Ile-de-France.

Les pistes d'actions à mettre en œuvre seront les suivantes :

- **Identifier et préserver des sites logistiques stratégiques** (dans les pôles économiques et industriels par exemple ZI de Fait à Vaujours, ZAE de Rosny 2 à Rosny-sous-Bois, ZAE des Arcades à Noisy-le-Grand, ZAC de Livry-Gargan...) et promouvoir les hôtels logistiques et d'activité sur des tènements fonciers importants (à parti de 5 000 m²),
- **Prioriser les implantations multimodales**, notamment le terminal de Vaires-sur-Marne pour développer le transport combiné, et le port de Gournay pour le fret fluvial,
- **Développer la logistique du dernier kilomètre durable** avec des espaces urbains de distribution (EUD ou ELU) à proximité des pôles commerciaux ou des nœuds de transport en commun, tout en préservant des accès aux poids-lourds, afin de décarboner le flux aval de livraison (véhicules utilitaires légers électriques, cyclo logistique, etc.).

Cela pourra également passer par la prise en compte du renforcement du maillage des stations bioGNV : identification du foncier potentiel et transformation de stations-services existantes.

## 4. Glossaire

**ADEME** : Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie

**AOM** : Autorité Organisatrice de Mobilité

**ANRU** : Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine

**BAAC** : Base de données des Accidents Corporels de la Circulation

**BHNS** : Bus à Haut Niveau de Service

**BIV** : Borne d'Information Voyageur

**CA** : Communauté d'Agglomération

**CC** : Communauté de Communes

**CCI** : Chambre de Commerce et d'Industrie

**CD93** : Conseil Départemental de Seine St Denis

**CEE** : Certificat d'Economies d'énergie

**CEREMA** : Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

**CPER** : Contrat de Plan Etat-Région

**EDPM** : Engin de déplacement Personnel Motorisé

**EPCI** : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

**EPT** : Etablissement Public Territorial

**EUD** : Espace Urbain de Distribution

**FNAUT** : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

**GPE** : Grand Paris Express

**GPGE** : Grand Paris Grand Est

**GPS** : Global Positioning System

**GR** : Sentier de Grande Randonnée

**GRP** : Sentier de Randonnées de Pays

**IdFM** : Île de France Mobilités

**INSEE** : Institut National de la Statistique et des Etudes Économiques

**IRVE** : Infrastructure de Recharge de Véhicule Electrique

**LOM** : Loi d'Orientation des Mobilités

**MGP** : Métropole du Grand Paris

**MOA** : Maitrise d'Ouvrage

**OAP** : Orientations d'Aménagement et de Programmation

**ONISR** : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

**PAVE** : Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public

**PDMIF** : Plan des Mobilités en Ile de France

**PL** : Poids Lourds

**PLUi** : Plan Local d'Urbanisme intercommunal

**PLM** : Plan Local de Mobilité

**PMR** : Personne à Mobilité Réduite

**PR** : Sentiers de Promenade de Randonnée

**P+R** : Parking-Relais

**RATP** : Régie Autonome des Transports Parisiens

**RD** : Route Départementale

**RER** : Réseau Express Régional d'Ile de France

**RN** : Route Nationale

**RRIR** : Réseau Routier d'Intérêt Régional

**SDAP** : Schéma directeur d'Accessibilité Programmée

**SDIC** : Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables

**SDRIF-E** : Schéma Directeur de la Région Île-de-France - Environnemental

**SGP** : Société des Grands Projets

**SIG** : Système d'Information Géographique

**SNCF** : Société Nationale des Chemins de fer Français

**T** : Tramway

**TC** : Transports Collectifs

**TCSP** : Transport en Commun en Site Propre

**VAE** : Vélo à Assistance Electrique

**VIF** : réseau Vélo Ile de France

**VNF** : Voies Navigables de France

**ZAE** : Zone d'Activité Economique

**ZAC** : Zone d'Aménagement Concerté

**ZI** : Zone Industrielle

**2RM** : 2 Roues Motorisés

## 5. Estimation financière

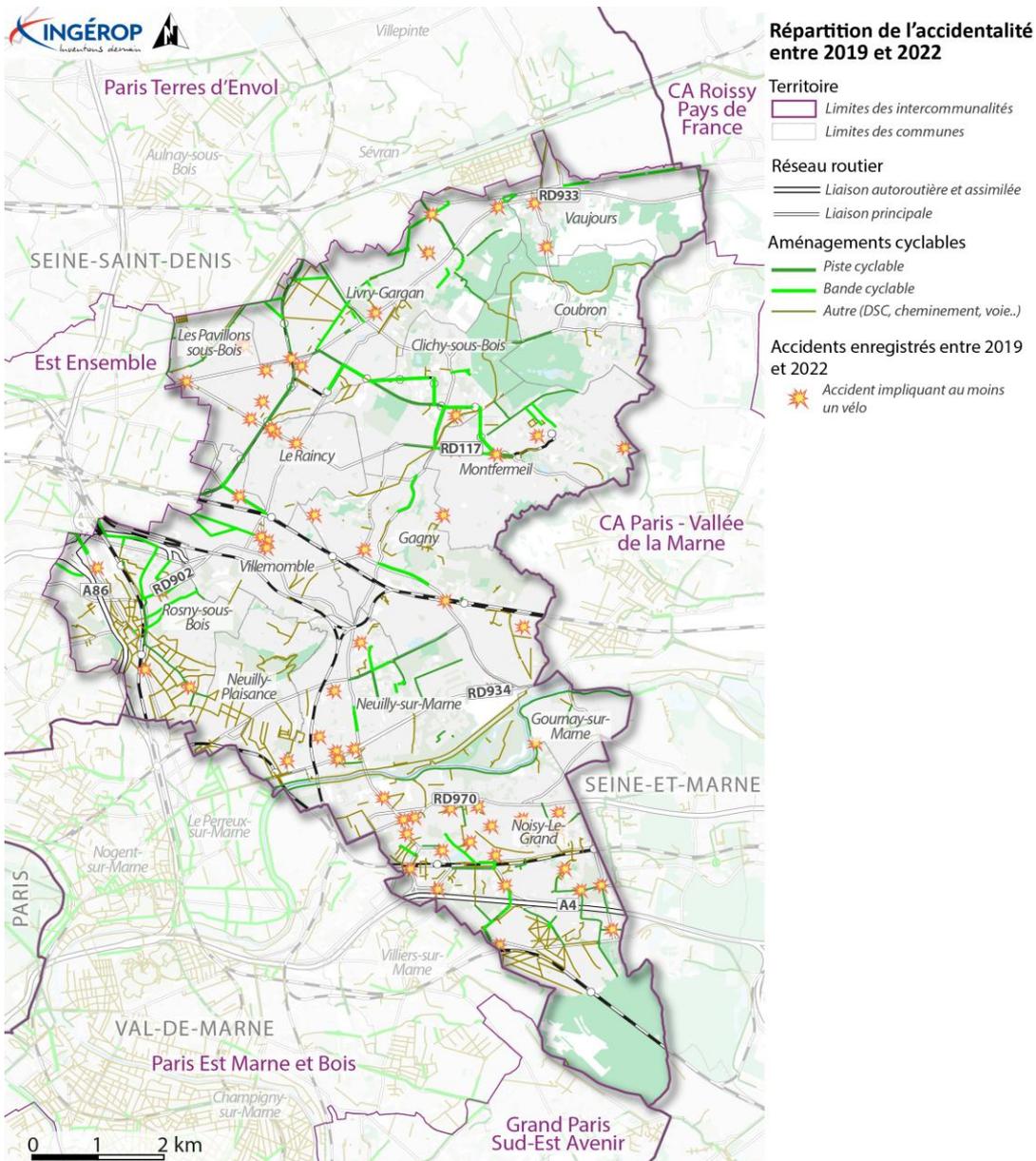
# ESTIMATION FINANCIÈRE

- ▶ **L'estimation financière présentée au sein des fiches actions et dans le tableau ci-contre est réalisée sur la base de forfaits et de ratios de coûts, à partir d'hypothèses.** Les forfaits sont ainsi appliqués pour les mesures ponctuelles (exemple d'un abri vélo) alors que les ratios sont utilisés pour les mesures relatives à des linéaires de voirie, d'itinéraires cyclables ...
- ▶ **L'estimation financière est donnée à titre indicative et est à consolider par des études plus précises concernant les mesures et actions d'aménagement.**
- ▶ **Certaines interventions ne sont pas chiffrées car faisant partie de budgets de fonctionnement ou nécessitant une consolidation du projet** (exemple de franchissements de cours d'eau).

Thématique	Orientation	Estimation financière HT
Réseau routier, circulation et stationnement (A)	Fluidifier, améliorer et sécuriser la circulation automobile	5 790 000 €
	Faciliter les transitions aux limites communales	50 000 €
	Maîtriser et gérer le stationnement automobile	260 000 €
Modes actifs, accessibilité et transition énergétique (B)	Développer l'usage du vélo	11 690 000 €
	Conforter la place de la marche	210 000 €
	Développer les pratiques d'écomobilité / favoriser le recours aux véhicules électriques (transition énergétique)	3 180 000 €
	Accompagner aux changements des comportements et des pratiques de mobilité	360 000 €
	Planifier l'accessibilité de la chaîne de déplacement	190 000 €
Transports collectifs (C)	Développer les modes de transports collectifs lourds et les transports en commun de surface, alternatifs à la voiture	20 000 €
	Améliorer la performance des lignes de bus	1 460 000 €
	Améliorer l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges multimodaux	260 000 €
Logistique urbaine (D)	Optimiser le transport et la livraison des marchandises	90 000 €
	Préserver les sites à vocation logistique et développer l'usage du mode fluvial	80 000 €
<b>TOTAL</b>		<b>23 640 000 €</b>

## 6. ANNEXES

# ANNEXES 1 – localisation des points accidentogènes vélo



Source : Découpage administratif, IGN, 2024 / Route 500, IGN, 2021 / Réseau ferré, SNCF, 2024 / Bases de données annuelles des accidents corporels de la circulation routière 2005-2022, ONISR, 2024

## Clichy-sous-Bois

Nom point d'arrêt	Arrêt accessible
Lycée Alfred Nobel	En partie
Chêne Pointu	Non
Clichy sous Bois Mairie	Non
Sept Iles	En partie
Collège Romain Rolland	Non
Emile Zola	Non
Sept Iles	En partie
La Pelouse	Non
La Lorette	En partie
Avenue Ladrette	Non
Parc des Sports	Non
Collège Louise Michel	En partie
Emile Zola	Non
Lycée Alfred Nobel	En partie
La Lorette	En partie
Collège Louise Michel	En partie
Emile Zola	En partie
Romain Rolland	En partie
Clichy-sous-Bois Mairie	En partie
Romain Rolland	En partie
Avenue Ladrette	Non
Clichy sous Bois Mairie	Non
Parc des Sports	Non

## Coubron

Nom point d'arrêt	Arrêt accessible
Corot	Non
Mairie	Non
Stade	Non
La Source	En partie
Place du Patis	En partie
La Source	En partie
Ferme	Non
Corot	Non
Maison de Fer	Non
Jean Moulin	Non

## Gagny

Nom point d'arrêt	Arrêt accessible
Jean Jaurès - Henri Barbusse	Non
Collège Pablo Neruda	Non
Paul de Kock	Non
Gaîté	En partie
Maison Rouge	Non
Cimetière	Non
Les Abbesses	Non
Collège	Non
Paul de Kock	Non
Gagny RER	En partie

## Gournay-sur-Marne

Nom point d'arrêt	Arrêt accessible
Place Churchill	Non
Eglise de Gournay	Non
Place Roosevelt	Non
Eglise de Gournay	Non
Rond-Point des Pyramides	Non

## Le Raincy

Nom point d'arrêt	Arrêt accessible
Place Churchill	En partie
Eglise de Gournay	Non
Place Roosevelt	Non
Eglise de Gournay	Non
Rond-Point des Pyramides	En partie
Centre Sportif - Piscine	Non
Gare du Raincy Villemomble Montfermeil	Non
Rond-Point Thiers	Non

## Les Pavillons-sous-Bois

Nom point d'arrêt	Arrêt accessible
La Fourche	En partie
Eglise	En partie
La Fourche	En partie
Eglise	En partie
Villageoise	En partie
Victor Hugo - Jean Moulin	Non
Robert Schuman	Non

## Livry-Gargan

Nom point d'arrêt	Arrêt accessible	Nom point d'arrêt	Arrêt accessible
Gambetta	En partie	Libération	Non
Vauban	Non	Chanzy	Non
Roger Salengro	Non	Chanzy	Non
Vauban	Non	Léon Blum	En partie
Président Kennedy	Non	Léo Lagrange	Non
Poudrerie	Non	Square Henri Legrand	Non
Montesquieu	Non	Republique - Marx Dormoy	En partie
Victor Hugo - Jean Moulin	Non	Président Kennedy	Non
Republique - Marx Dormoy	En partie	Eglise Notre Dame de Livry	Non
Montesquieu	Non	Charles de Gaulle	Non
Chanzy	Non	Collège Lucie Aubrac	Non
Léon Blum	En partie	Jean Jaurès / Vauban	En partie
Mairie	Non	Charles de Gaulle	En partie
Avenue du Coteau - Ecole Normale	Non	Jean-Jacques Rousseau / Schuman	En partie
Eglise Notre Dame de Livry	Non	Mairie	Non
Marc Sangnier	Non	République Marx Dormoy	Non
Condorcet Liégeard	Non	Collège Lucie Aubrac	Non
Gambetta	En partie	Ancien Cimetière	Non
Gambetta	En partie	Marc Sangnier	Non
Résidence Jean Monnet	Non	Charles de Gaulle	Non
Résidence Jean Monnet	Non	Gutenberg / Lycée Bouilloche	En partie
Poudrerie	Non	Ancien Cimetière	Non
Condorcet Liégeard	Non	Gutenberg / Lycée Bouilloche	En partie
Square Henri Legrand	Non	Place de la Libération	En partie
Charles de Gaulle	En partie	Gambetta	En partie
Ancien Cimetière	Non		
Schuman	Non		

## Montfermeil

Nom point d'arrêt	Arrêt accessible
Le Château	Non
Victor Hugo	En partie
Fleurs	En partie
Fontaine Jean Valjean	Non
Les 4 Chênes	Non
Les 4 Chênes	Non
Paul Bert	Non
Rue de Coubron	Non
Parc	Non
Ampère	Non
Arago	Non
Victor Hugo	Non
Les Gazelles	Non
Maison Guyot	Non
ESAT	Non
L'Ermitage	En partie
Hôpital de Montfermeil	Non
Sept Iles	Non
Maison de Fer	Non
Arago	En partie
Hôpital Intercommunal	Non
Les Frênes	Non
Maison Guyot	Non
Hôpital Intercommunal	Non
Sept Iles	Non
Jean Moulin	En partie
Mairie	Non

Nom point d'arrêt	Arrêt accessible
Parc	Non
Hôpital de Montfermeil	Non
Victor Hugo	Non
Notre Dame des Anges	Non
Hôpital de Montfermeil	En partie
Paul Bert	Non
Château	Non
Notre Dame des Anges	Non
ESAT	Non
Collège Jean Jaurès	Non
Tilleuls	Non
Tilleuls	Non
Fleurs	Non
Ampère	Non
Arts	Non
Denis Papin	Non
Maison des Jeunes	En partie
Rue de Coubron	Non
Eric Tabarly	Non
Arago	Non
Rue de Coubron	Non
Parc	Non
Paul Bert	Non
Victor Hugo	Non
Haute Futaie	En partie
Les Bosquets	En partie
Arago	En partie
Fontaine Jean Valjean	Non
Collège Jean Jaurès	Non

Nom point d'arrêt	Arrêt accessible
L'Ermitage Eric Tabarly	En partie Non
Hôpital de Montfermeil	Non
Arts	Non
Rue de Coubron	Non

## Neuilly-Plaisance

Nom point d'arrêt	Arrêt accessible
Neuilly-Plaisance RER	En partie
Neuilly-Plaisance RER	En partie
Les Deux Communes	Non
Georges Clémenceau	Non
Georges Clémenceau	Non
Victor Hugo	Non
Cimetière	Non
Blancheville	Non
Château d'Eau	En partie
Bougainville	Non
Pasteur	Non
L'Avenir	Non
Île-de-France	En partie
Place de la Résistance	Non
Ville Évrard	Non
Léon Blum	Non
Maison Blanche	Non
Maison Blanche	Non
Place des Victoires	Non
Blancheville	Non

