

Synthèse du projet de Plan Local de Déplacements

Approuvé
au conseil communautaire du 15 décembre 2015

Siège social (Besançon)

Coordonnées : 27 rue Clément Marot – Parc Astrea - 25000 Besançon
Tél. : 03 81 83 24 71 - Fax : 03 81 51 10 64
Email : contact@item-conseil.fr
Forme juridique : SARL au capital de 9000 €
Registre du commerce : RCS Besançon
N° Siret : 441 513 447 00033 - Code APE : 7112B



Agence Ouest (Rennes)

Coordonnées : 4, square René Cassin – 35000 Rennes
Tél. : 09 72 13 21 75
Email : rennes@item-conseil.fr
Forme juridique : SARL au capital de 9000 €
Registre du commerce : RCS Rennes
N° Siret : 441 513 447 00041 - Code APE : 7112B

PREAMBULE

Pour une Fabrique de la mobilité durable

En décidant de s'unir au 1er janvier 2010, les villes de Bagnolet, Bobigny, Bondy, Les Lilas, Le Pré-Saint-Gervais, Montreuil, Noisy-le-Sec, Pantin et Romainville ont constitué ensemble la deuxième plus grande communauté d'agglomération d'Île-de-France. Est Ensemble s'est donnée un objectif politique ambitieux : **construire un territoire populaire, écologique et solidaire**, ouvert sur le monde.

C'est dans le cadre de sa compétence obligatoire « aménagement de l'espace communautaire » qu'Est Ensemble a défini sa compétence déplacements.

- Le 13 décembre 2011, les conseillers communautaires ont validé une nouvelle prise de compétence facultative, afin que le Syndicat des transports d'Île-de-France désigne Est Ensemble en tant qu'Autorité Organisatrice de Proximité sur son territoire. Sa délégation de compétence porte sur 3 navettes urbaines.
- Puis, lors des travaux de définition d'intérêt communautaire, **et en concertation avec les 9 villes, Est Ensemble a souhaité s'engager dans l'élaboration d'un Plan Local de Déplacements (PLD) afin de décliner localement les ambitions du Plan de déplacement urbain d'Île-de-France (PDUIF). Le 5 février 2013, le Conseil Communautaire a engagé la démarche PLD en approuvant son projet de périmètre à l'échelle de l'agglomération, validé par arrêté préfectoral il y a 2 ans (arrêté du 6 mai 2013 n° 2013-1163).**

De nombreux projets de transport et d'aménagement vont modifier le territoire au cours de prochaines années. En complément de **la forte évolution programmée du réseau lourd** de transport (prolongement de métro 11, du T1, Tzen 3, arrivée de la TEN et du GPE...) détaillés dans ce document, Est Ensemble souhaite également contribuer à améliorer l'offre de transport de proximité pour permettre une meilleure desserte des quartiers isolés et une accessibilité accrue vers les modes de transports lourds, à travers un renforcement des modes actifs ou des déplacements innovants (téléphérique) notamment.

La mobilité constitue le socle d'un urbanisme durable de nos territoires. Les actions engagées et les décisions prises dans le cadre de ce PLD impacteront donc, directement ou indirectement, les futures politiques, quelles que soient les thématiques abordées. Est Ensemble a ainsi l'occasion de devenir **un territoire innovant et exemplaire en matière de mobilité durable**. La fabrique plurielle, à la fois urbaine, économique, culturelle, sociale et environnementale du Grand Paris, portée dans le Contrat de Développement Territorial, pourra dorénavant être agrémentée d'une **fabrique de la mobilité durable**.

PREAMBULE

Objectifs du PLD

Le travail concerté qui a été mené entre tous les partenaires depuis 4 ans (définition de l'intérêt communautaire et élaboration du programme d'actions du PLD) nous a permis de nous organiser, de **nous coordonner pour être plus cohérent et donc plus fort à 9 villes**. La décision d'élaborer un PLD répond à un souhait de se saisir plus largement de tous les enjeux et contraintes de la mobilité sur son territoire afin de mieux y répondre par une programmation d'actions. L'intérêt pour la Communauté d'agglomération est donc multiple :

- *partager à 9 un diagnostic global actualisé sur le fonctionnement actuel des déplacements à l'échelle de l'agglomération (offre, demande, répartition modale, qualité de service) ;*
- *s'appuyer sur un document cadre pour les négociations avec les acteurs du transport et peser notamment sur les choix en matière de desserte en transports en commun*
- *inscrire des actions dont la réalisation et le financement ont été concertés et validés par les différents partenaires.*
- *harmoniser les pratiques de déplacement sur notre territoire et échanger sur les bonnes pratiques,*
- *soutenir l'articulation entre les projets d'aménagement et les projets de déplacement.*

Par le programme d'action du PLD, Est Ensemble poursuit sa réflexion globale et multimodale sur les déplacements urbains à l'échelle de son territoire et **se dote d'outils facilitant localement la mise en œuvre des actions du PDUIF** tout en tenant compte des spécificités du territoire.

Bon nombre des actions programmées dans le plan (voirie, stationnement, réglementation...) sont de compétence communale. C'est pourquoi, **le travail concerté et l'engagement de chaque acteur, selon son domaine de compétence, sont déterminants pour la mise en œuvre et la réussite du PLD.**

Enjeux du PLD

Outre un rééquilibrage des modes de déplacements, les enjeux découlant de la réalisation du PLD d'Est Ensemble sont nombreux, et concernent plusieurs échelles :

- A l'échelle régionale, le schéma organisationnel des réseaux TC projeté en 2030 doit constituer le **socle d'un rééquilibrage entre l'Ouest et l'Est** de Paris et rétablir l'équité territoriale. Est Ensemble pourra s'appuyer sur cette base pour redynamiser tant démographiquement qu'économiquement son territoire, dans un espace métropolitain concurrentiel ;
- Le **caractère multipolaire de l'Île-de-France** doit dorénavant prévaloir dans toutes décisions liées à la politique des déplacements. La logique d'accessibilité vers la capitale ne doit plus être le seul leitmotiv des décisions prises ;
- A l'échelle territoriale, les **fortes mutations urbaines** engendrées par la constitution des nouveaux réseaux TC, doivent être anticipées dès maintenant, en s'appuyant aussi sur le **développement d'espaces centraux locaux liés notamment au développement des pôles d'échanges multimodaux**. L'enjeu est bien d'inscrire le renforcement de la desserte en transports en commun dans le développement global de la ville, à l'image de la dynamique autour de la ligne 11. L'arrivée de nouveaux transports doit accompagner la production de logements, d'activités, d'équipements et d'espaces publics, dans le cadre d'un modèle de développement conjoint.
- La constitution des nouveaux réseaux TC, qu'ils soient routiers, ferroviaires, voire fluviaux, devra permettre de **rééquilibrer et de mieux répartir, localement, les logements et l'emploi sur Est Ensemble**, tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif.
- **L'amélioration des conditions et des pratiques doit être recherchée par tous** : Est Ensemble, les communes mais aussi et surtout la population et les entreprises. Chacun a un rôle prépondérant à jouer sans quoi les décisions prises, les infrastructures réalisées et les services développés manqueront d'efficacité.

SOMMAIRE

Partie 1 - Contexte et Méthodologie

1. Introduction
2. PDU IF / PLD
3. Les partenaires institutionnels
4. La concertation au cours du PLD
5. La démarche d'élaboration du PLD, description des étapes et calendrier
6. La mise en œuvre et le suivi du PLD

p. 5

- p. 6
p. 10
p. 12
p. 13
p. 14
p. 15

Partie 2 - Synthèse du diagnostic déplacements

1. Le contexte du territoire et ses principales caractéristiques
2. Les déplacements actuels
3. Le réseau viaire
4. Les transports collectifs
5. Le stationnement
6. Les modes actifs et alternatifs
7. Les marchandises et livraisons

p. 16

- p. 17
p. 20
p. 22
p. 26
p. 33
p. 39
p. 49

Partie 3 – Synthèse du diagnostic environnemental

p. 53

Partie 4 – Les objectifs du PLD

p. 68

Partie 5 - Les fiches de synthèse du programme d'actions du PLD

- ACTION 1 : Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification
- ACTION 2 : Offrir une place prépondérante aux modes actifs
- ACTION 3 : Rendre les transports en commun plus attractifs
- ACTION 4 : Gérer le stationnement sur Est Ensemble
- ACTION 5 : Améliorer le transport et la livraison des marchandises
- ACTION 6 : Communiquer, sensibiliser, observer
- ACTION Spécifique : Zoom sur l'impact du PLD concernant l'amélioration de la mobilité dans les quartiers politique de la ville
- ACTION Spécifique : Zoom récapitulatif des actions du PLD sur l'accessibilité pour tous

p. 77

- p. 78
p. 85
p. 90
p. 97
p. 103
p. 107
p. 113
p. 116

Partie 6 - Le détail des aides & subventions

p. 125

Partie 7 - Le plan de financement des actions

p. 138

Partie 8 - L'échéancier des actions

p. 145

1.