## Noisy-le-Grand

Nom point d'arrêt	Arrêt accessible
Les Yvris Noisy-le-Grand RER	En partie
Les Hauts Châteaux	Non
La Butte aux Cailles	Non
Mairie	Non
Chapelle	En partie
Chapelle	Non
Les Graviers	Non
Les Richardets - Centre	Non
Mairie	Non
Noisy-le-Grand - Mont d'Est RER	En partie
Les Graviers	Non
Noisy-le-Grand - Mont d'Est RER	Non
Montgolfière	Non
Les Richardets - Centre	Non
Chapelle	Non

## Villemomble

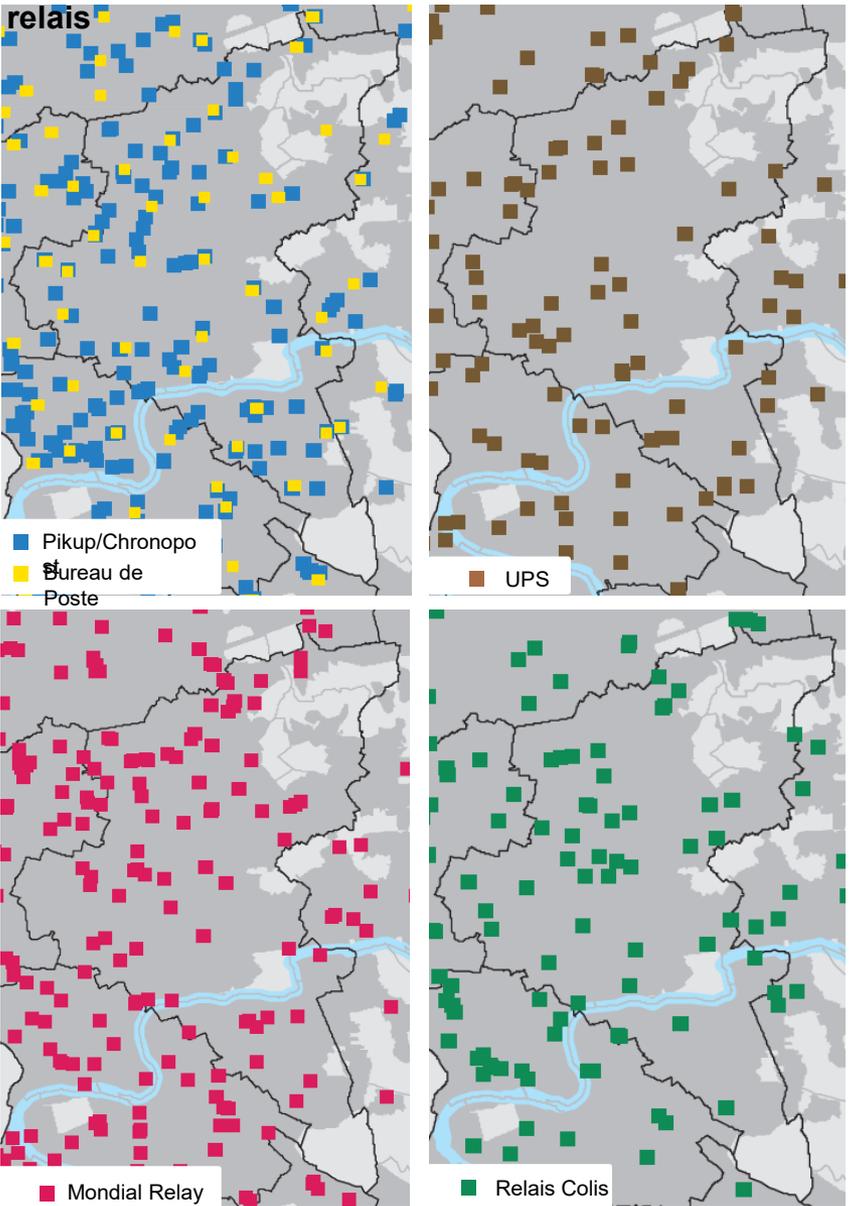
Nom point d'arrêt	Arrêt accessible
Gagny RER	En partie
Franklin - Coquetiers	Non
Le Raincy-Villemomble-Montfermeil RER	Non
Franklin - Sablière	Non

## Rosny-sous-Bois

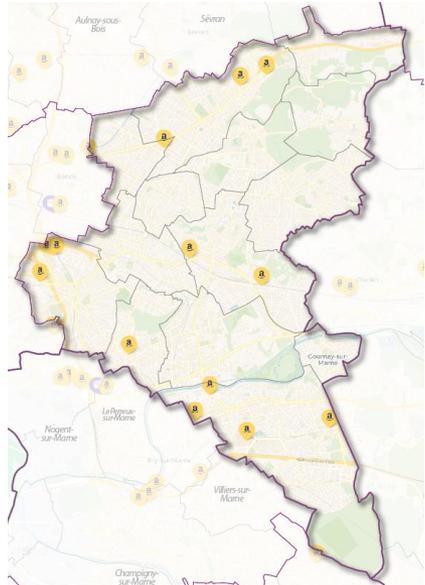
Nom point d'arrêt	Arrêt accessible
Rosny-sous-Bois RER	En partie
Gabriel Péri / Françoise Dolto	En partie
Saussaie Beauclair-Domus	Non
Bois-Perrier Nord	En partie
Van Derheyden	Non
Jean de Mailly-Hoffmann	Non
Rosny-sous-Bois RER	En partie
Marché des Boutours	En partie
Etienne Dolet	Non
Rosny 2 Nord	En partie
La Dhuys	Non
Saussaie Beauclair-Domus	Non
Médéric	Non
Gare de Rosny-Bois Perrier	Non
Bois Perrier RER - Rosny 2	En partie
Van Derheyden	En partie
Gare de Rosny - Bois-Perrier	Non
Rosny-sous-Bois RER	En partie
Gabriel Péri / Françoise Dolto	En partie
Saussaie Beauclair-Domus	Non
Bois-Perrier Nord	En partie
Van Derheyden	Non
Jean de Mailly-Hoffmann	Non
Rosny-sous-Bois RER	En partie

Nom point d'arrêt	Arrêt accessible
Marché des Boutours	En partie
Etienne Dolet	Non
Rosny 2 Nord	En partie
La Dhuys	Non
Saussaie Beauclair-Domus	Non
Médéric	Non
Gare de Rosny-Bois Perrier	Non
Bois Perrier RER - Rosny 2	En partie
Van Derheyden	En partie
Gare de Rosny - Bois-Perrier	Non

## Localisation de points relais



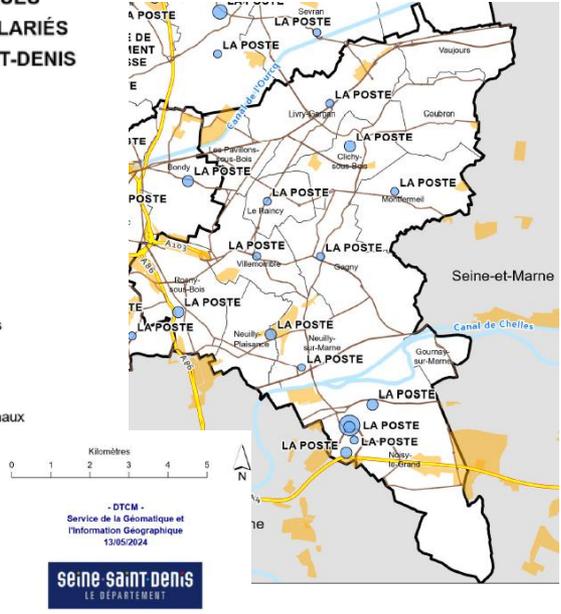
## Localisation des Amazon Lockers sur le territoire de GPGE



Source : Attac France, 2023

## OPÉRATEURS LOGISTIQUES DU COURRIER DE 20 SALARIÉS ET PLUS EN SEINE-SAINT-DENIS

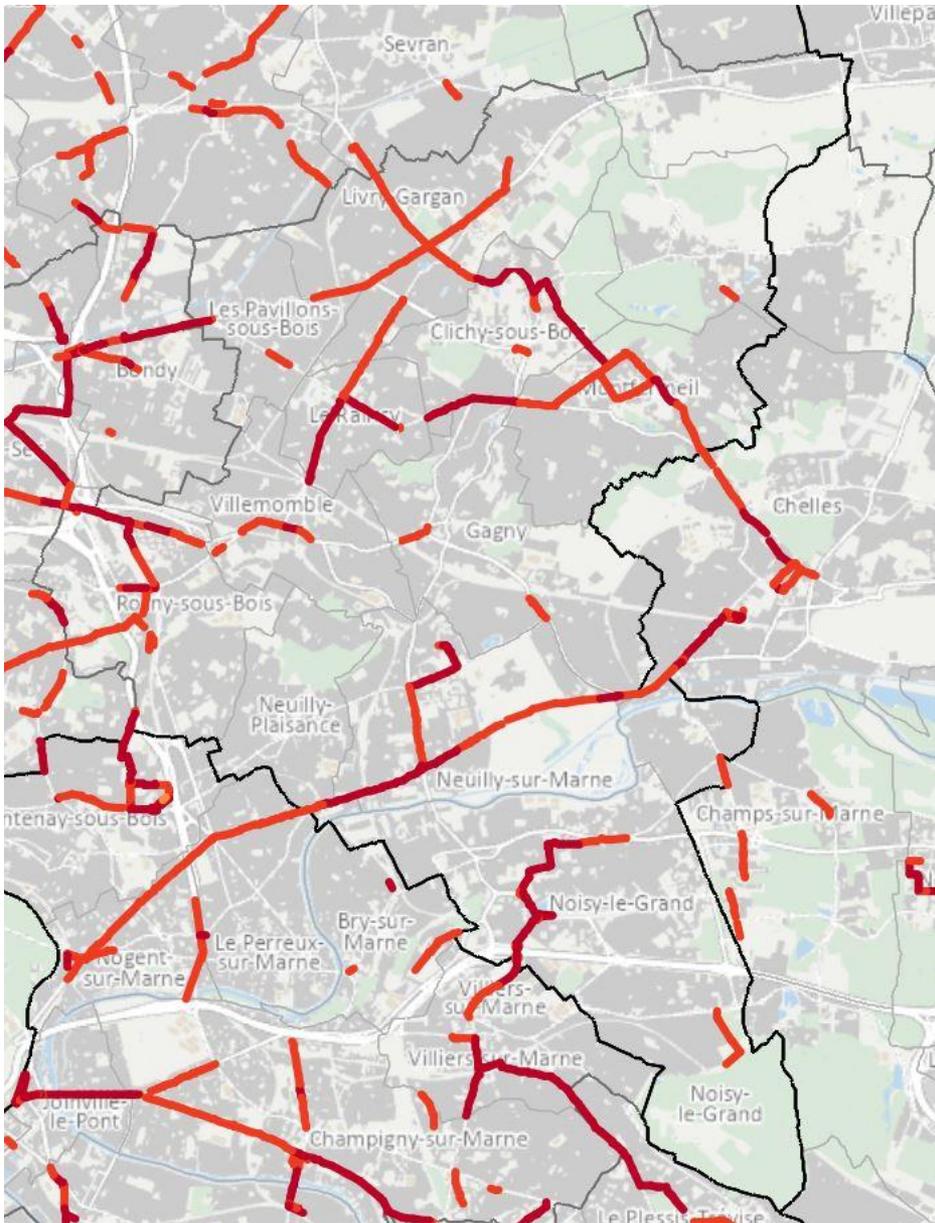
- 29 à 49 salariés
- 50 à 99 salariés
- 100 à 199 salariés
- 200 à 249 salariés
- 250 à 499 salariés
- 500 à 499 salariés
- Zones d'activités économiques
- Les rues départementales
- Autoroutes
- Hydrographie - Fleuves et Canaux



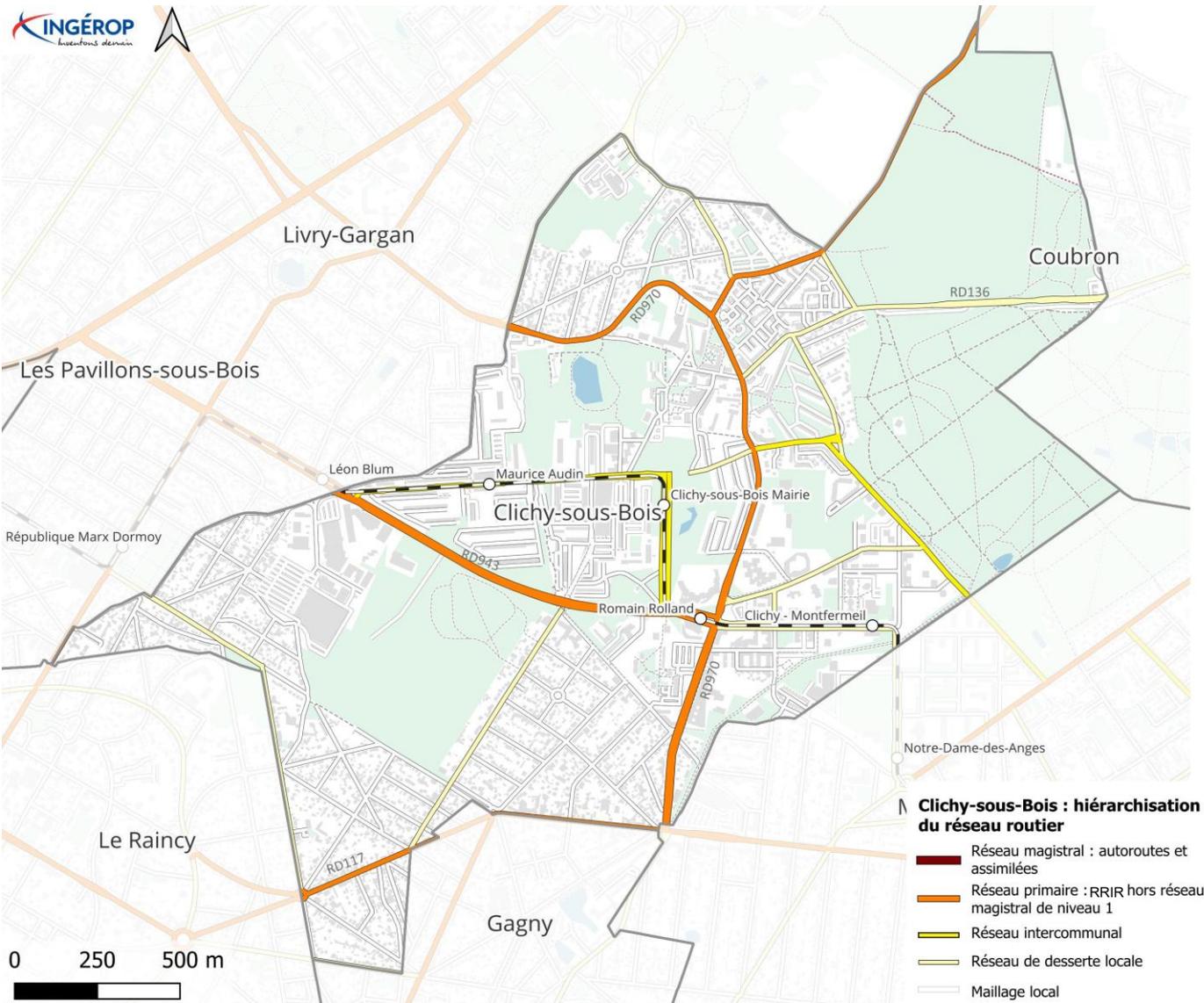
Source : Base Sirene des entreprises - CD93 - SDCT - MLU