Contexte et Méthodologie

1. Introduction

La genèse d'un nouveau modèle de la mobilité stigmatisé par un PLD

Depuis 2002, du 16 au 22 septembre, des manifestations et évènements sont consacrés à la promotion des modes alternatifs à l'automobile dans le cadre de la Semaine européenne de la Mobilité. Ces évènements peuvent prendre différentes formes. A Montreuil, un colloque est organisé sur le thème de la requalification des voies rapides. Le dimanche, le festival "La voie est libre" investit l'A86 fermée à la circulation. A Noisy-le-Sec, une signalétique éphémère permettra à la population de se rendre compte des temps de parcours à pied, à vélo ou en voiture, tandis qu'une matinée sera consacrée à l'essai gratuit de véhicules électriques. De même, toutes les communes de la Communauté d'Agglomération Est-Ensemble (Est Ensemble) organisent une randonnée patrimoniale à rollers ou à vélos. Outre la promotion des modes économiques et écologiques, l'objectif de cette semaine est aussi **d'amener la population et les collectivités à s'interroger sur leurs pratiques et conditions de déplacements** et sur le devenir d'un modèle qui a prédominé pendant plusieurs dizaines d'années :

« **le tout-automobile** ».

Ce modèle, développé à partir des Trente-Glorieuses, qui connaîtra son apogée en France sous Georges Pompidou pour qui, "il faut adapter la ville à l'automobile" connaît un début de remise en cause dès les années 80 avec la promulgation de la **Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI - 1982)**. D'un modèle basé sur l'aménagement de voies routières à 2x2 voies voire 2x3 voies, constituant de véritables coupures dans des espaces urbains densément peuplés, mais permettant des liaisons rapides depuis les périphéries vers le centre, nous sommes passés à un modèle visant à développer et promouvoir les transports collectifs (TC) et les modes actifs. Néanmoins, cette transition n'est pas sans difficultés. En effet, **l'urbanisation de nos territoires s'est aussi basée sur les possibilités offertes par la voiture, expliquant des phénomènes de périurbanisation ou de sectorisation urbaine** et qui rend plus complexe, et parfois controversée, la remise en cause du modèle automobile.

Afin de mieux traiter de cette problématique de la mobilité, le **thème des transports et des déplacements est devenu une véritable compétence pour les collectivités**, au même titre que l'habitat ou le développement économique. Et, à l'instar des deux compétences précédemment citées, des documents de planification spécifiques à la question des déplacements ont vu le jour et font dorénavant **partie intégrante de la pyramide législative et planificatrice de l'aménagement du territoire**. La LOTI de 1982 formalise ainsi la notion de "Plan de Déplacements Urbains" (PDU), qui prendra un caractère obligatoire en 1996 avec la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE), et qui sera renforcée en 2000 avec la Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU). Dans le cadre de leur Périmètre de Transport Urbain (PTU), les agglomérations de plus de 100 000 habitants ont ainsi l'obligation de réaliser un PDU pour définir et fixer, sur leur territoire, les grandes orientations et les moyens à mettre en œuvre pour améliorer les conditions et pratiques de déplacements. C'est dans ce **cadre législatif que la Région Ile-de-France a élaboré dès 2000 son premier PDU**, et dont l'approbation définitive de la seconde version devrait avoir lieu d'ici début 2014.

Le PDUIF peut être déclinée, à l'initiative des intercommunalités, en Plan Local de Déplacements (PLD). L'objectif de ce type de document est ainsi de **traduire concrètement et localement les grandes orientations et défis du PDUIF**. Il est à noter que le PLD devra être cohérent avec les autres documents d'urbanisme et de planification (ex : Schéma de Cohérence Territoriale) et pertinent au regard des objectifs des documents spécifiques à certaines thématiques (ex : Plan Local de l'Habitat, Plan Climat-Air-Energie Territorial). C'est donc dans ce contexte thématique et législatif que Est Ensemble souhaite s'engager dans l'élaboration de son PLD qui fait l'objet de cette consultation.

Caractéristiques démographiques & physiques d'Est Ensemble

Territoire limitrophe de Paris, Est Ensemble n'a pas connu le même essor démographique et économique que d'autres territoires situés à proximité immédiate de la capitale. Alors qu'à l'ouest de Paris, l'activité économique est notamment basée sur des grandes entreprises et multinationales, comptant une majorité d'emplois hautement qualifiés et à haute valeur ajoutée, Est Ensemble s'appuie plutôt sur un **tissu industriel, notamment autour du canal de l'Ourcq**. Ce **dualisme est-ouest historique**, qui n'est finalement que le prolongement géographique d'une situation constatée à l'intérieur de Paris, s'explique notamment par une **urbanisation plus tardive de l'ouest parisien**, où s'installaient l'aristocratie parisienne et les nouveaux riches issus de la Révolution Industrielle. A l'inverse, les **villes de l'est étaient majoritairement composées de la classe ouvrière**, résidant à proximité de leur lieu de travail. La situation actuelle, qui s'explique donc par des **orientations urbaines datant du XIX^{ème} siècle**, n'est plus viable, la vision future de l'organisation métropolitaine dans laquelle s'inscrit Est Ensemble, et qui y est notamment symbolisée par le **Grand Paris Express**, doit permettre un **rééquilibrage entre l'est et l'ouest de Paris**.

La Communauté d'Agglomération, qui regroupe **397 588 habitants (Insee 2010) répartis sur 9 communes**, est un territoire aux **multiples visages** rendant ainsi complexe l'élaboration d'un portrait synthétique tant les contrastes et les oppositions se font face. Chacun des ces visages expliquant les conditions et pratiques actuelles de déplacement sur le territoire, il devra être pris en compte dans la réalisation du PLD.

La première opposition est évidemment **topographique est morphologique**. Le nord, marqué par la présence du canal de l'Ourcq, ceinturé par des infrastructures routières (ex RN13) et ferroviaires ainsi que par d'importants sites industriels, s'oppose au sud et le plateau de Romainville, traversé par des infrastructures routières d'intérêt régional voire national (A3 - A186).

Déjà de nombreuses interrogations émergent, **la topographie influence-t-elle les pratiques de déplacements ? Un relief contraint peut-il limiter la pratique des modes doux ?** De même, la présence de nombreuses infrastructures, qu'elles soient routières, ferroviaires voire fluviales, offrent au territoire des potentialités de connexion intéressantes, et facilitent les déplacements depuis ou vers l'extérieur. Mais ces **infrastructures complexifient les déplacements internes en constituant de véritables coupures urbaines et sont sources de nuisances**.

D'un point de vue **urbain**, l'analyse de l'occupation du sol révèle une **opposition entre les communes de l'ouest**, limitrophes de Paris, où la **proportion d'habitat collectif atteint voire dépasse les 90 %** (Les Lilas : 88,5 % - Le Pré-Saint-Gervais : 91,5 % - Pantin : 94,4 %), et les **communes de l'est** où cette **proportion est plus faible** (Noisy-le-Sec : 77,1 % - Bondy : 68,4 %) et se situe dans les moyennes départementales (73,3 %) et régionales (71,9 %). Dès lors, ces **différences notables influent sur les pratiques de déplacements**, à commencer par la possession ou non d'une voiture. Les communes situées à **l'ouest ont ainsi les taux de motorisation les plus faibles** (entre 0,56 et 0,64 véhicules par ménages) tandis qu'à l'est, les taux moyens (Bondy : 0,86 véhicules par ménages) sont comparables aux moyennes départementales voire régionales. De même, une première analyse des données INSEE 2010 concernant la répartition modale des déplacements domicile-travail suit cette logique. Ainsi, dans les **communes de l'ouest, la part des déplacements pendulaires effectués en voiture est en moyenne de 22,5 %**, alors qu'à l'est, cette part peut atteindre 38 % (Bondy). Il est à noter que ces tendances se retrouvent en ce qui concerne les déplacements domicile-travail internes aux communes.

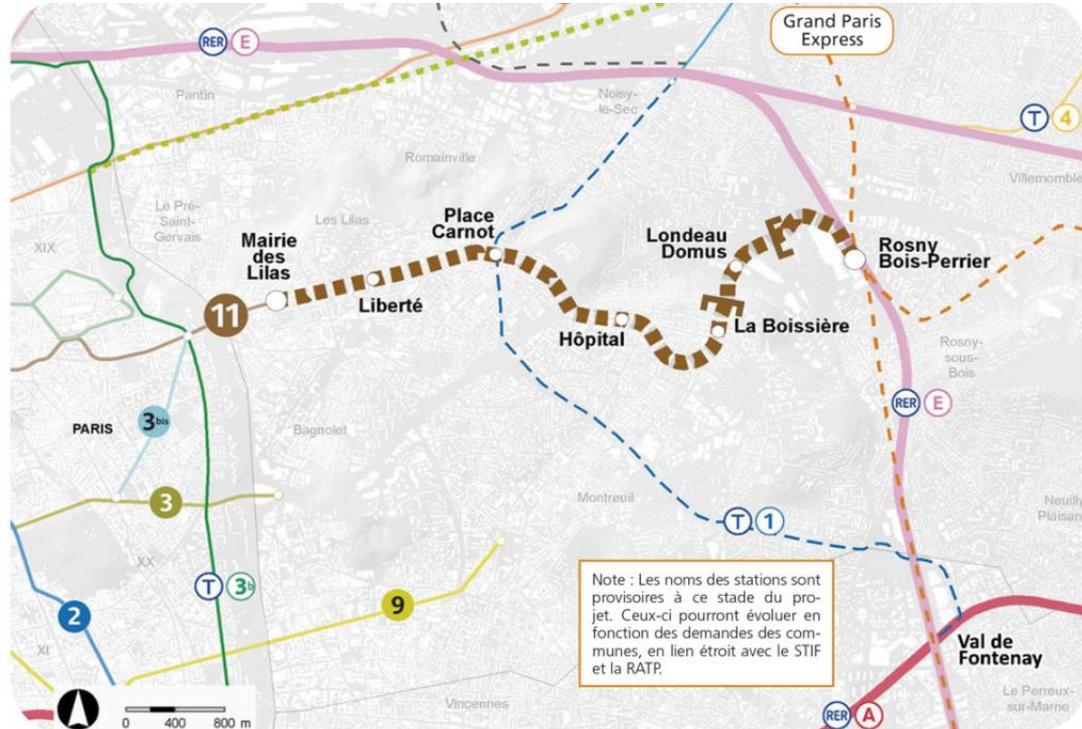
Outre une dichotomie locale est-ouest en matière de logement, une autre forme d'hétérogénéité se retrouve en ce qui concerne les activités économiques. Le nord, influencé par la **plaine de l'Ourcq, est constitué de grandes activités industrielles aux emprises foncières importantes, peu franchissables**, tandis que le **sud est constitué d'un réseau de Petites et Moyennes Entreprises et Industries**. Ainsi, outre les conséquences urbaines que peuvent avoir ces deux zones, les conditions et pratiques de déplacements différeront et devront être pointées durant l'élaboration du PLD. D'autre part, les **volumes de marchandises induits par les activités, ainsi que leur mode d'acheminement devront être pris en compte**.