Source : Département de la Seine-Saint-Denis, 2024

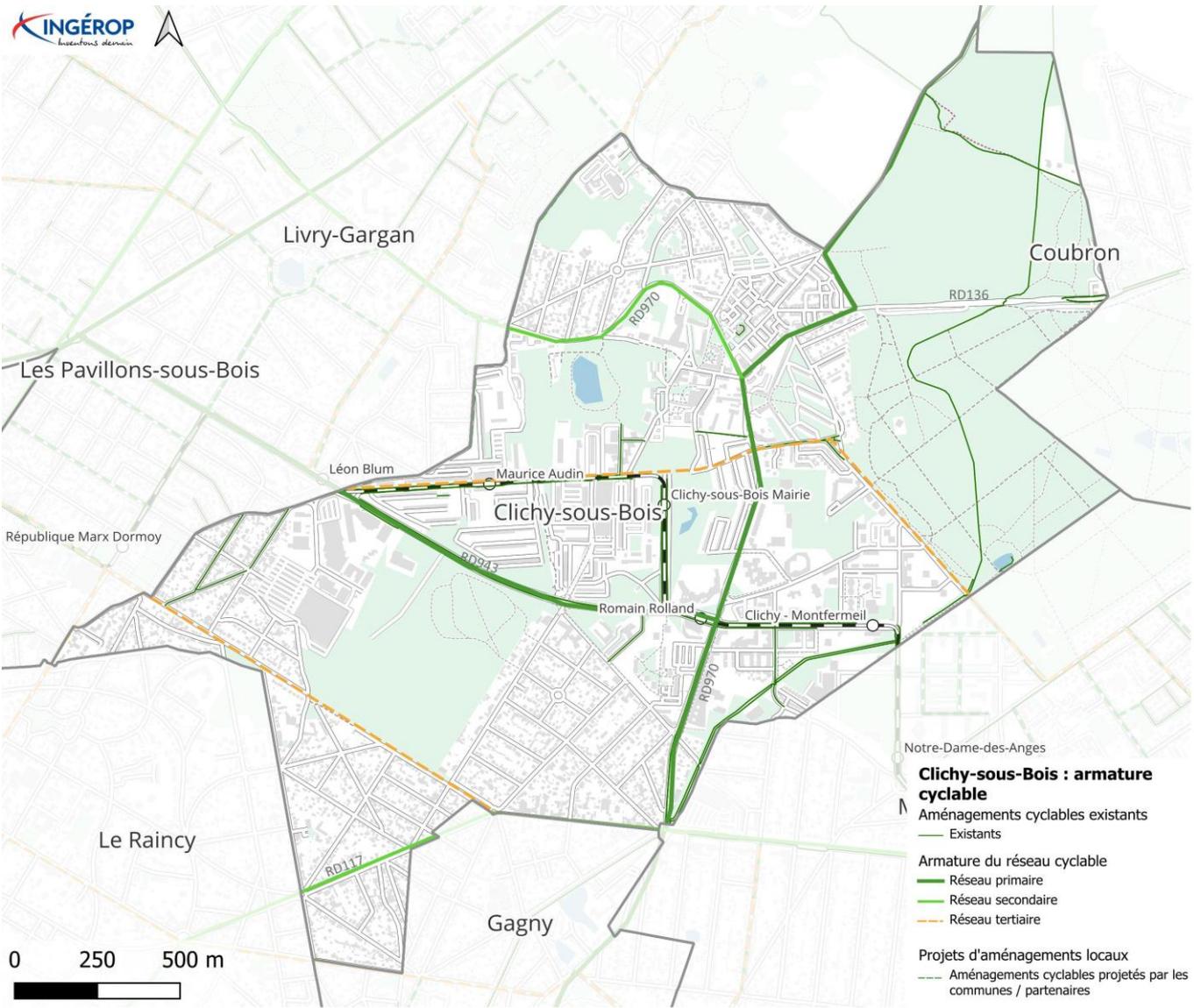
Source : les points relais dans la Métropole du Grand Paris, APIUR, 2020



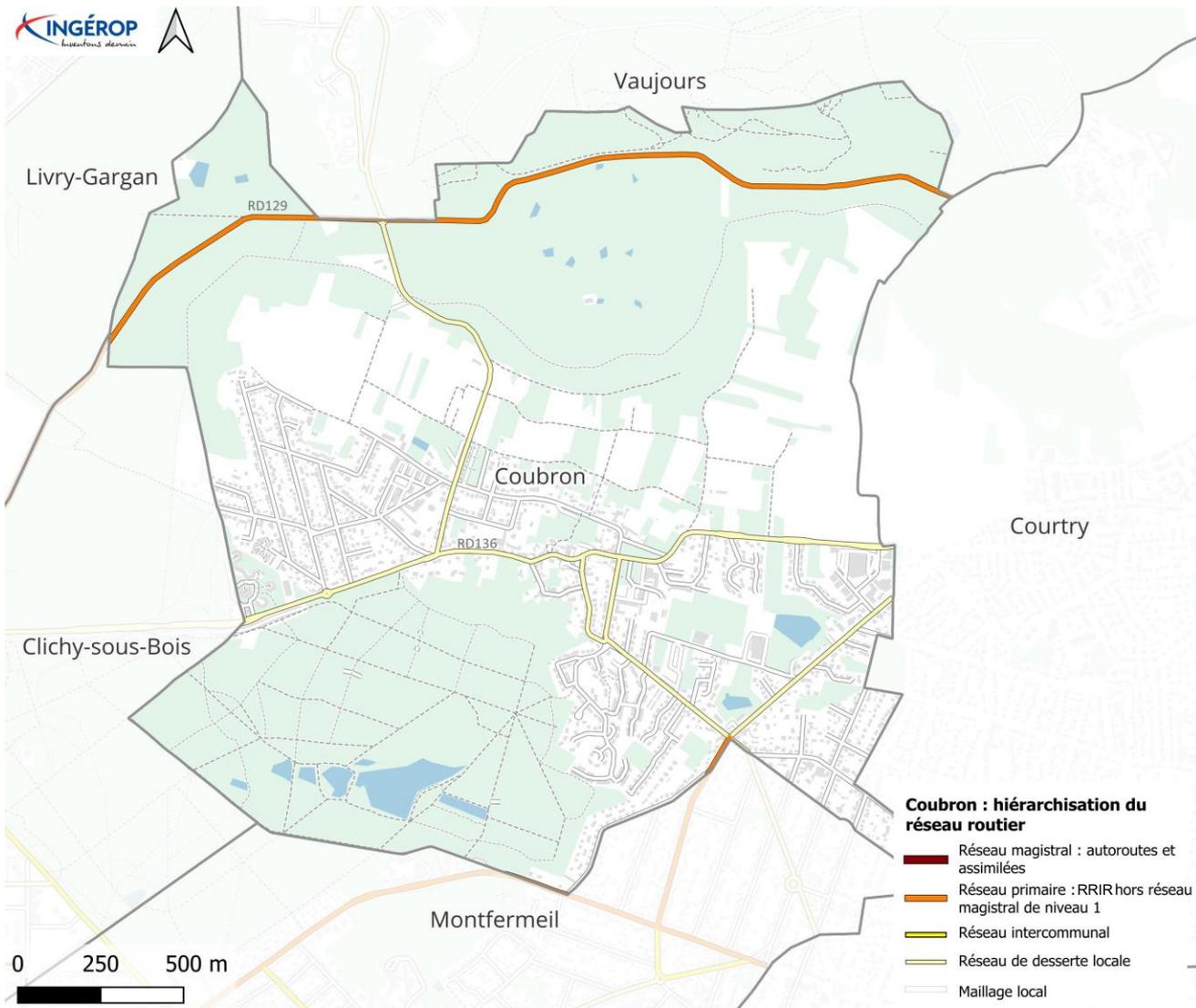
## Clichy sous bois Zoom-Hiérarchisation routière-



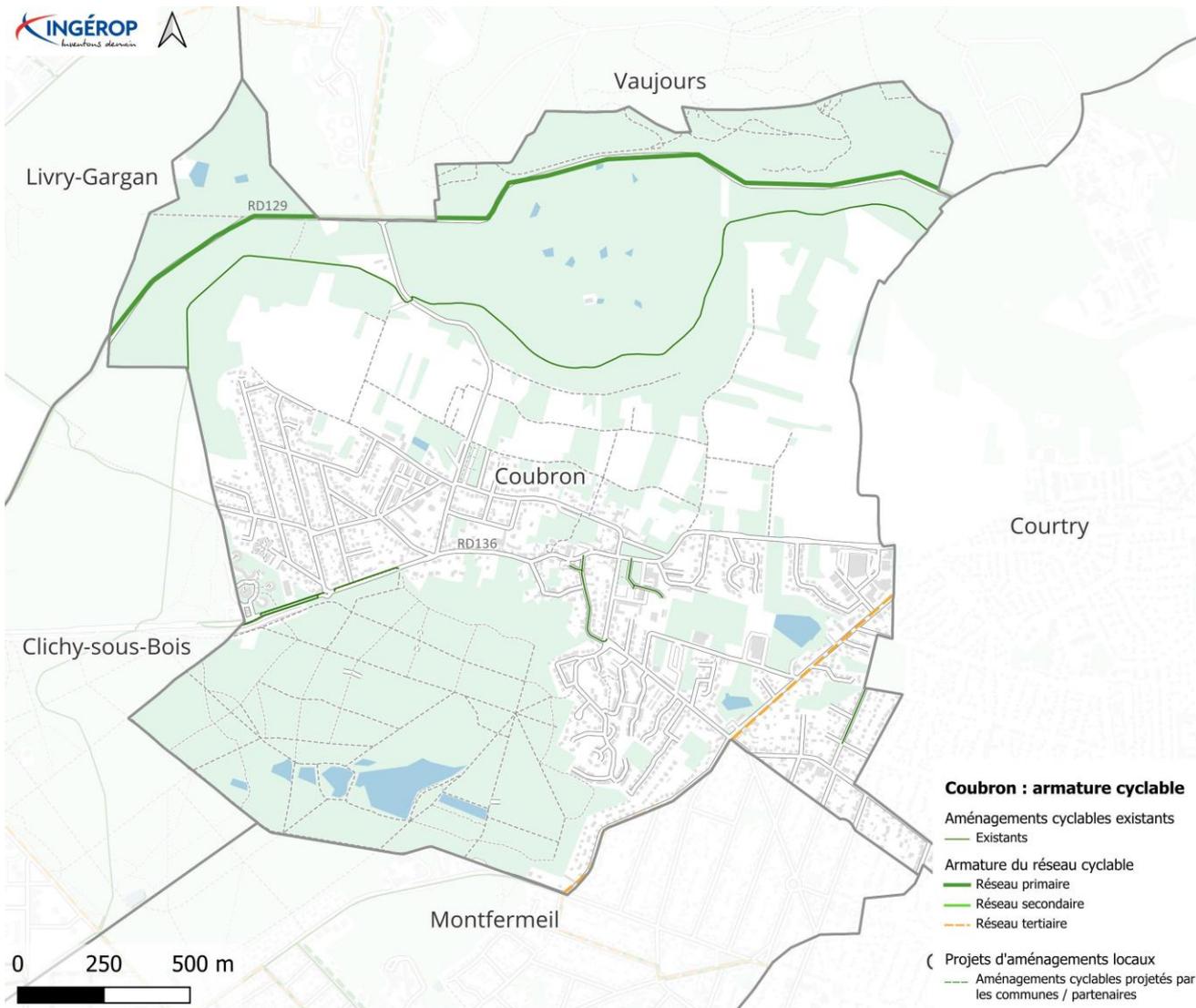
## Clichy sous bois Zoom-Armature cyclable-



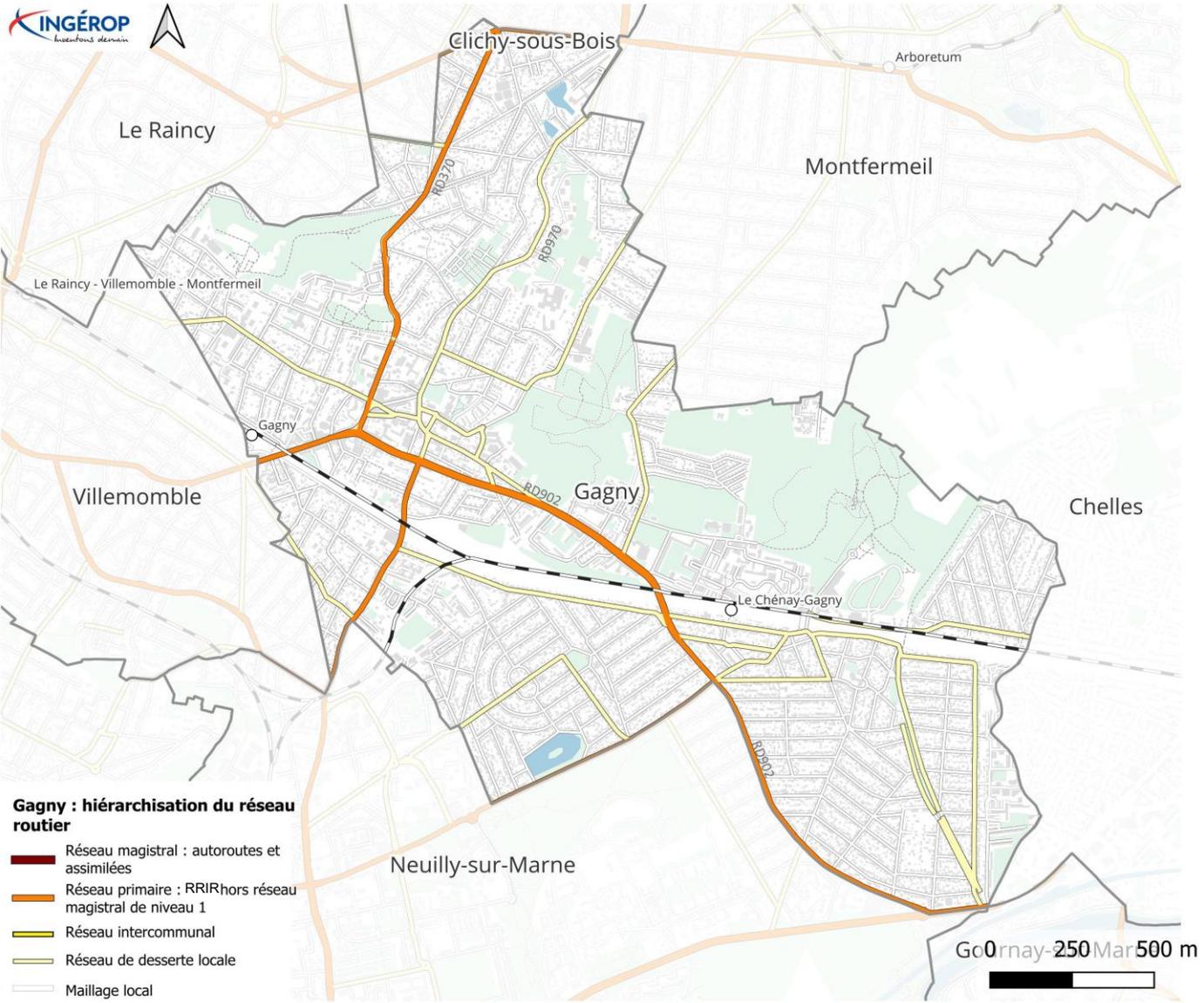
## Coubron Zoom-Hiérarchisation routière-