Est Ensemble, un territoire en mouvement autour notamment des projets liés à la mobilité de demain

Conjointement à une prise en compte précise et pertinente des caractéristiques urbaines actuelles du territoire, le PLD devra prendre en compte les **mutations futures**. Les **projets de requalification urbaine**, objectivant notamment sur une **meilleure prise en compte de l'environnement** (ex : ZAC Ecocité de Bobigny, ZAC Boissières-Acacias à Montreuil), une **revitalisation économique** (ex : ZAC les Rives de l'Ourcq à Bondy), ou une **pacification et un meilleur partage de la voirie** (ex : ZAC Plaine de l'Ourcq à Noisy-le-Sec) vont être le **support d'une nouvelle organisation des conditions de déplacements** sur le territoire, qu'il s'agisse de déplacements internes, externes mais aussi de transit.

Le paysage urbain précédemment décrit en matière de logements et d'activités explique en partie, la desserte actuelle en matière de TC et les projets futurs. En ce qui concerne l'offre actuelle, malgré la présence du RER E, desservant 3 communes du territoire, de cinq lignes de métro, ainsi que de trois lignes de tramway, la **desserte TC s'organise dans une logique de centralité et de liaison Paris - Périphérie et ne répond plus totalement aux besoins des populations qui s'inscrivent de plus en plus dans une logique multipolaire** qui prévaut dorénavant dans la planification régionale d'Ile-de-France.

En effet, le territoire va connaître de **profonds bouleversements en matière d'infrastructures qui impacteront de manière directe sur les pratiques de déplacements de la population** et sur la structuration même du territoire. Par exemple, d'ici 2022, la **ligne 11 du métro** sera prolongée de la Mairie des Lilas jusqu'au secteur de Rosny - Bois-Perrier, en desservant les communes de Romainville, Noisy-le-Sec et Montreuil. Outre le fait que cette infrastructure permettra une meilleure accessibilité vers Paris, il faut aussi adopter une **logique géographique inverse et pointer les opportunités de déplacements vers les secteurs de Rosny - Bois-Perrier et de Noisy-Champs**.



Ainsi qu'il s'agisse de la ligne 11 du métro, mais aussi du **Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) TZen 3** (reliant la Porte de Pantin aux Pavillons-sous-Bois et desservant les communes de Pantin, Romainville, Bobigny, Noisy-le-sec et Bondy), du **prolongement de ligne T1 de tramway** (de la gare de Noisy-le-Sec jusqu'à Val-de-Fontenay et donc jusqu'à le RER A en desservant les communes de Romainville et de Montreuil) ou du développement de la **Tangentielle Légère Nord** (de Noisy-le-Sec à Sartrouville), les potentialités projetées suivent les logiques du Grand Paris à savoir de **meilleures liaisons entre les multiples polarités périphériques, dont Est Ensemble fait partie intégrante.**



En parallèle de ces projets visant de meilleures liaisons externes, le territoire devrait connaître de **profondes mutations en ce qui concerne les déplacements internes.** Le développement des infrastructures engendrera le réaménagement voire la création de nouveaux **Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM)** et renforcera la centralité de ces lieux. Conjointement, de nouvelles lignes de bus devront répondre aux besoins des déplacements internes.

Cependant, le développement d'une nouvelle offre TC ne devra pas être la seule réponse apportée pour répondre aux déplacements de courte distance. Les **modes actifs (vélo & marche) peuvent constituer une réponse pertinente aux besoins de déplacements.** La **surface limitée de l'agglomération, la densité** du territoire, tant en terme de **population que de pôles générateurs de déplacements,** et la présence du **canal de l'Ourcq** au cœur du territoire constituent une base solide pour développer une véritable politique volontariste en matière de cheminements favorable à la pratique cyclable et piétonne. De plus, la requalification des voies urbaines objectivant une pacification et un meilleur partage de la voirie et les projets urbains axés sur une meilleure prise en compte du développement durable, constitueront des **supports d'aménagement de ces liaisons douces.**

Toutefois, l'usage des modes alternatifs à l'automobile, ne devra pas être considéré comme un mode subi, mais plutôt comme un mode choisi. En effet, malgré les efforts consentis par la collectivité, les aménagements réalisés où les services développés manqueront de pertinence sans une **évolution globale des comportements.**

En effet, **la transition du modèle du tout-automobile à une mobilité durable et viable ne sera efficace qu'à partir du moment où la population aura pris en compte les enjeux qui en découlent.** Pour accélérer cette prise de conscience, les collectivités ont un rôle primordial à jouer. Les manifestations réalisées lors de la semaine de mobilité font partie intégrante des outils de sensibilisation à la mobilité durable, mais **des moyens supplémentaires devront être mis en œuvre, en terme de communication et de promotion des modes alternatifs à l'automobile.**

2. PDU IF / PLD

Prenant en compte les spécificités de la Région Île-de-France et notamment l'impossibilité de définir à l'échelle locale l'ensemble des éléments contenus dans un Plan de Déplacements Urbains (PDU), le législateur a introduit dans la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) une modification de la LOTI prévoyant l'élaboration de documents précisant le PDU Île-de-France sous la forme de Plans Locaux de déplacements (PLD).

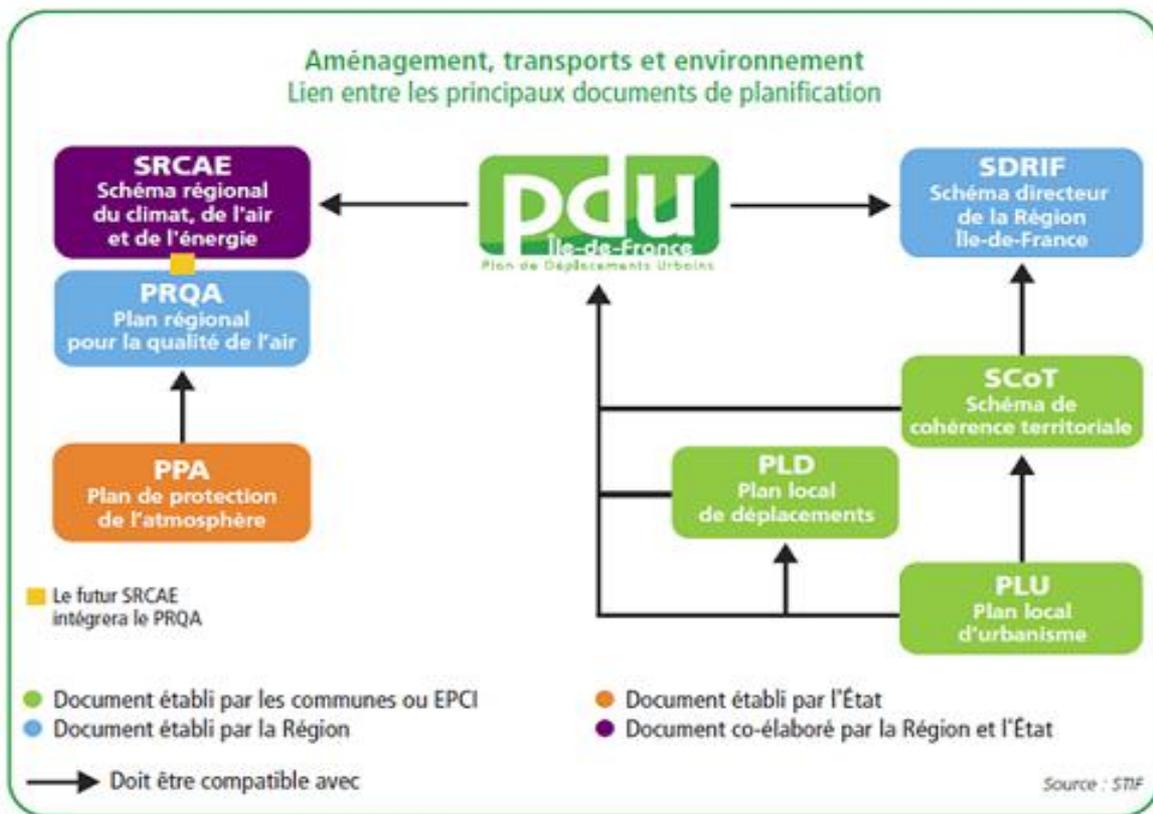
Un certain nombre de territoires ont été déclarés comme pertinents pour élaborer un Plan Local de Déplacements qui est donc une déclinaison locale des orientations du PDUIF auquel il fait référence. Il a pour objet de préciser localement, dans un objectif général de développement durable, les moyens et les actions envisageables à mettre en œuvre dans les cinq ans pour répondre aux orientations retenues dans le PDU. **C'est dans ce cadre que la Communauté d'Agglomération Est Ensemble a choisi d'engager en février 2013 la démarche de PLD.**

Le PDUIF doit être compatible avec :

- Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)
- Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) et à terme avec le Schéma Régional du Climat, de l'Air et l'Energie (SRCAE) élaboré par l'Etat et le Conseil Régional.