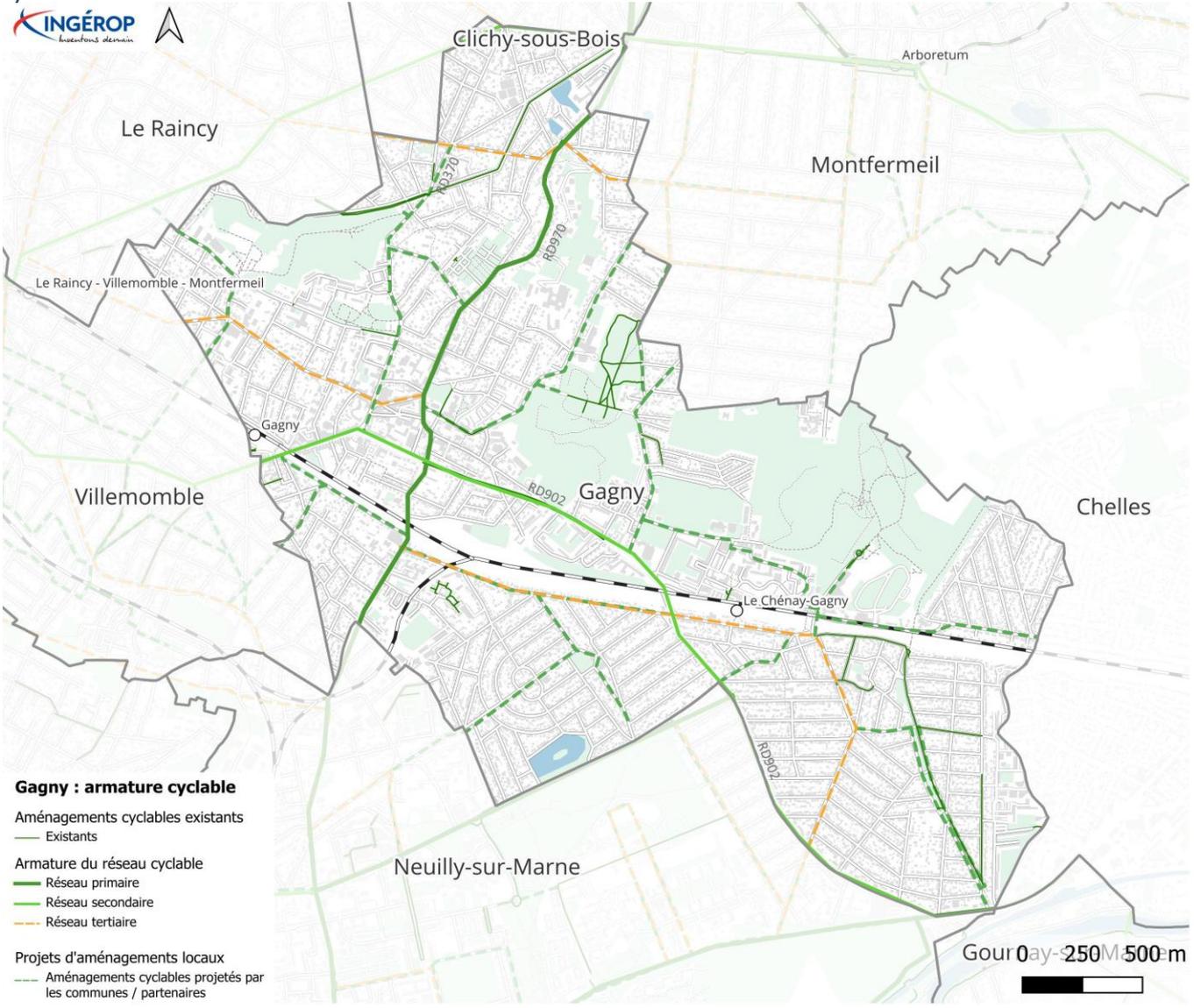
## Coubron Zoom-Armature cyclable-



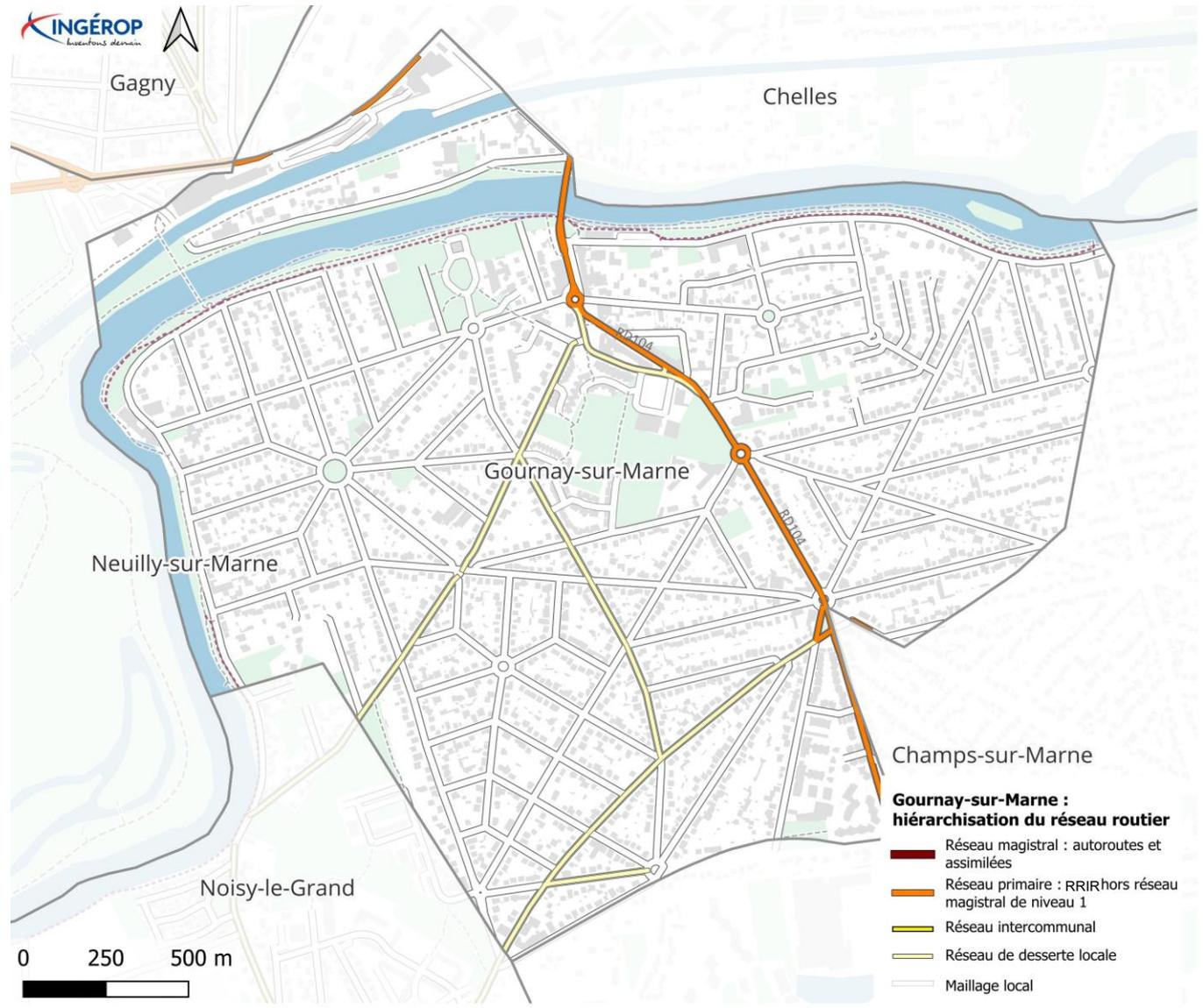
## Gagny Zoom-Hiérarchisation routière-



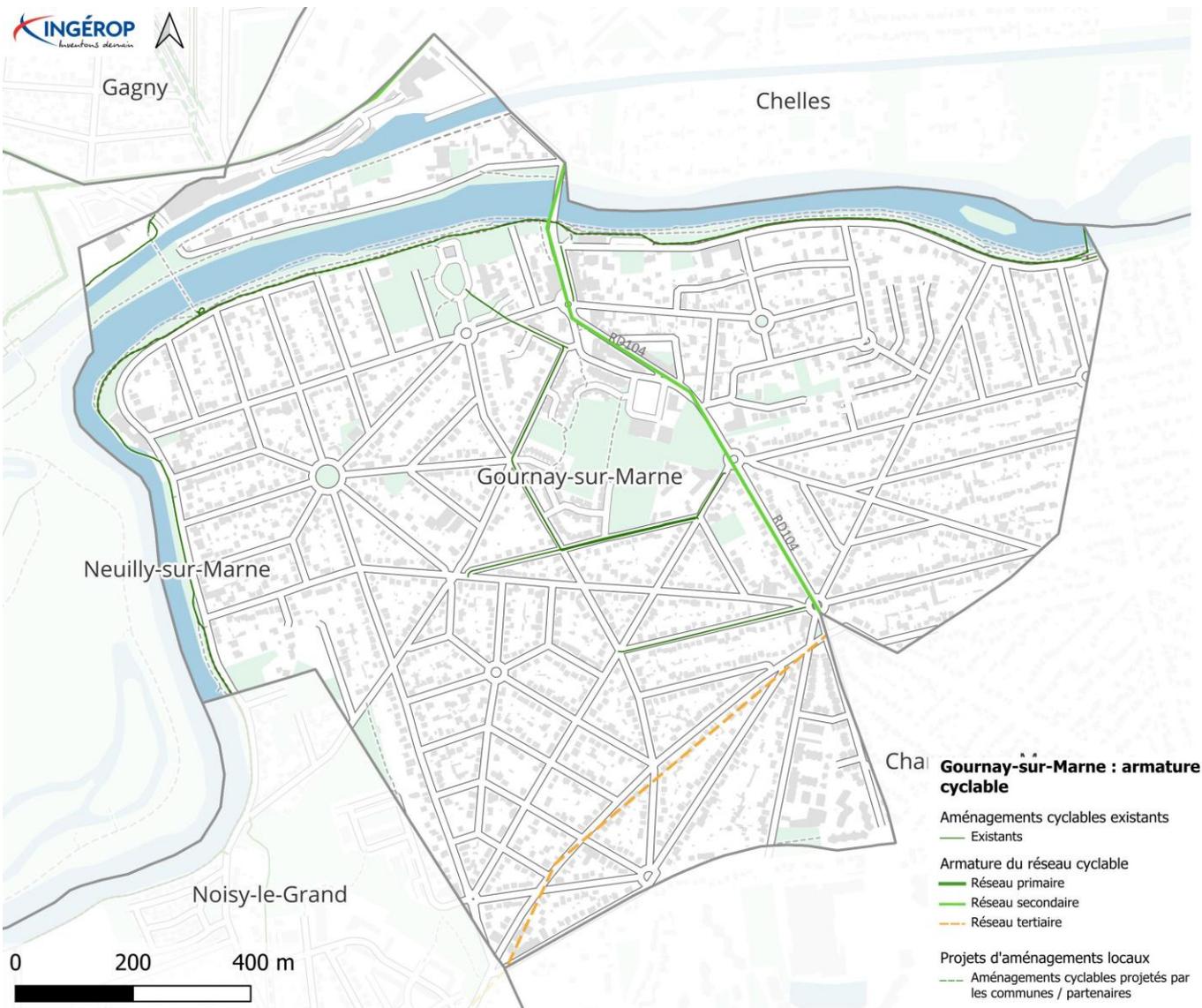
## Gagny Zoom-Armature cyclable-



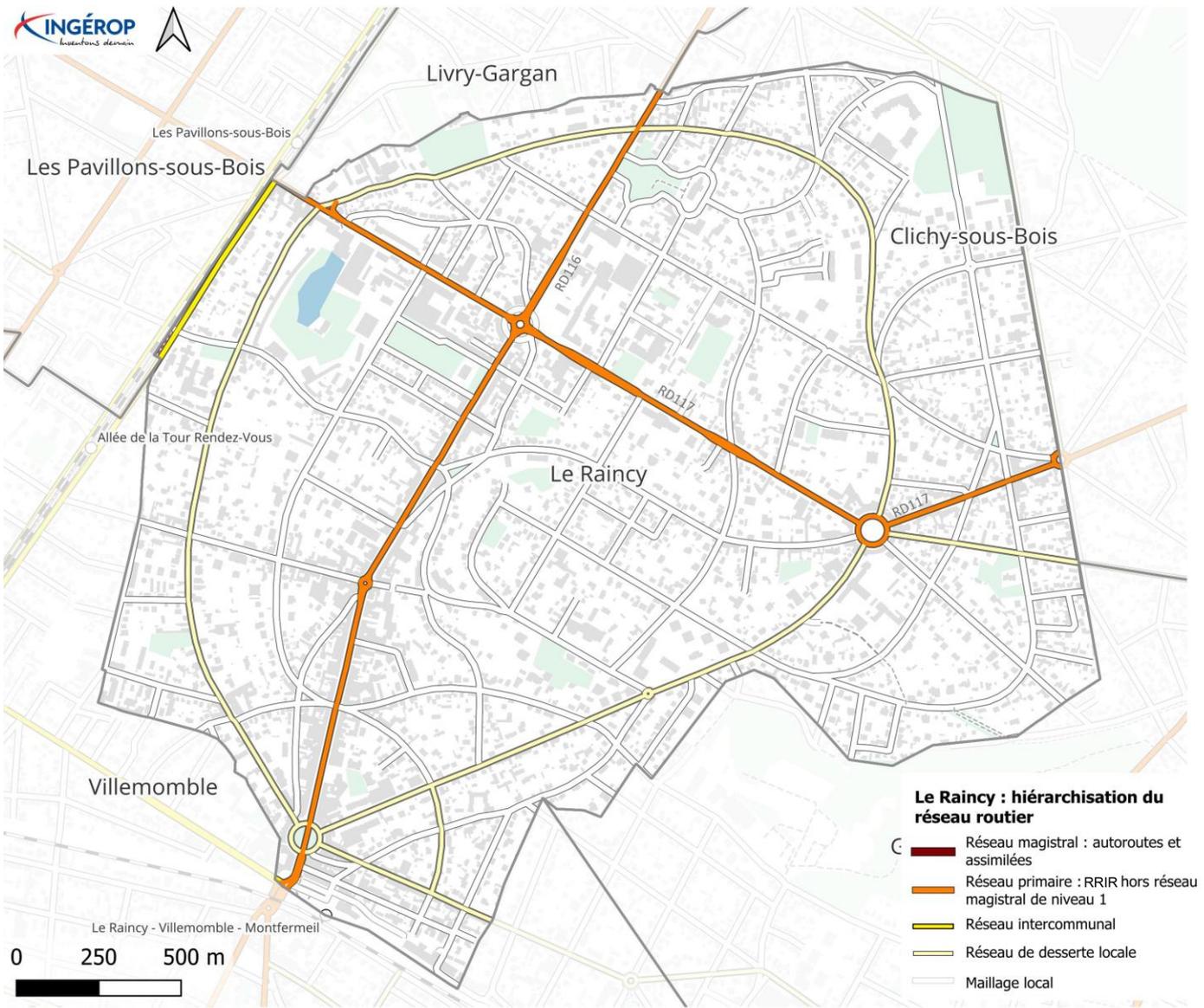
## Gournay-sur-Marne Zoom-Hiérarchisation routière-



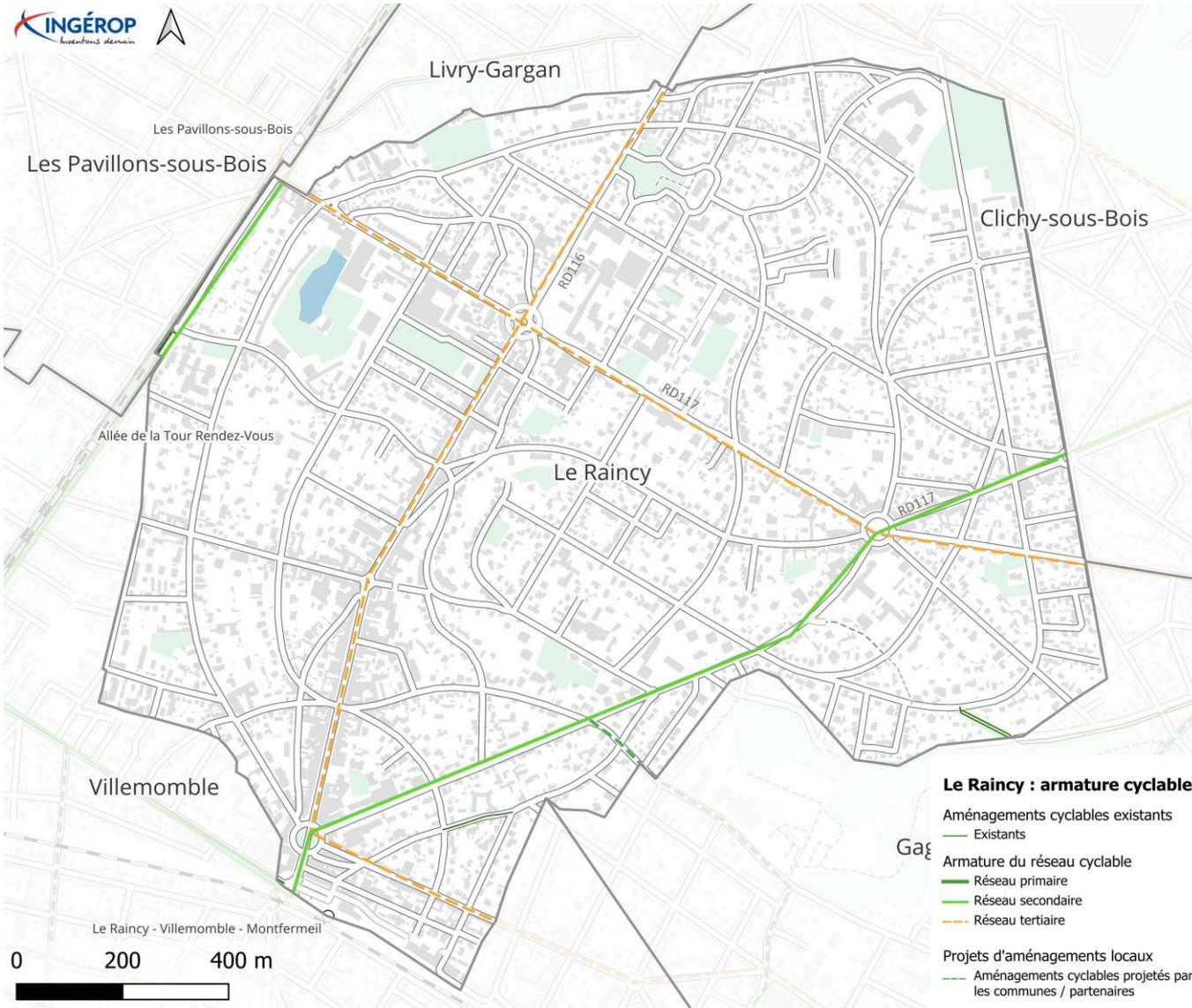
## Gournay-sur-Marne Zoom-Armature cyclable-