A l'inverse, la compatibilité avec le PDUIF doit être visée durant l'élaboration des documents locaux tels que :

- le Plan Local d'Urbanisme (PLU) ou le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT),
- Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de circulation ayant des effets sur les déplacements en Ile-de-France,
- Les actes pris au titre de la police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine routier



Ce Plan Local de Déplacements doit définir les solutions adaptées pour répondre aux besoins de mobilité des habitants et aux objectifs ambitieux du nouveau PDU à l'échelle régionale.

En effet, afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le PDUIF vise, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7% :

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

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

Pour atteindre ces objectifs, le PDUIF a défini neuf défis à relever :

- Défi 1** : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo ;
- Défi 2** : Rendre les transports collectifs plus attractifs ;
- Défi 3** : Redonner de l'importance à la marche dans la chaîne de déplacement ;
- Défi 4** : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo ;
- Défi 5** : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés ;
- Défi 6** : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement ;
- Défi 7** : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau ;
- Défi 8** : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF ;
- Défi 9** : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

Le PDUIF est un PACTE pour la mobilité en Île-de-France qui nécessite l'implication de tous les acteurs concernés.

Le PLD est une déclinaison locale du PDU IF, ainsi, il doit adapter sur son territoire le volet d'actions socles, qui est constitué de 12 actions qui doivent obligatoirement être traitées dans le PLD.

En parallèle, le PDU IF a fixé des prescriptions sur différents thèmes (stationnement des cycles, normes U12 dans les PLU pour les bureaux, etc...) qui doivent à minima être suivis. Des recommandations ont également été proposées dans le PDU IF afin de pouvoir montrer vers quelle direction doivent tendre les différentes actions.

Concernant le financement des actions du PLD, le rôle de chaque acteur sera défini au regard notamment des modalités d'aide en cours au moment de l'élaboration du PLD. Par exemple, la Région apporte son soutien au PLD dans le cadre de son plan d'action régional en faveur de la mobilité durable (PRMD – délibération CR37-14).

| <i>Actions socles PDUIF</i> | |
|-----------------------------|---|
| 2.4 | Un réseau de bus plus attractif |
| 2.5 | Aménager des pôles d'échange de qualité |
| 3/4.1 | Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs |
| 3/4.2 | Résorber les principales coupures urbaines |
| 3.1 | Aménager la rue pour le piéton |
| 4.1 | Rendre la voirie cyclable |
| 4.2 | Favoriser le stationnement des cycles |
| 5.1 | Atteindre un objectif de sécurité routière ambitieux |
| 5.2 | mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable |
| 6.1 | Rendre la voirie accessible |
| 7.1: | préserver et développer des sites à vocation logistique |
| 7.4 : | contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison |

3. Les partenaires institutionnels

Le code des transports prévoit que l'**Etat**, la **Région Île-de-France**, les **départements** concernés par le périmètre du PLD et le **STIF** soient associés à l'élaboration du PLD. Chacun de ces partenaires, du fait des compétences qui lui sont propres, joue un rôle spécifique et crucial dans la mise en œuvre du PLD. Il est donc indispensable, pour la réussite du PLD, que les partenaires associés soient impliqués dans le travail de construction du PLD, et en particulier dans la définition du plan d'actions.

L'**Etat** est concerné plus particulièrement par les mesures qui touchent au réseau routier national ainsi qu'aux routes classées à grande circulation et au réseau ferré national. La Direction régionale et interdépartementale de l'aménagement et de l'équipement (DRIEA) est le point d'entrée et assure le lien avec les Directions départementales du territoire (DDT) concernées. Concernant l'évaluation environnementale, c'est la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE) qui est le service compétent.

La **Région Île-de-France**, en tant que responsable de l'élaboration du SDRIF et acteur majeur du PDUIF aux côtés du STIF, veille à la cohérence régionale des politiques de transport. Elle a mis en place un plan d'action régional en faveur de la mobilité durable (PRMD) afin de soutenir financièrement les collectivités locales et plus généralement les maîtres d'ouvrage dans la mise en œuvre des actions du PDUIF.

Le **département de Seine-Saint-Denis** est concerné principalement par les actions touchant à la voirie départementale dont il est le gestionnaire.

Le **STIF**, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, est compétent pour la déclinaison et la mise en œuvre de la majeure partie des actions du PDUIF concernant les transports collectifs.

Les neuf communes d'Est Ensemble, outre qu'elles composent l'agglomération leur rôle est essentiel à la fois en termes de connaissance local et des attentes de leur population mais également vis-à-vis des compétences liées à la mobilité comme la voirie, le stationnement ou encore l'espace public.

Les autres partenaires

En plus des partenaires associés à l'élaboration du PLD, le code des transports prévoit la consultation, à leur demande, de plusieurs acteurs sur le projet de PLD :

- les représentants des professions et des usagers des transports (*associations cyclistes, associations d'usagers de transport en communs, associations PMR, associations de motards et d'automobilistes, fédérations de transporteurs ...*) ;
- les chambres consulaires ;
- les associations agréées de protection de l'environnement.

4. La concertation au cours du PLD

Ce PLD a été élaboré de manière concertée entre élus, techniciens et représentants d'associations.

Deux temps forts de la concertation ont permis de co-construire ce PLD grâce à la réalisation de groupes de travail :

Cette démarche collective impliquant les acteurs locaux (techniciens, professionnels, représentants d'associations, élus, ...) est une des clés pour la réussite de ce PLD puisque les points abordés, objectifs, ... ont été débattus et partagés avec les spécialistes locaux qui possèdent une vision objective et précise du territoire et de son fonctionnement.

Ces groupes étaient constitués de techniciens et d'élus, des communes, des intercommunalités environnantes, du Département, du Conseil régional, du STIF, DIREN, CCI, des transporteurs, des acteurs de la Sécurité Civile, des Représentants des associations d'utilisateurs, de Représentants des syndicats professionnels, des représentants du monde du handicap, ...

A chaque session, 5 groupes de travail ont été constitués avec dans un second une restitution commune des travaux de chacun. Chaque groupe de travail a été réalisé sur une session de 2-3 heures environ d'échanges, animée par le bureau d'études.

La concertation technique & politique

A chaque phase des **réunions techniques** ont été réalisées pour avancer sur le projet, ces réunions associaient généralement, les villes, la Région, le Département, l'Etat, le STIF.

Un **Comité technique** a validé chaque phase en amont du comité de pilotage

Le comité de pilotage, composé d'élus d'Est Ensemble, des maires des neuf communes et des représentants des partenaires institutionnels a validé chaque étape du PLD.

Le PLD doit être validé par le Conseil Communautaire d'Est Ensemble afin que le président de l'agglomération soit autorisé à lancer la consultation des personnes publiques associées et l'enquête publique après nomination d'un commissaire enquêteur auprès du tribunal administratif.

La concertation publique

Outre l'enquête publique qui est programmée pour septembre/octobre 2015, une exposition publique sera installée en amont de l'enquête publique et durant toute l'enquête publique dans les neuf communes d'Est Ensemble grâce à la réalisation de panneaux d'exposition décrivant le projet du PLD et les grandes actions pour chaque ville. Une réunion publique sera organisée afin de permettre à la population d'être informée précisément sur les objectifs et mesures du PLD.

5. La démarche d'élaboration du PLD, description des étapes et calendrier

Le PLD d'Est Ensemble s'organise en 5 étapes :

- Le diagnostic sur l'offre et la demande en matière de déplacements, VALIDE EN JUIN 2014

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

- L'élaboration des orientations et pistes d'actions VALIDE EN NOVEMBRE 2014

En s'appuyant sur le diagnostic validé en comité de pilotage, les orientations stratégiques en termes de modalités et les pistes d'actions liées sont proposées puis comparées

-L'approfondissement des actions , programmation et évaluation

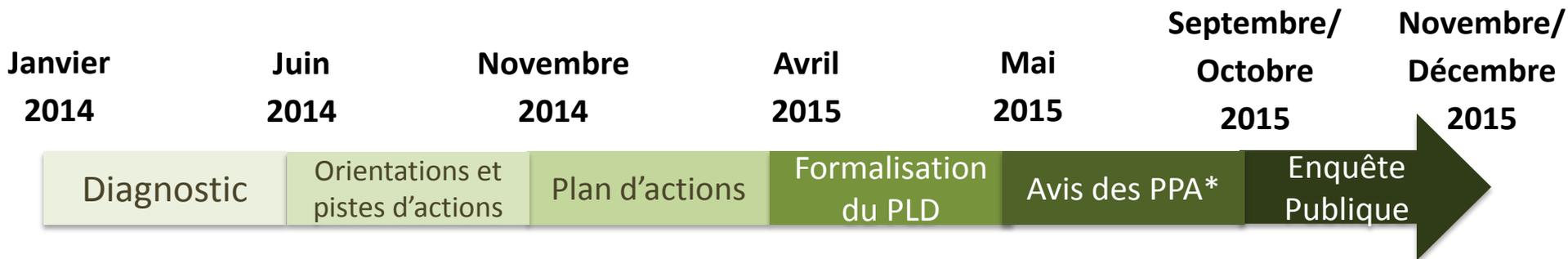
Les pistes d'actions du scénario retenu sont affinées et présentées sous forme de fiches actions. Le programme d'action est fixé sur un échéancier.