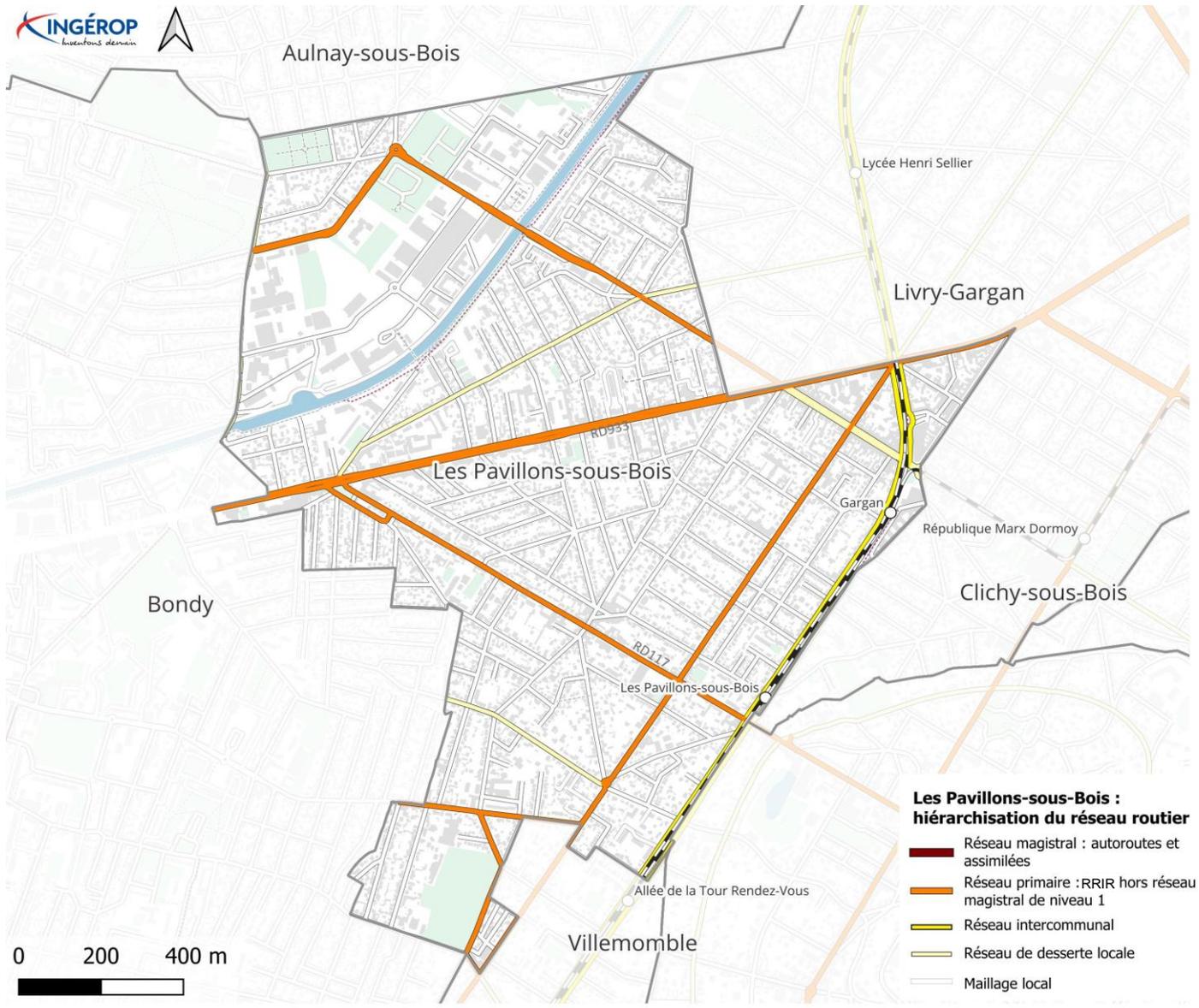
## Le Raincy Zoom-Hiérarchisation routière-



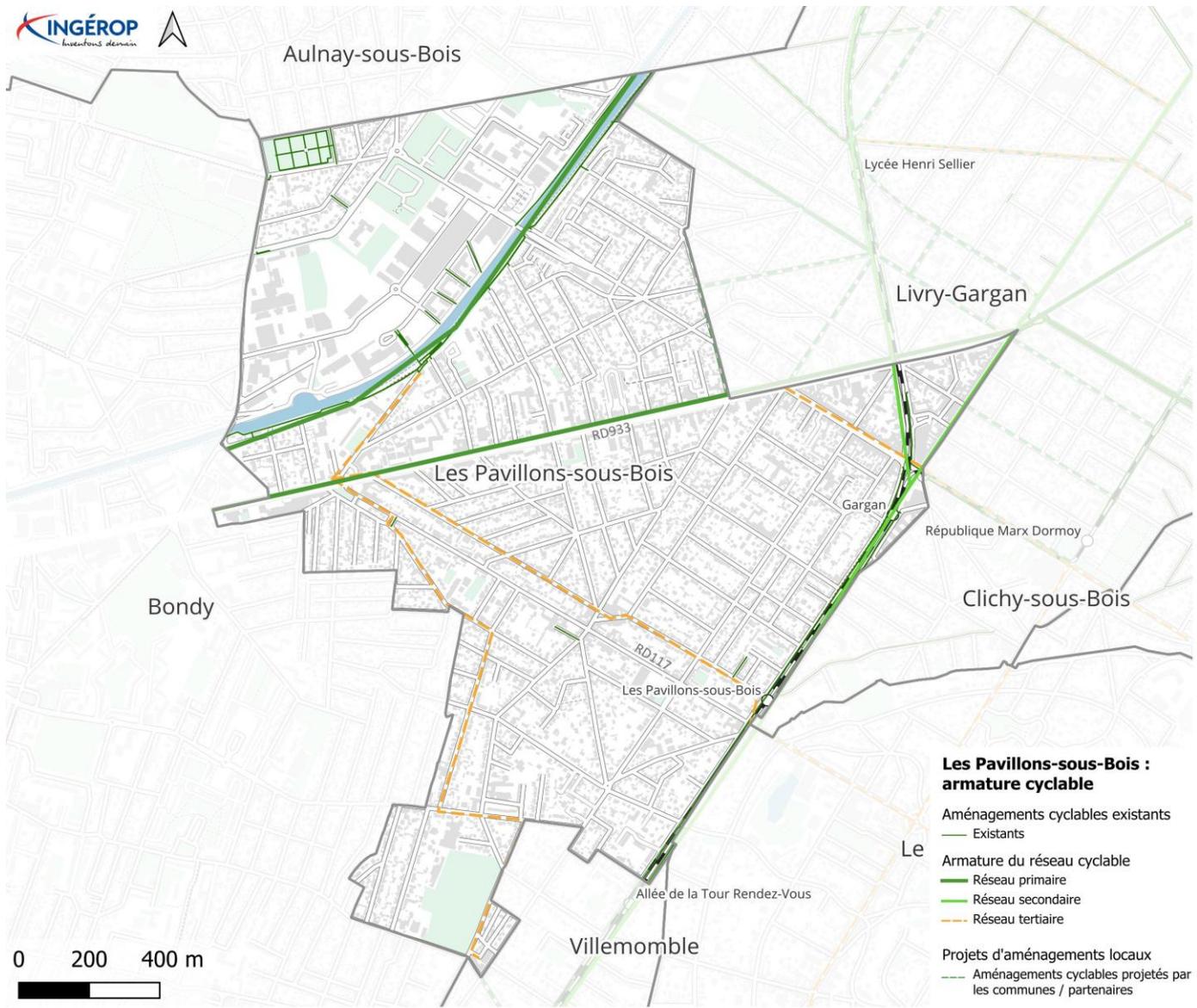
## Le Raincy Zoom-Armature cyclable-



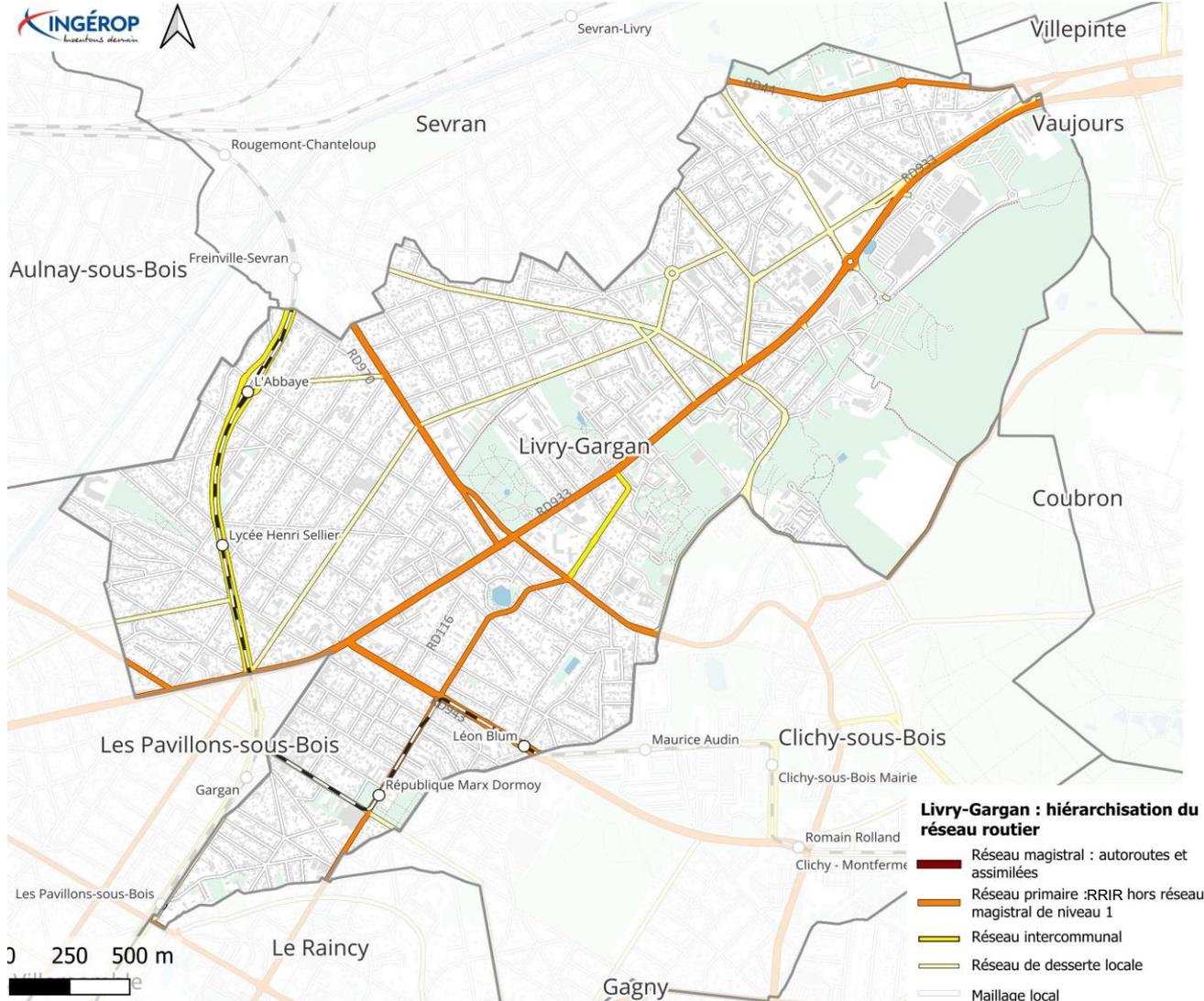
## Les Pavillons-sous-Bois Zoom-Hiérarchisation routière-



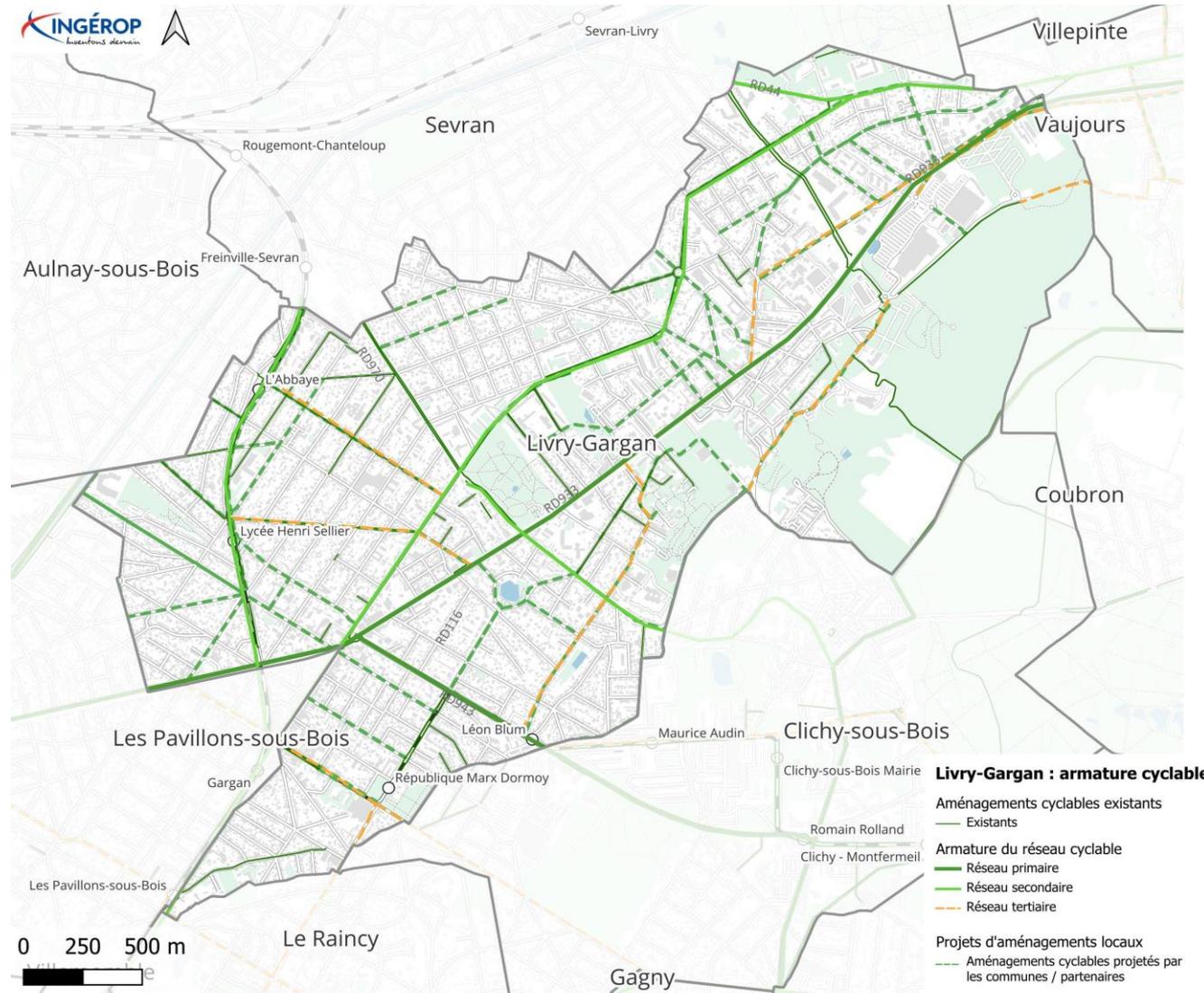
## Les Pavillons-sous-Bois Zoom-Armature cyclable-