-La formalisation et l'approbation du projet de PLD

Il s'agit de réaliser le document qui sera soumis à l'enquête publique.

-Préparation de l'enquête et formalisation du PLD définitif

Une enquête publique sera menée afin de consulter la population et d'entériner le PLD.



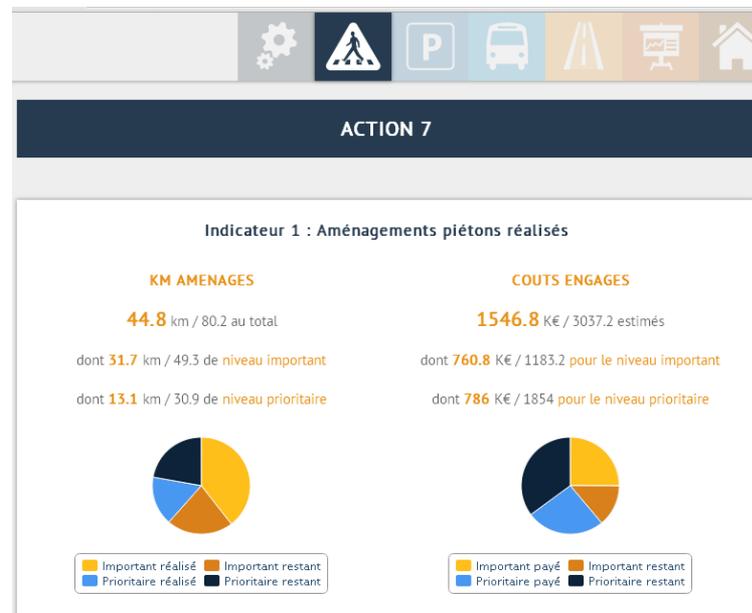
* PPA : Personnes Publiques Associées.

6. La mise en œuvre et le suivi du PLD

Le **Comité Local** créé pour le PLD constituera l'**instance de suivi**.

Dans le cadre de l'élaboration du PLD un **outil de suivi a été mis en place** qui permettra aux services d'Est Ensemble de renseigner **les différents indicateurs nécessaires à l'évaluation de chaque action du PLD**.

Tous les ans, un **tableau de bord de suivi** sera réalisé et **présenté au Comité Local** afin de pouvoir, le cas échéant, corriger certaines actions dans le but d'une plus grande efficacité.



2.

Synthèse du diagnostic déplacements

Neuf communes à l'Est de Paris

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

Près de 400 000 habitants et une croissance démographique importante

Les neuf communes accueillent **plus du quart des habitants de Seine-Saint-Denis** et 3,5 % de la population d'Île-de-France. **Montreuil avec plus de 100 000 habitants** est la commune la plus importante de l'agglomération suivie de Pantin et Bondy.

Les cinq communes limitrophes de Paris regroupent 58 % de la population d'Est Ensemble.

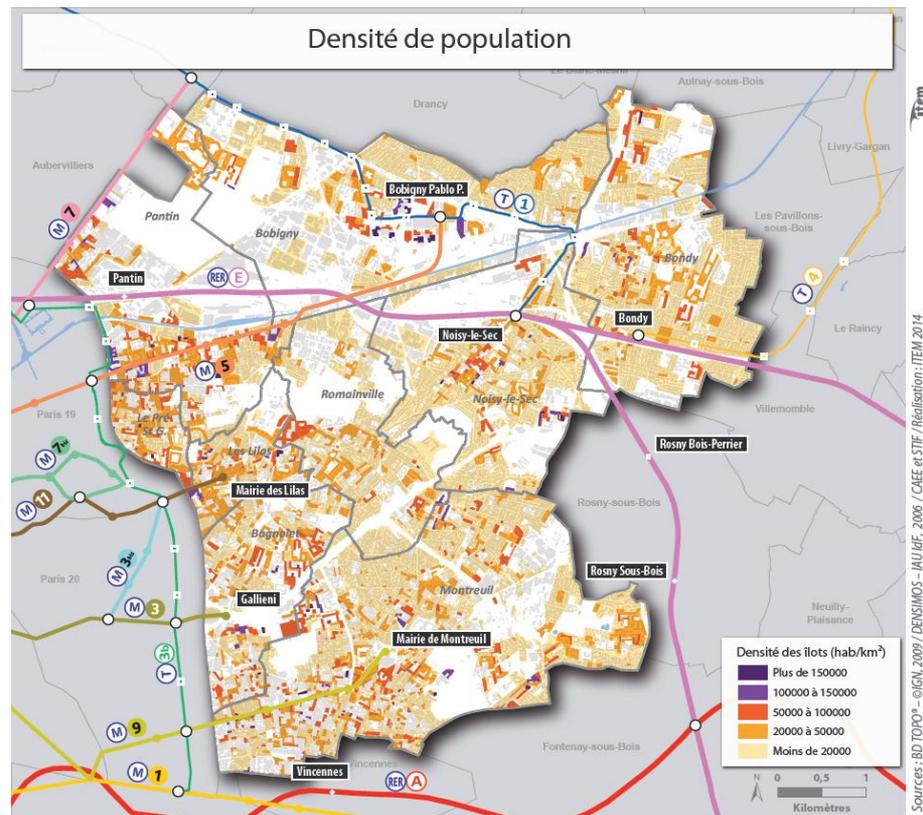
Avec près de **10 % de croissance démographique** entre 99 et 2010, Est Ensemble est plus dynamique que la région Île-de-France (+7,6 %). Toutes les communes ont connu une croissance importante même si elle est moindre à Bagnolet.

Un territoire très densément peuplé

Est Ensemble a un habitat très dense avec **plus de 10 000 habitants au km²**. Les communes les plus denses sont celles situées à l'Ouest, à proximité de Paris.

Le Pré-Saint-Gervais est la commune la plus petite en nombre d'habitants mais aussi la plus dense (25 800 hab./km²). Romainville, Bobigny et Noisy le Sec avec 7 à 8 000 hab./km² sont les communes les moins denses.

| Communes | Population 2010 | Densité de population 2010 (hab./km ²) | Evolution de la population (99 -2010) (%) |
|---------------------|-----------------|--|---|
| Bagnolet | 33 883 | 13 184 | 4,5 |
| Bobigny | 47 492 | 7 015 | 7,6 |
| Bondy | 53 530 | 9 786 | 14,3 |
| Le Pré-St-Gervais | 18 045 | 25 779 | 10,3 |
| Les Lilas | 22 228 | 17 641 | 10,0 |
| Montreuil | 102 770 | 11 521 | 13,3 |
| Noisy-le-Sec | 39 733 | 7 883 | 6,5 |
| Pantin | 54 136 | 10 806 | 8,4 |
| Romainville | 25 771 | 7 492 | 8,4 |
| EST ENSEMBLE | 397 588 | 10 148 | 9,9 |



Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces

ATOUPS

- Une forte densité favorable aux modes alternatifs.
- Une agglomération aux portes de Paris.
- Un faible taux de motorisation des ménages qui impliquent l'utilisation des modes alternatifs
- Un équilibre entre population active et emplois offerts sur Est-Ensemble.
- Un poids démographique non négligeable à l'échelle francilienne.

OPPORTUNITES

- La poursuite de la densification du territoire tant en termes démographiques que d'emplois.
- Une localisation des principaux projets d'aménagements sur des secteurs desservis ou qui le seront dans les années à venir.
- Des projets de transports importants

FAIBLESSES

- Des ruptures fortes au niveau physique (topographie & canal de l'Ourcq).
- La proximité de Paris induit des infrastructures routières et ferroviaires qui segmentent Est Ensemble.
- Une inadéquation entre les emplois offerts et les actifs qui résident à Est Ensemble sur une large partie du territoire.