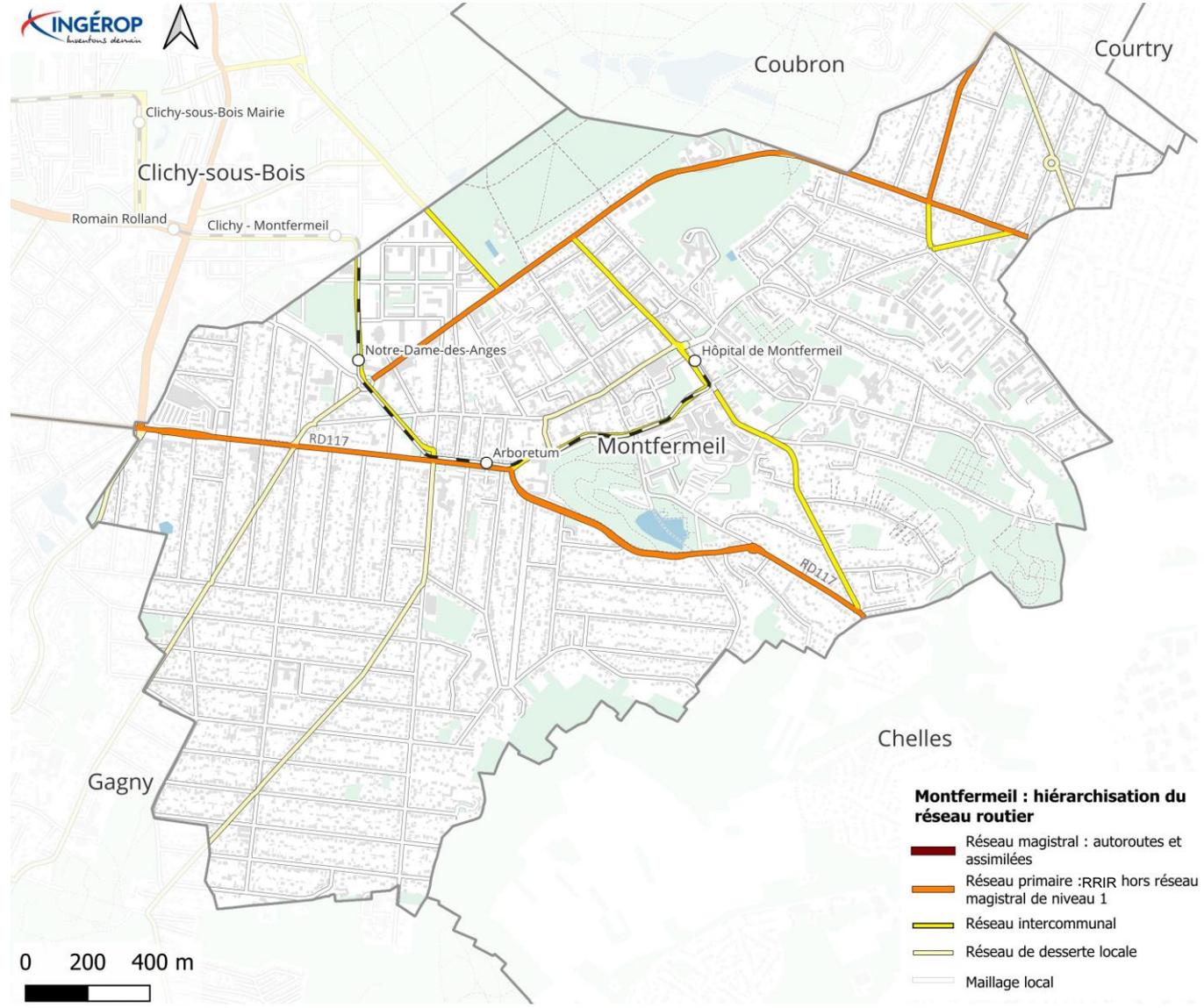
## Livry-Gargan Zoom-Hiérarchisation routière-



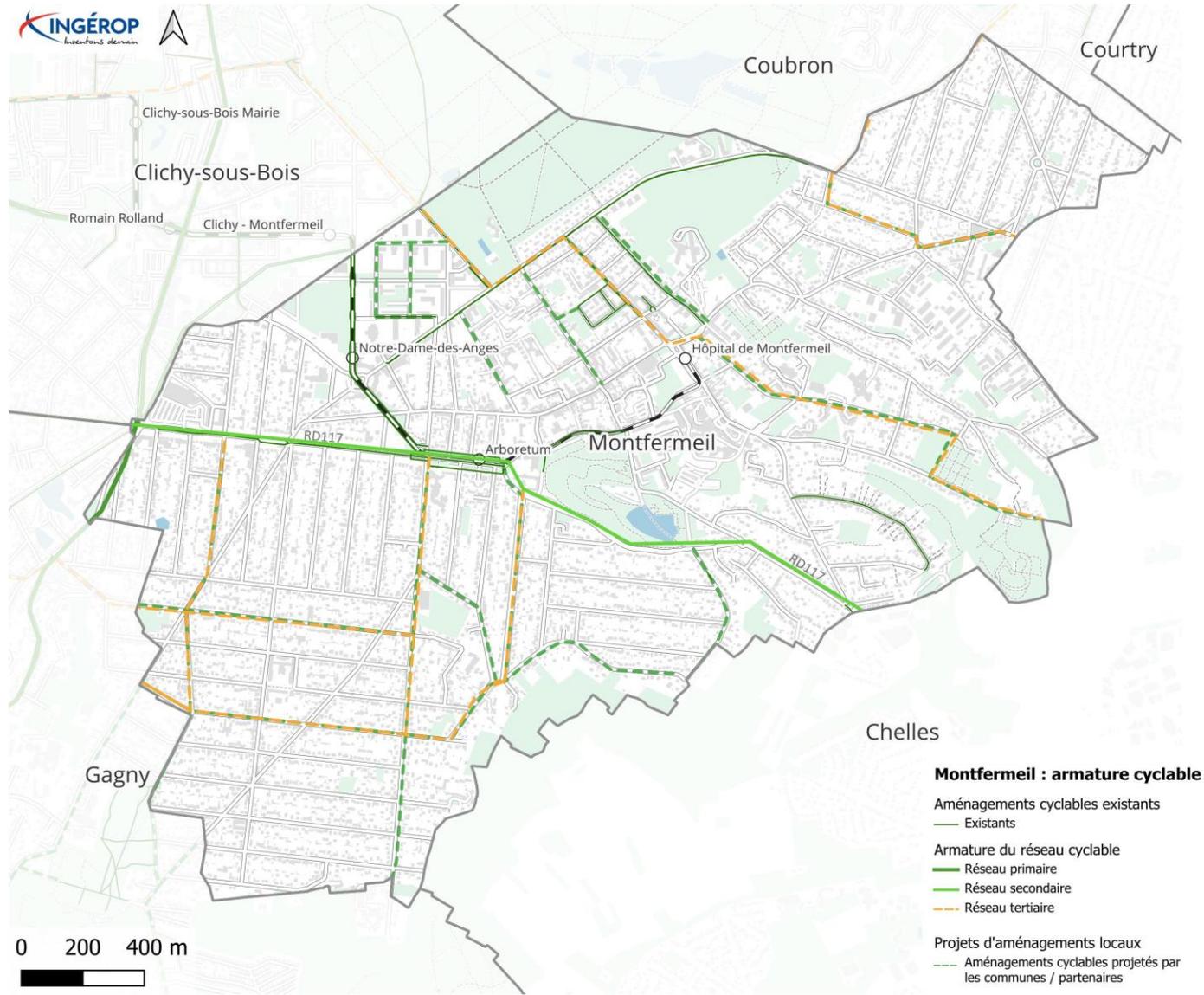
## Livry-Gargan Zoom-Armature cyclable-



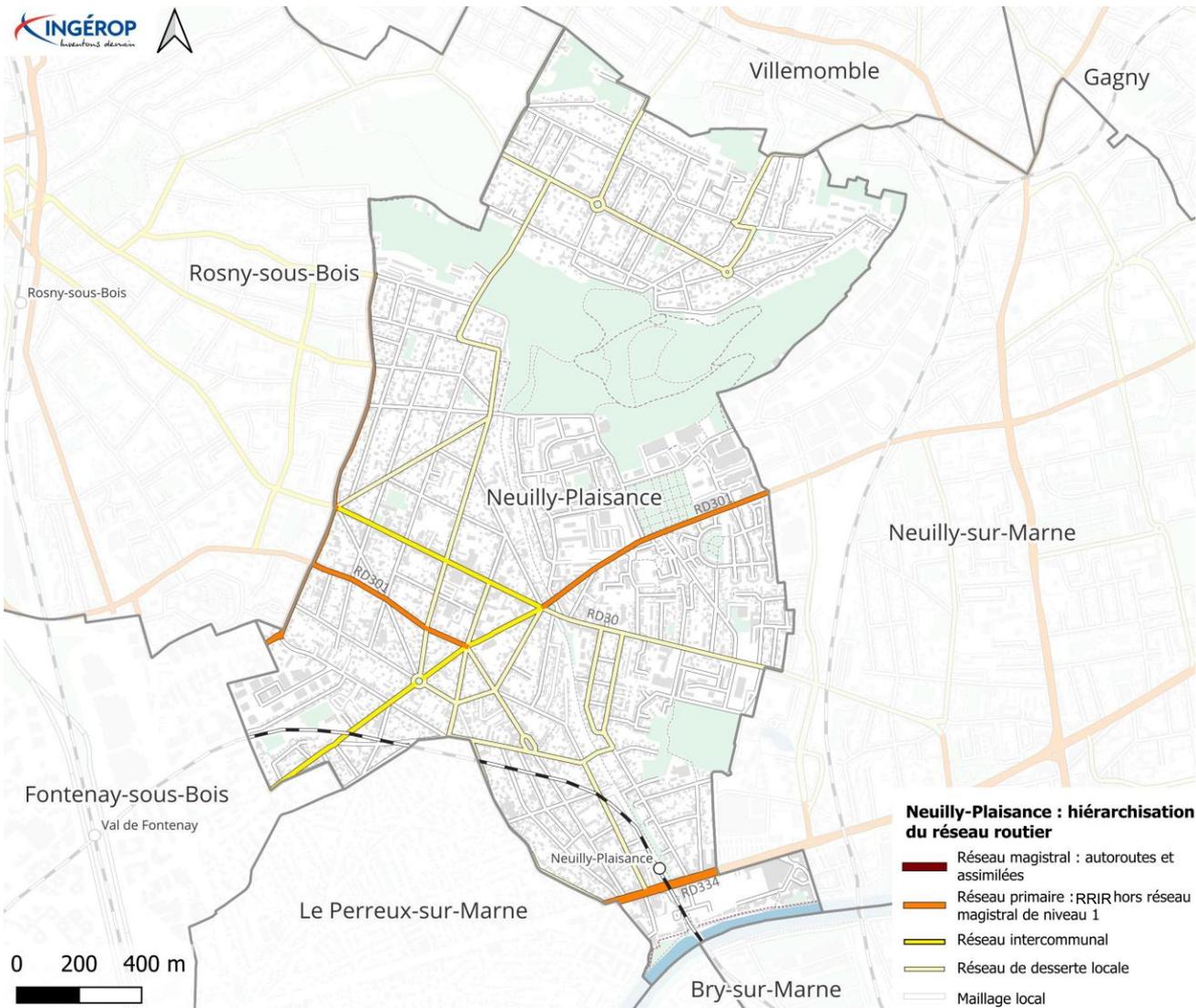
## Montfermeil Zoom-Hiérarchisation routière-



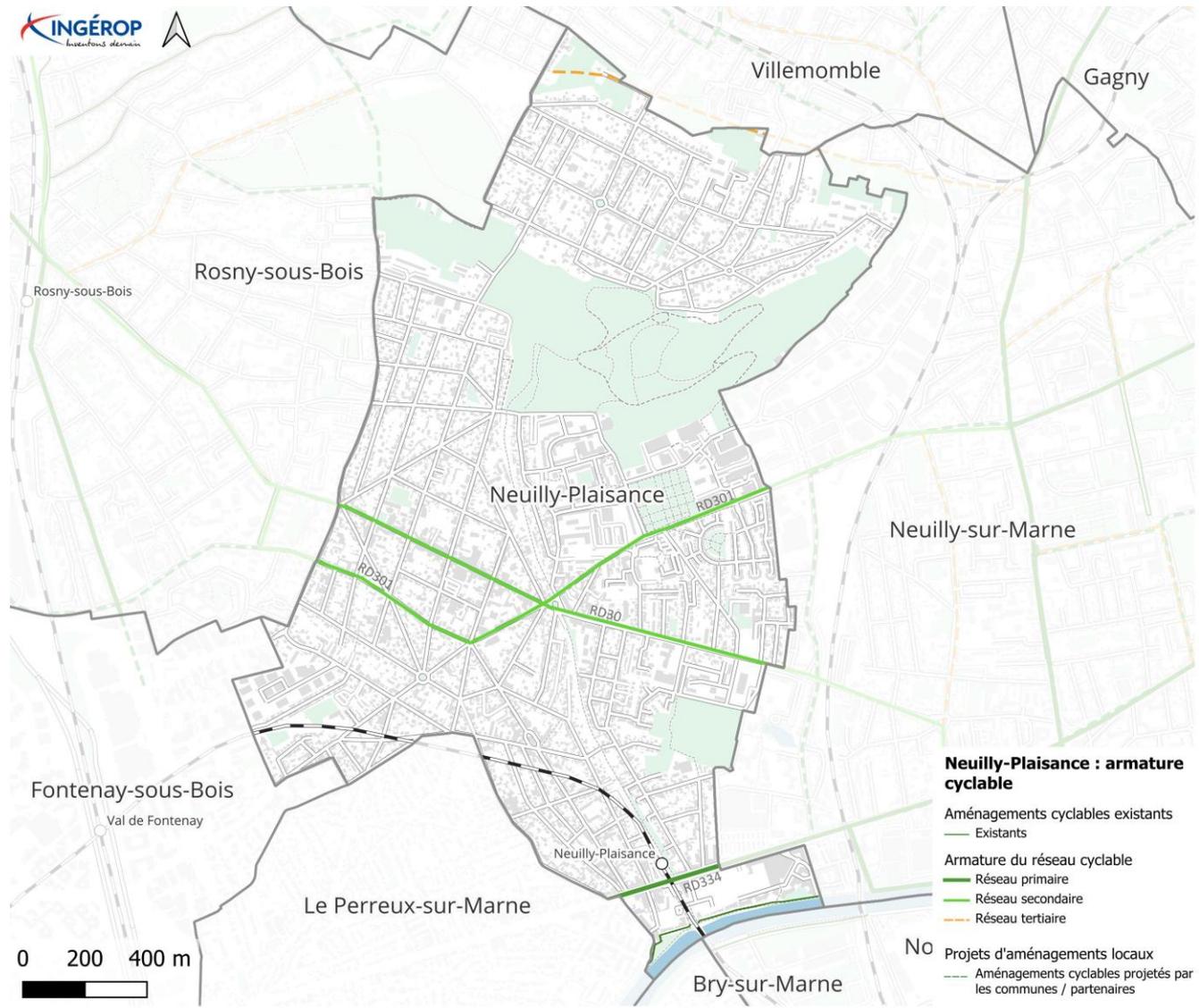
## Montfermeil Zoom-Armature cyclable-



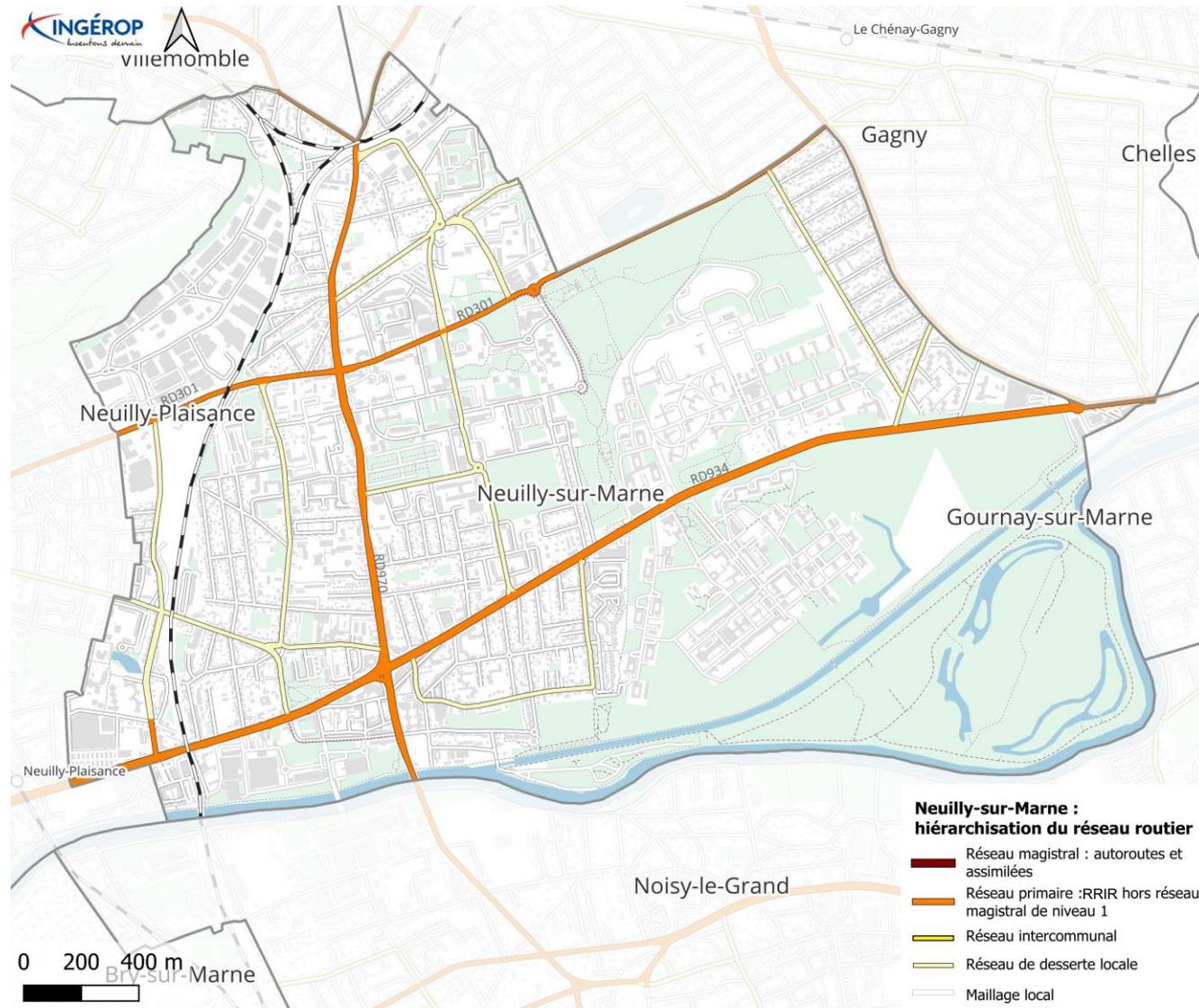
## Neuilly-Plaisance Zoom-Hiérarchisation routière-