MENACES

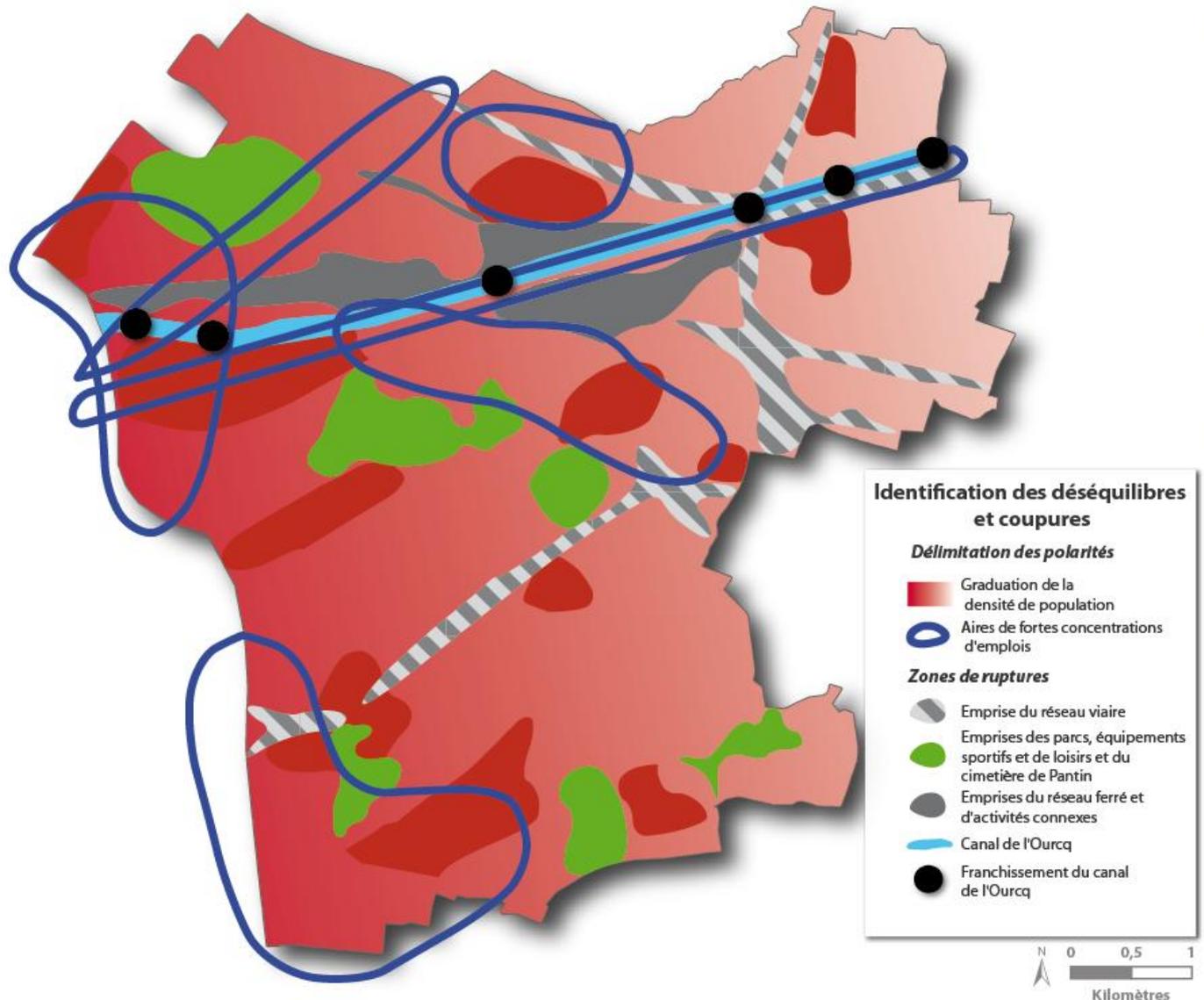
- Le profil des habitants sera-t-il en lien avec les évolutions des activités présentes sur Est Ensemble ?
- L'absence d'une réelle identité marquante d'Est Ensemble.
- Les fortes coupures impliquent un coût d'infrastructures de liaisons important.

Carte de synthèse

- Un territoire soumis à de fortes ruptures tant au niveau des infrastructures (canal de l'Ourcq, emprises ferroviaires, infrastructures routières) qu'au niveau des emprises foncières

- Un densité de population qui baisse en fonction de l'éloignement à Paris

- Des secteurs d'emplois qui se dégagent sur Est Ensemble.



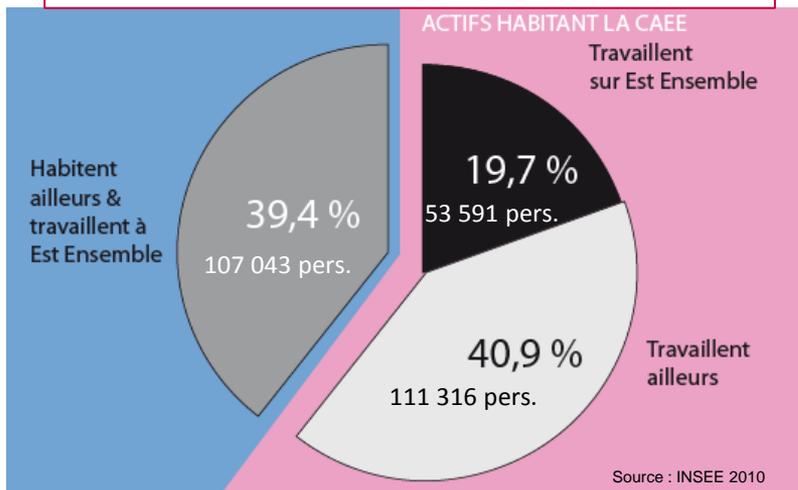
Plus d'un demi-million de flux d'actifs chaque jour sur Est Ensemble

↳ 271 950 actifs ont des déplacements quotidiens sur Est Ensemble parce qu'ils y habitent et/ou y travaillent. Ceci implique 543 900 déplacements pour le motif travail chaque jour.

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

↳ 33 % des actifs qui travaillent dans Est Ensemble y résident, soit près de 54 000 personnes. Parmi eux, 70 % (37 600 pers.) travaillent dans leur commune de résidence.

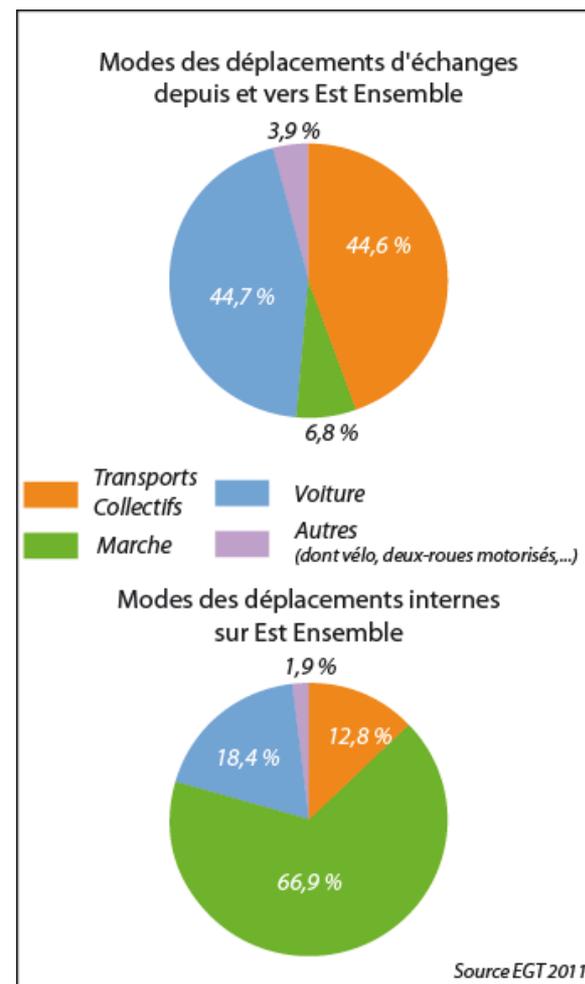
Répartition des actifs se déplaçant sur le territoire



Plus de 1,7 déplacements chaque jour sur Est Ensemble

Au total, on a donc en une journée sur Est Ensemble :

- 600 650 déplacements à pied,
- 555 950 déplacements en voiture,
- 510 150 déplacements en transport en communs,
- 50 650 déplacements en deux roues/vélo ou autres.



Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces

ATOUPS

- Une forte utilisation des TC dans les déplacements pendulaires (55,5 %).
- Une faible utilisation de l'automobile tous motifs confondus dans les déplacements internes à Est Ensemble (18,4 %).

FAIBLESSES

- Les actifs entrants sur Est Ensemble utilisent plus faiblement les TC que les actifs sortants (45,1 % contre 64,9 %).
- Seulement 1/3 des emplois d'Est Ensemble sont occupés par les habitants et ainsi 2/3 des actifs travaillent en dehors d'Est Ensemble ce qui implique des flux d'échanges très élevés.
- Un usage des modes actifs qui reste confidentiel dans les déplacements des actifs.

OPPORTUNITES

- Les améliorations de l'offre lourde de TC permettront d'offrir une réponse plus adaptée.
- Favoriser l'émergence de nouveaux types de lieux de travail (co-working, télé-travail,...) pour rapprocher le lieu de travail du logement.

MENACES

- Sans une meilleure adéquation entre le profil des actifs et des emplois offerts, les flux d'échanges resteront très forts ce qui implique des investissements de plus en plus lourds en matière de transport pour assumer ces déplacements et crée des saturations sur le réseau routier mais également dans les TC.

Les caractéristiques du réseau

Est Ensemble est inscrite dans la grande maille autoroutière régionale constituée par le **Boulevard Périphérique** de Paris et l'**A86**. Le territoire est également traversé par l'**A3** et le tronçon inachevé de l'**A186** qui doit être déclassé puis détruit.

En limite du territoire, à Rosny-sous-Bois se situe le double échangeur : A3/A103/A86. Un autre échangeur important redivise l'A86 et l'A3 plus au Nord mais celui-ci n'est pas complet et nécessite une circulation sur la RN186 au niveau du Pont de Bondy.