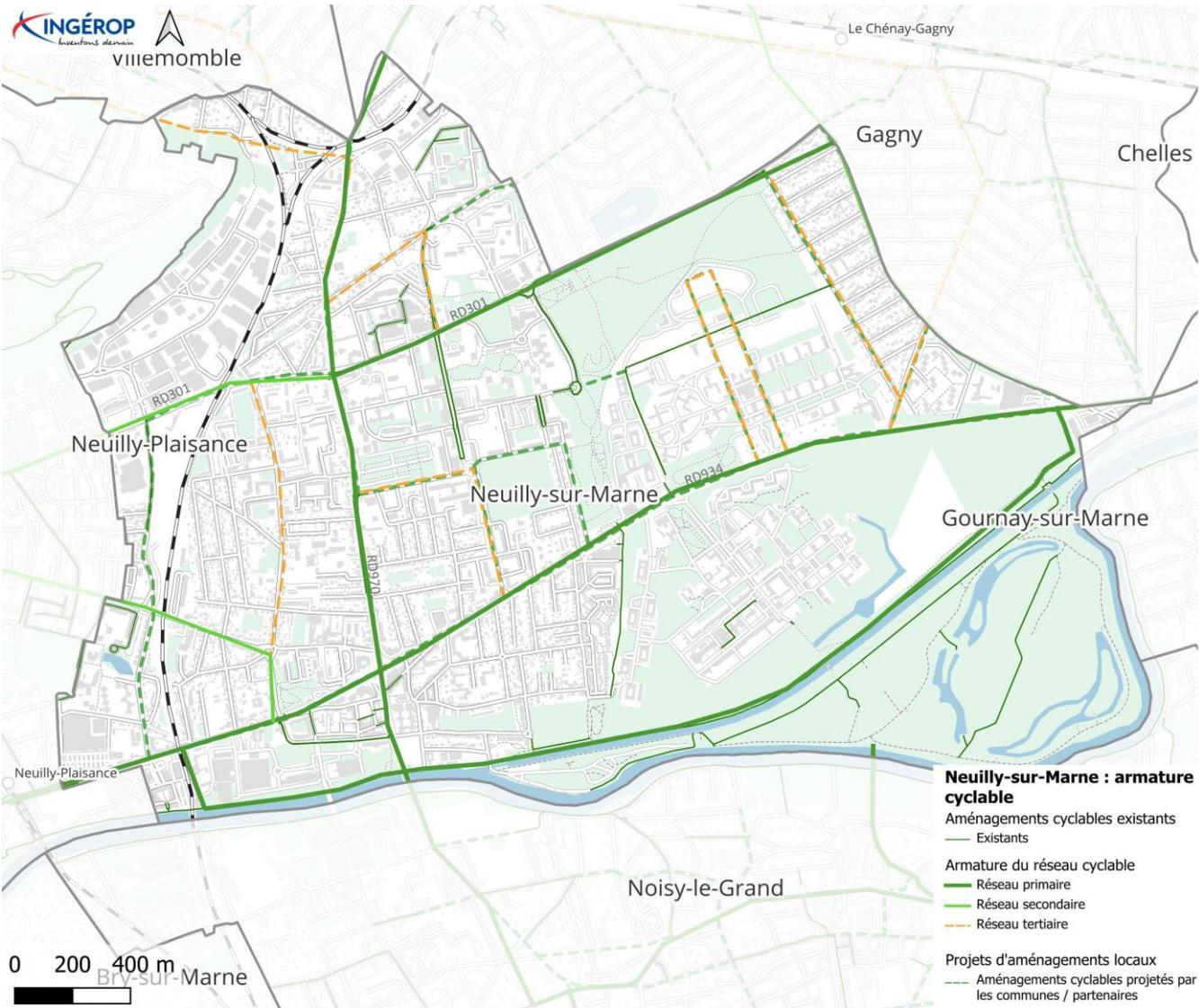
## Neuilly-Plaisance Zoom-Armature cyclable-



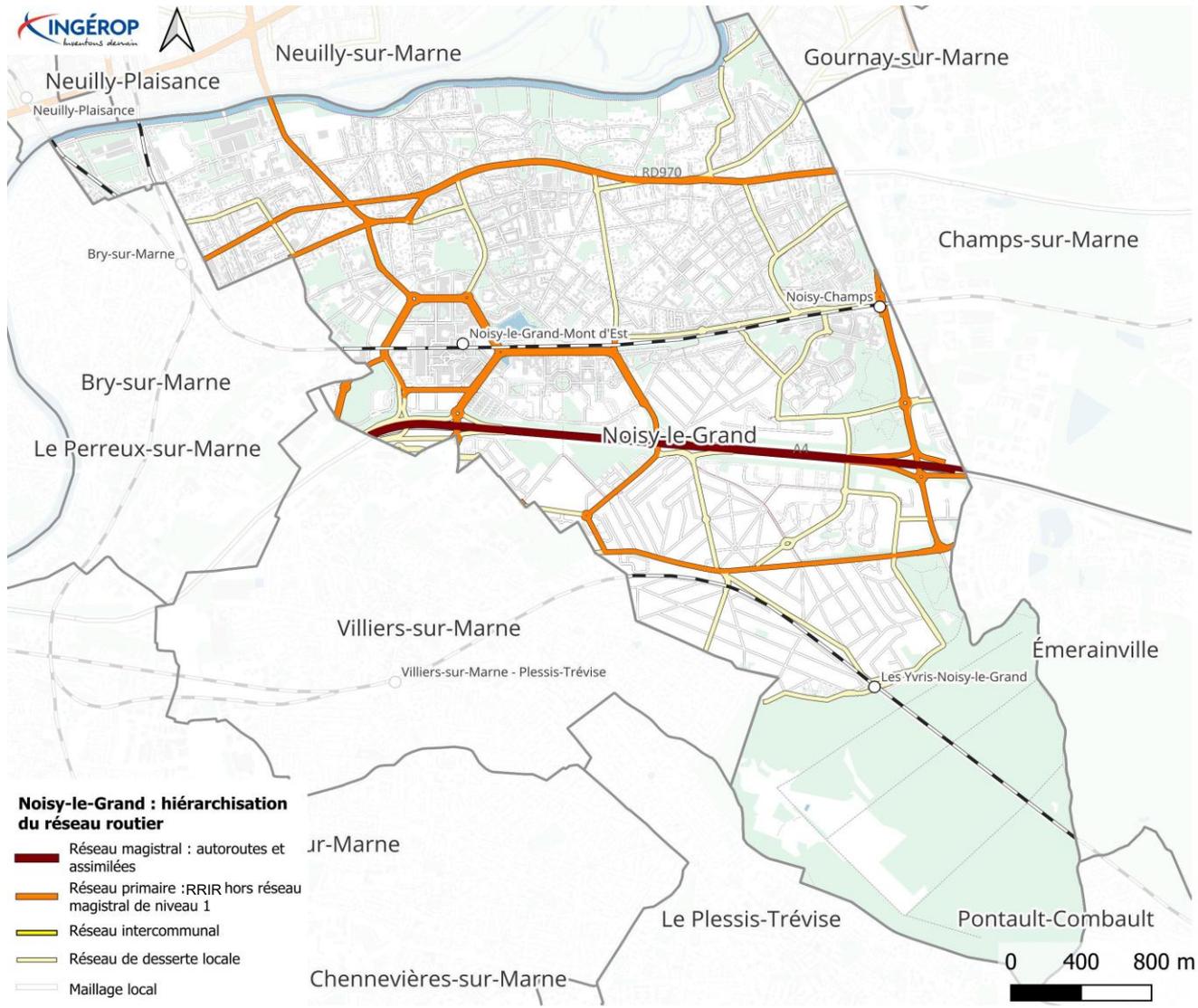
## Neuilly-sur-Marne Zoom-Hiérarchisation routière-



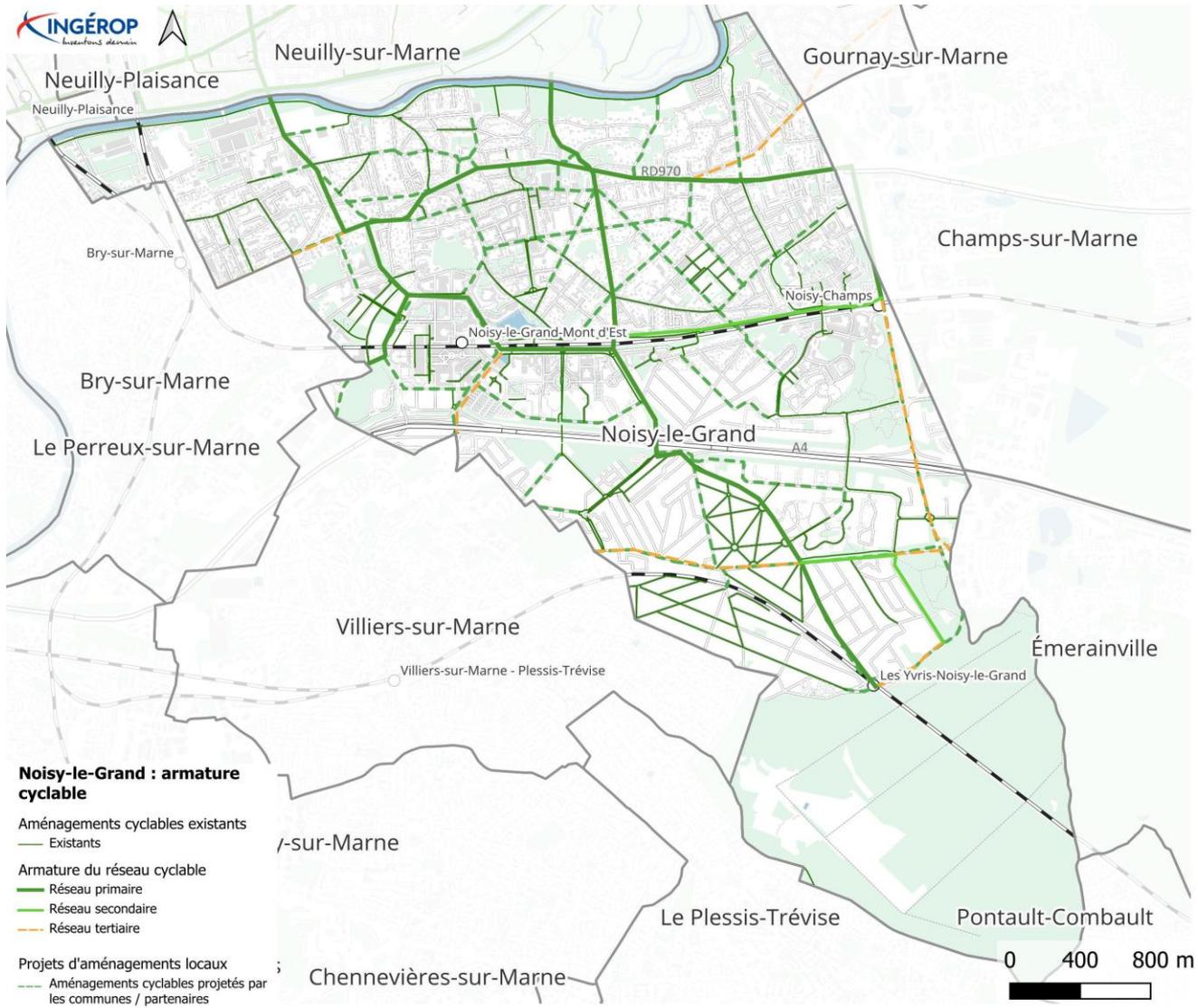
## Neuilly-sur-Marne Zoom-Armature cyclable-



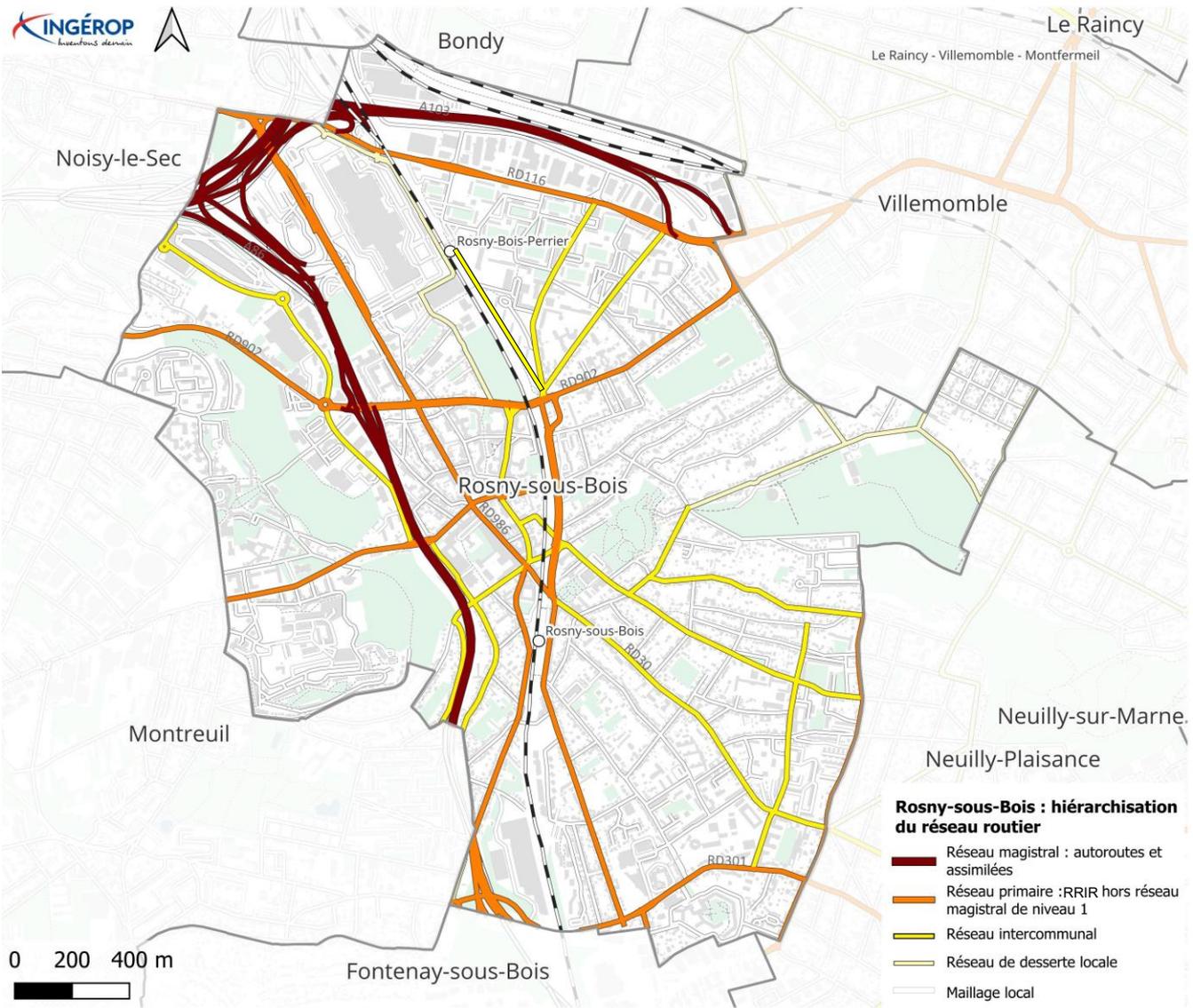
## Noisy-Le-Grand Zoom-Hiérarchisation routière-