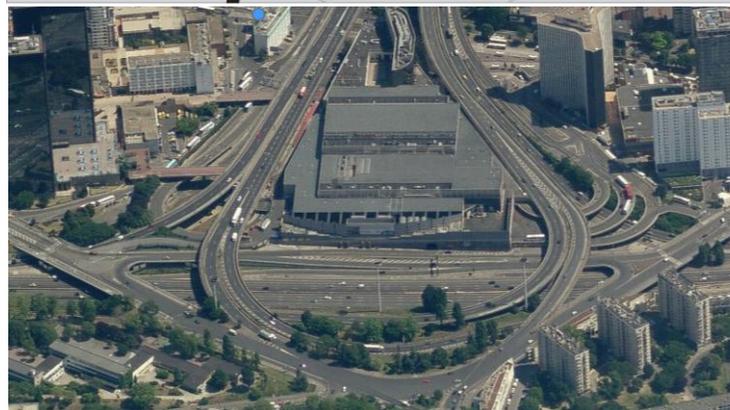
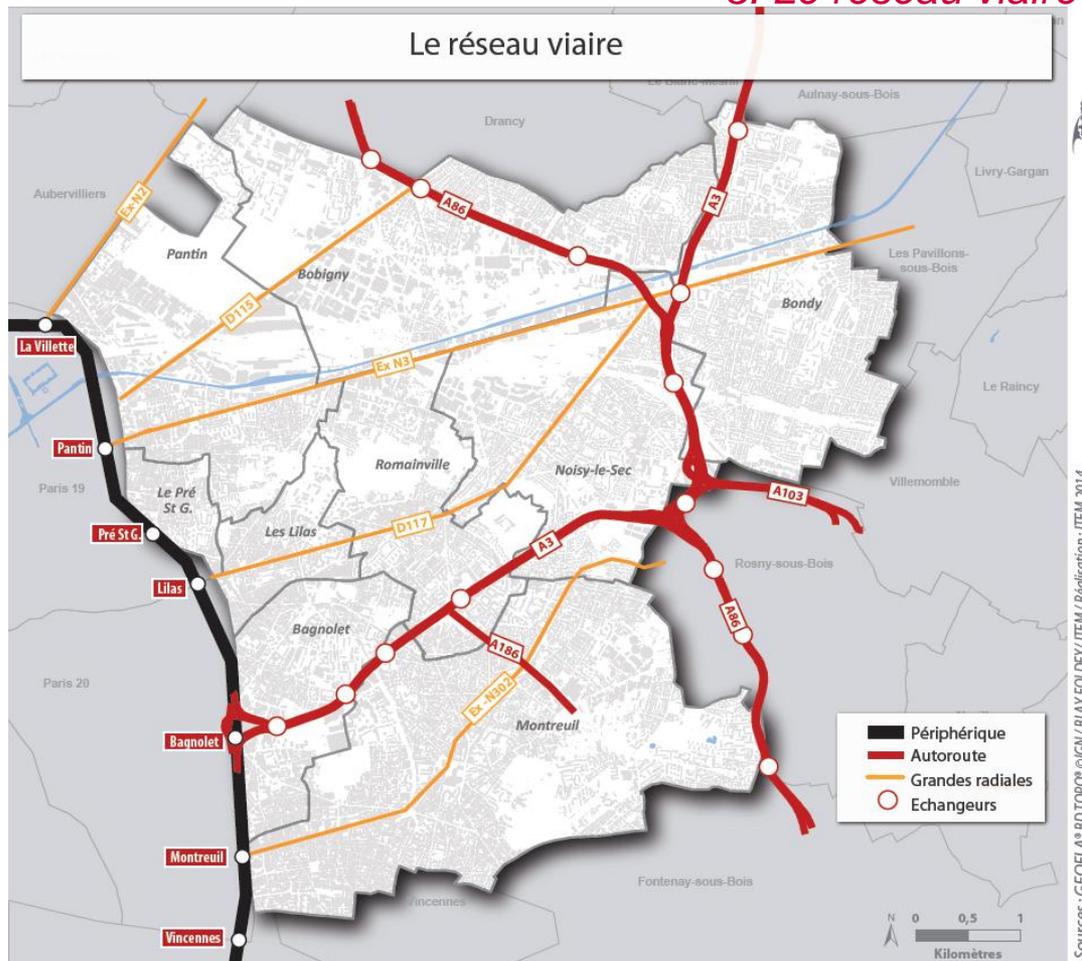
L'A3 relie l'Est de Paris (Porte de Bagnolet) à l'A1 qui permet de se rendre dans le Nord de la France. Quatre échangeurs irriguent le territoire, deux dans sa partie Sud et un tout au Nord à Bondy et un au centre sur Noisy-le-Sec.

L'A86 appelée « super périphérique parisien » forme une boucle complète autour de la capitale. Deux échangeurs sont directement présents sur le territoire au Nord. On compte également un échangeur à Drancy en limite Nord et un échangeur en limite de Montreuil et Rosny-sous-Bois. Deux échangeurs irriguent également le territoire même s'ils sont situés sur la commune de Rosny-sous-Bois.

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

- L'**ex-RN2** ou route de Soissons,
- L'**ex-RN3** ou route de Meaux,
- L'**ex-RN302** ou route de Chelles (même si la traversée du centre de Montreuil est désormais interdite).

Ce réseau est ensuite maillé par une série de voies structurantes comme l'ex-RN186 ou la RD 115. Du fait de la morphologie du territoire, ce réseau est assez étroit et en partie encombré, il traverse les centres-villes et quartiers.



La Porte de Bagnolet en vue aérienne

La hiérarchisation fonctionnelle du réseau

En fonction des **flux de trafic** mais également des **destinations offertes** et des **possibilités de rabattement**, quatre types de **fonctions des axes structurants** sont proposés sur Est Ensemble :

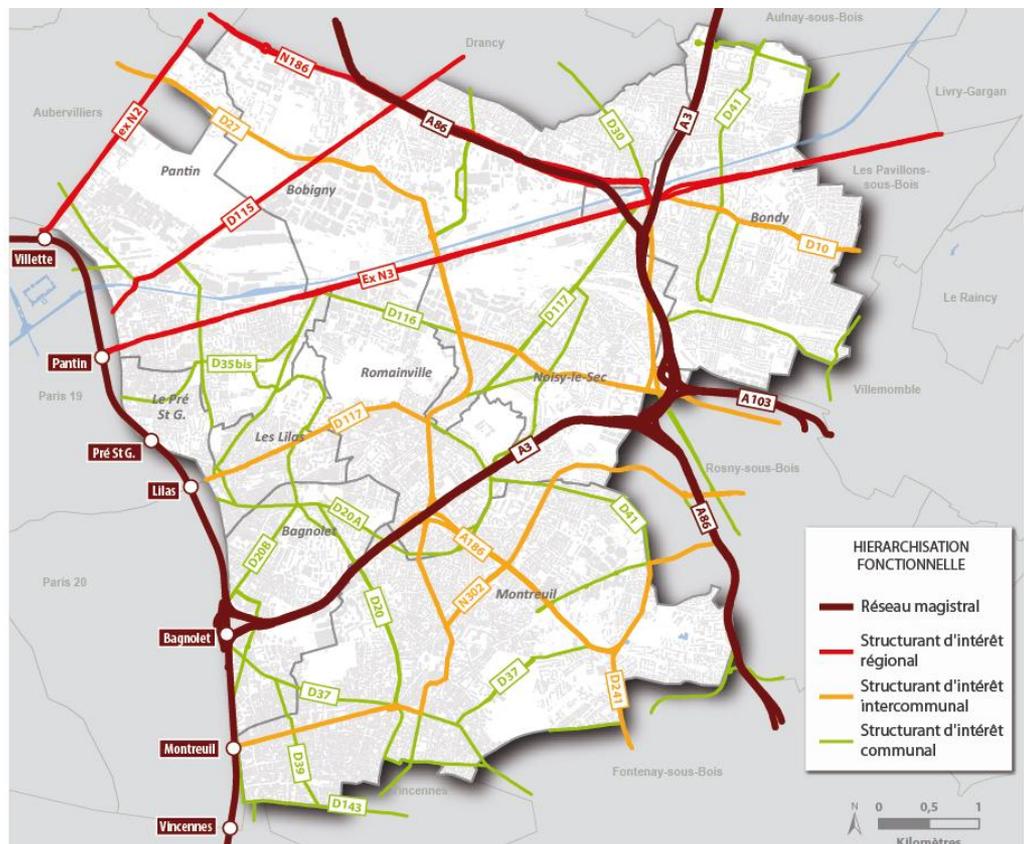
- Les axes du **réseau magistral** qui regroupent les infrastructures autoroutières,
- Les axes **d'intérêt régional** qui accueillent des flux importants et qui ont un gabarit résolument routier,
- Les axes **d'intérêt intercommunal** qui offrent une couture routière de rabattement,
- Les axes **d'intérêt communal** qui viennent plus en complément.

En termes de flux, les axes **d'intérêt régional accueillent près de 2 fois plus de trafic en moyenne que les axes d'intérêt intercommunal** et plus de 3 fois plus que les axes d'intérêt communal.

La **différence de flux entre les voies d'intérêt intercommunal et communal reste faible** mais les voies d'intérêts intercommunales ont davantage un rôle de rabattement vers les axes structurants.

Quatre communes ne disposent pas d'axes d'intérêt régional (*Bagnolet, Les Lilas, Montreuil et Le Pré-St-Gervais*) puisque ceux-ci se concentrent au Nord du territoire. Près de la **moitié des km de ces voies d'intérêt régional traversent Bobigny** (RD115, RN186, ex RN3).