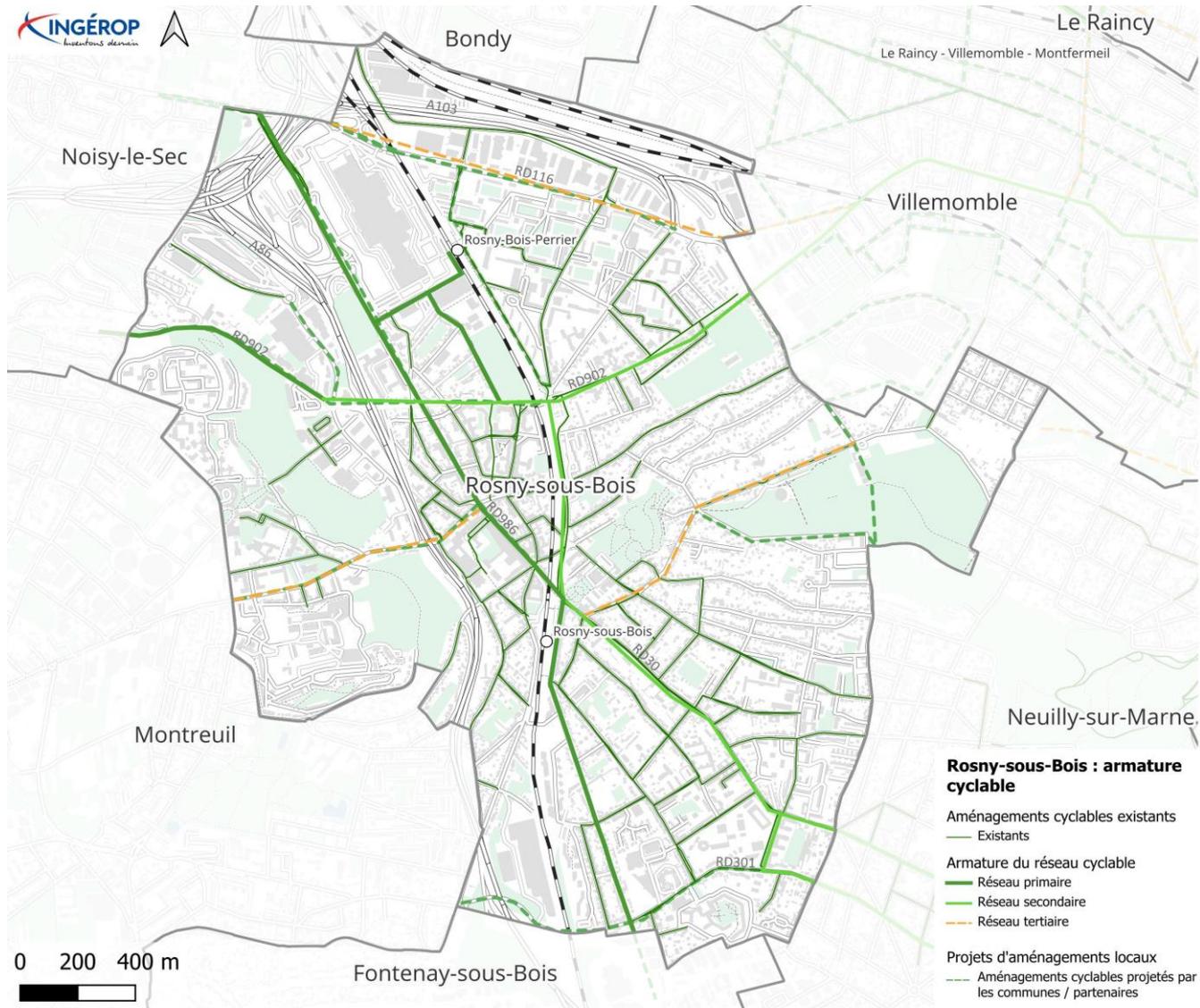
## Noisy-Le-Grand Zoom-Armature cyclable-



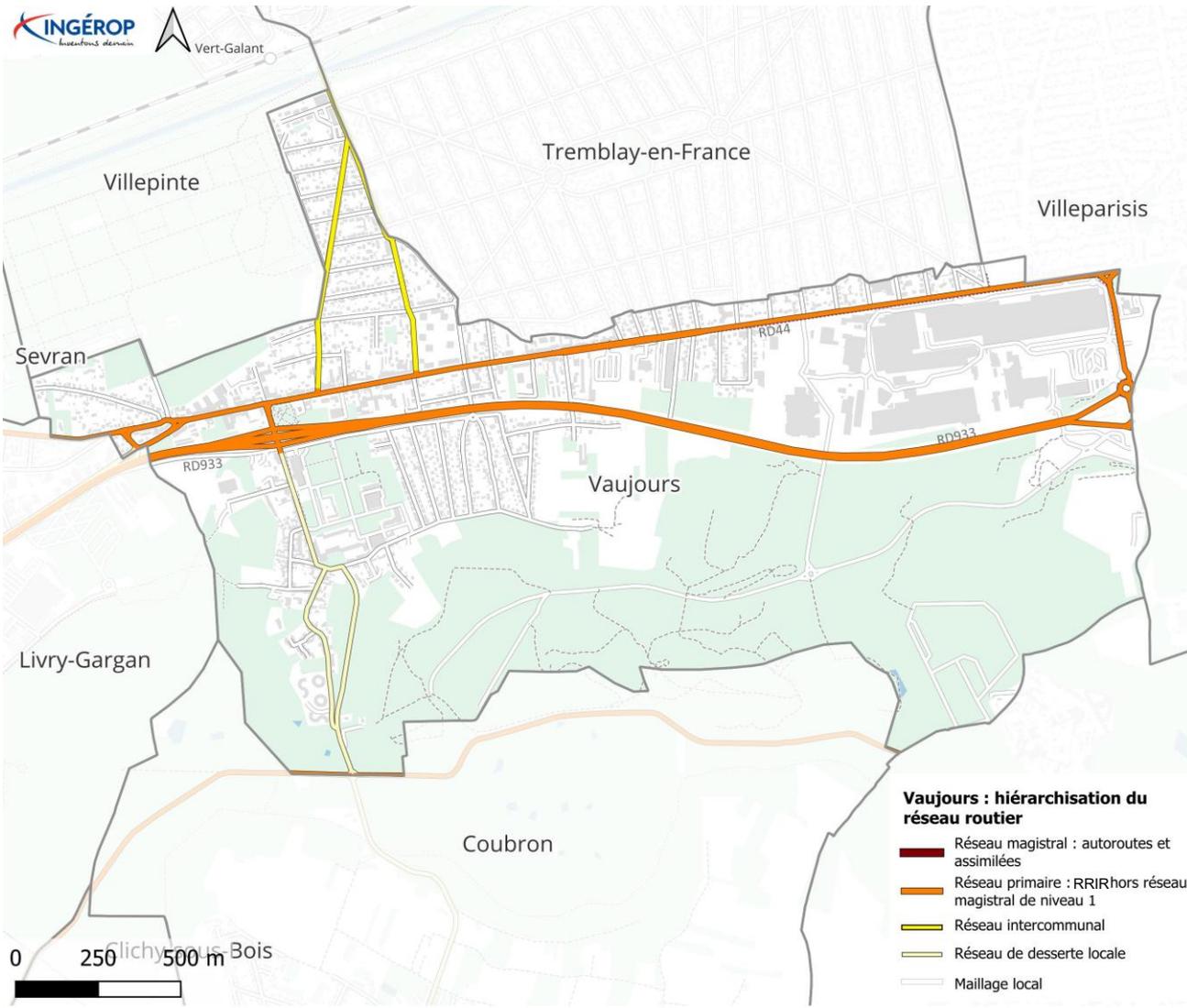
## Rosny-sous-Bois Zoom-Hiérarchisation routière-



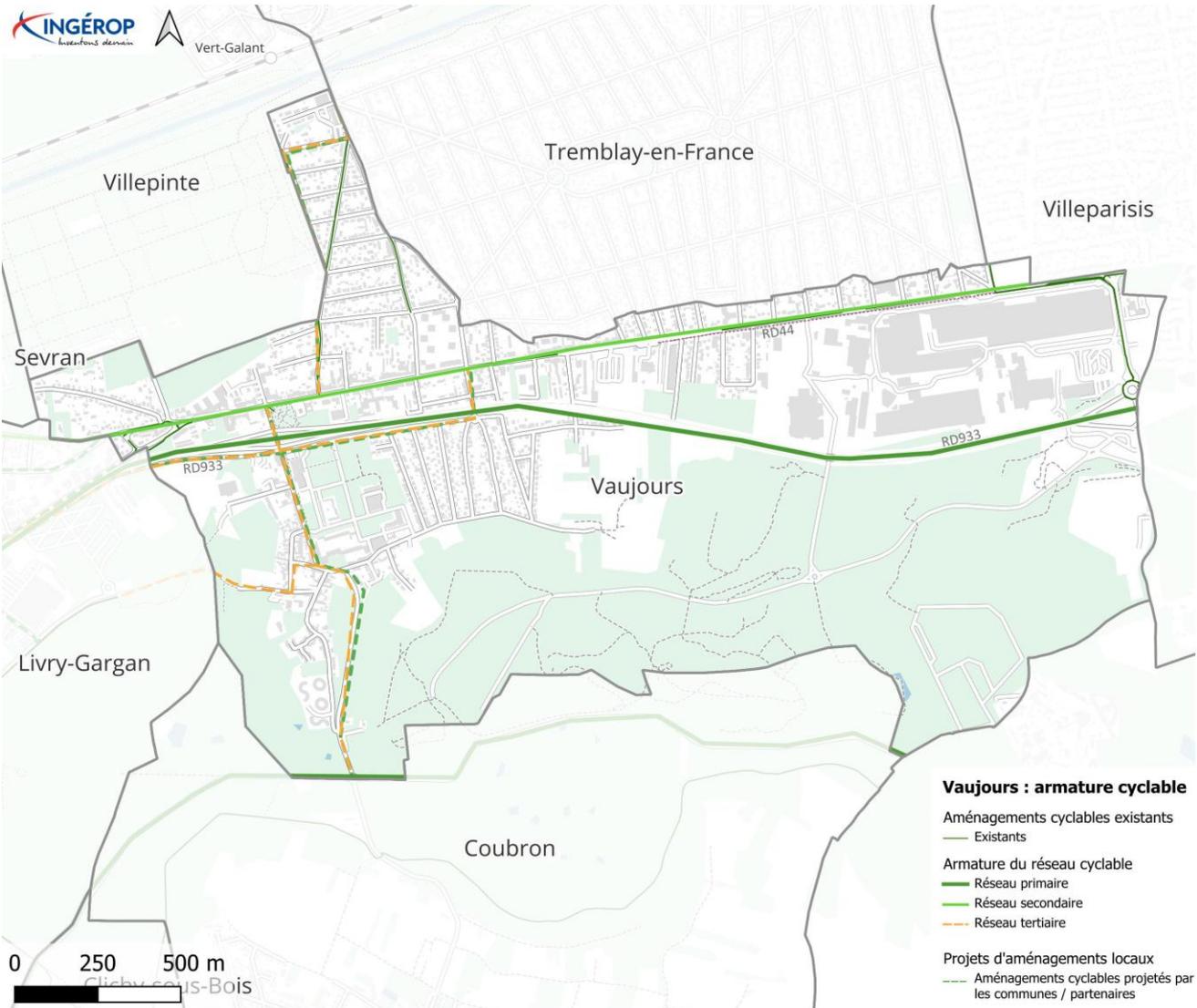
## Rosny-sous-Bois Zoom-Armature cyclable-



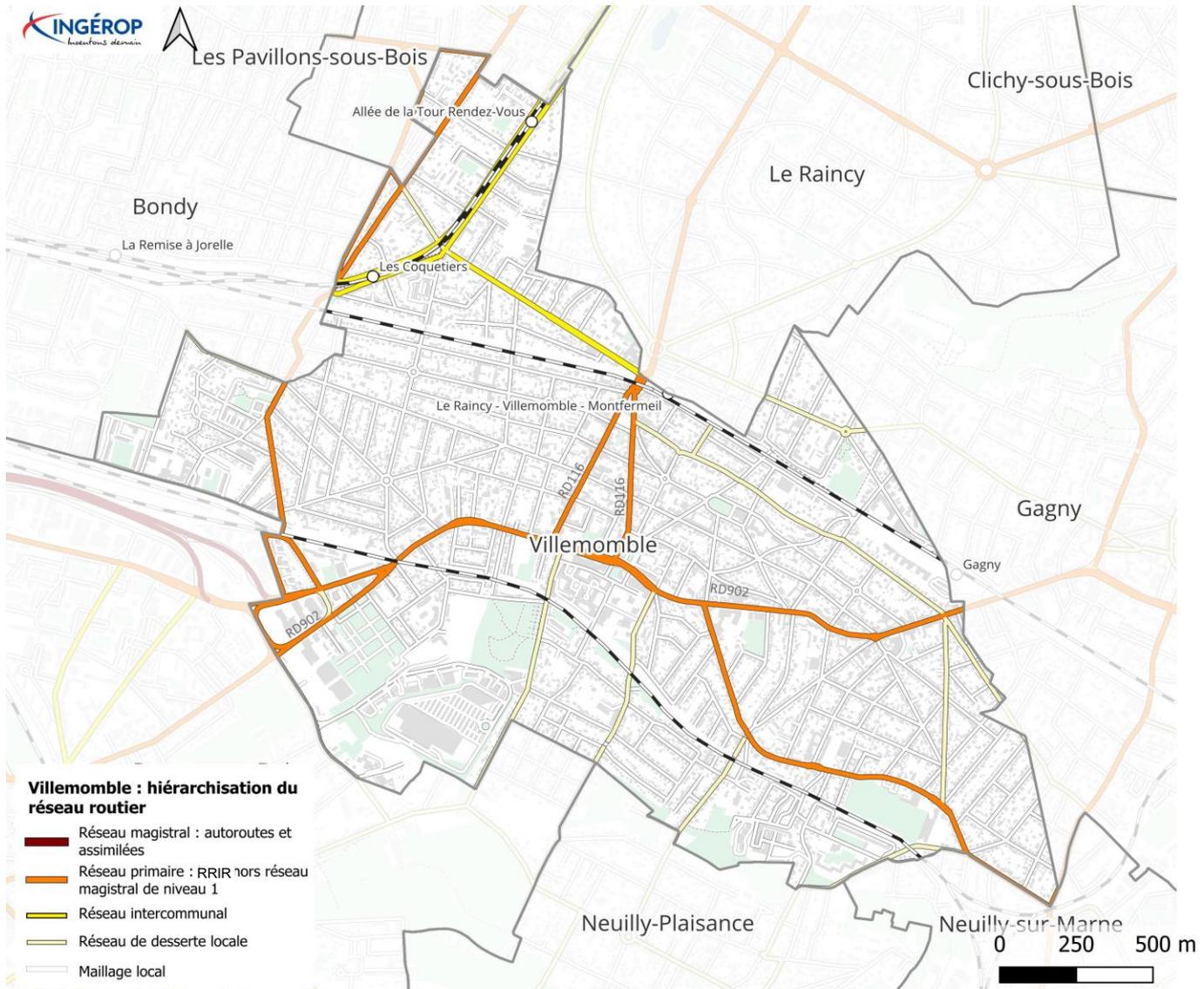
## Vaujours Zoom-Hiérarchisation routière-



## Vaujours Zoom-Armature cyclable-



## Villemomble Zoom-Armature cyclable-



## Villemomble Zoom-Hiérarchisation routière-