Bagnolet est très à l'écart des principaux axes (hors réseau magistral) puisque qu'elle n'accueille que 0,1 km de réseau intercommunal.



| COMMUNE | MAGISTRAL (km) | REGIONAL (km) | INTERCOMMUNAL (km) | COMMUNAL (km) |
|---------------------|----------------|---------------|--------------------|---------------|
| Bagnolet | 3,7 | 0,0 | 0,0 | 7,2 |
| Bobigny | 4,9 | 14,7 | 4,3 | 3,8 |
| Bondy | 6,5 | 3,3 | 3,5 | 7,7 |
| Les Lilas | 0,0 | 0,0 | 1,3 | 3,5 |
| Montreuil | 2,0 | 0,0 | 12,4 | 17,4 |
| Noisy-le-Sec | 9,5 | 3,5 | 8,6 | 9,5 |
| Pantin | 0,0 | 9,0 | 0,8 | 6,8 |
| Le Pré-St-Gervais | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 1,5 |
| Romainville | 2,4 | 1,3 | 5,0 | 4,7 |
| EST ENSEMBLE | 29,0 | 31,8 | 35,5 | 59,3 |

| TYPLOGIE | TRAFIC MIN (TMJA) | TRAFIC MAX (TMJA) | TRAFIC MOYEN (TMJA) |
|---------------|-------------------|-------------------|---------------------|
| Magistral | 69 200 | 168 700 | 133 037 |
| Régional | 9 948 | 49 083 | 22 068 |
| Intercommunal | 4 300 | 25 130 | 12 009 |
| Communal | 2 582 | 23 942 | 7 682 |

Remarque : Les données kilométriques d'Est Ensemble ne correspondent pas forcément à la somme des kilométrages des 9 communes puisque un tronçon peut être affecté à 2 communes. Dans ce cas, la longueur du tronçon est attribuée à chacune des communes..

Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces

ATOUTS

- Un réseau routier bien hiérarchisé.
- Une volonté de l'ensemble des communes de pacifier les secteurs centraux en évitant la circulation de transit.
- Une faible accidentologie des cycles.

FAIBLESSES

- Un maillage routier fortement dépendant des coupures sur le territoire et en particulier celle du canal de l'Ourcq.
- Une hiérarchisation fonctionnelle qui reste à parfaire.
- Des flux particulièrement élevés sur les axes d'Est Ensemble qui rendent délicats des projets de requalification.
- Des conditions de circulation difficiles voire saturées en heure de pointe sur les principaux axes.
- Un forte accidentologie des piétons et des deux roues motorisés.
- Des flux PL élevés.
- Une part importante de la population vit à proximité du réseau viaire et est donc exposée à des nuisances (pollution, bruit,...)

OPPORTUNITES

- Des projets urbains ou de transport, comme le Pont de Bondy ou le retraitement de l'ex RN3, qui sont des facilitateurs pour aller vers une hiérarchisation fonctionnelle du réseau.
- Mieux organiser les flux PL.
- Mieux répartir les flux de circulation pour éviter la congestion sur les principaux carrefours avec les axes structurants.

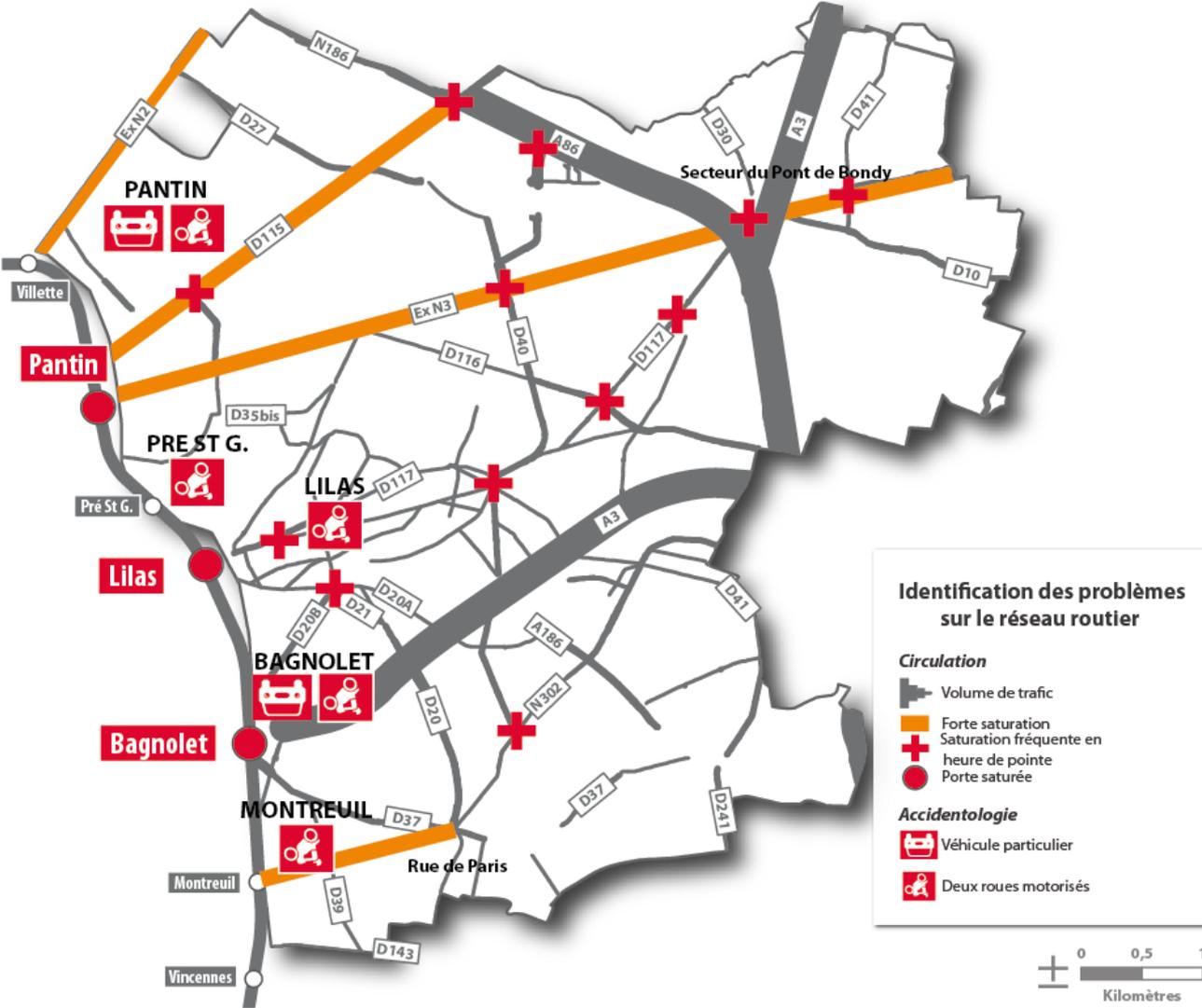
MENACES

- Des travaux qui vont impacter fortement l'organisation des circulations sur Est Ensemble.
- Le développement des modes actifs ne pourra se réaliser sans un retraitement important des axes routiers sur Est Ensemble.
- Les traversées Nord-Sud délicates au niveau du canal de l'Ourcq ne doivent pas uniquement s'appréhender sur un volet routier car cela créerait un nouvel axe facilitateur de déplacements automobiles.

Les secteurs problématique du réseau viare

3.10 Carte de synthèse

- Une circulation importante qui entraîne des congestions notamment en heure de pointe sur les carrefours avec les axes principaux
- Une accidentologie routière marquée au niveau de Pantin et Bagnolet
- Une accidentologie élevée pour les 2 roues motorisés et en particulier dans les secteurs aux portes de Paris où la pratique relevée est plus importante.



Sources : BD TOPO® - ©IGN, 2009 / CAEE / Réalisation : ITE M 2014

Les facteurs clés de succès d'un bon réseau

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

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

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

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

Il convient donc de bien distinguer les offres par la fonction qu'elles assurent.

Le PDUIF affiche l'objectif d'une augmentation de l'offre de transport collectif de 25 % d'ici 2020 à l'échelle régionale.

Les transports sur Est Ensemble – une forte utilisation des TC

25 % des déplacements des résidents d'Est Ensemble sont réalisés en TC et ce taux monte à 55,5 % pour les déplacements domicile-travail réalisés par les actifs résidents. Dans l'absolu avec 44 % des habitants qui possèdent un abonnement de transport et 29 % des habitants qui disposent du pass Navigo, il est clair que les transports en commun font partie du quotidien d'une grande partie des habitants d'Est Ensemble.

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

- ↘ une offre ferrée lourde qui s'articule autour du RER E, des métros 3, 5, 7, 9, 11 et des tramway T1 et T4. A cela il convient d'ajouter des lignes en limite de territoire (RER A, M1, T3bis,...).
- ↘ une offre de bus avec 54 lignes qui impactent directement le territoire (7 d'entre-elles ne sont néanmoins par physiquement présente sur le territoire).

Nous parlerons souvent de services JOB, cela signifie **Jour Ouvrable de Base** c'est-à-dire soit un mardi, soit un jeudi. En effet ces deux jours sont les plus représentatifs de l'offre de transport proposée sur un territoire.

Les données d'analyses de transport en commun sont issues des « packs » STIF fournis et mis à jour en mars 2013.

L'offre lourde de transports en commun

Une desserte de qualité qui répond aux besoins des actifs entrants et sortants du territoire d'Est Ensemble

Le territoire d'Est Ensemble possède ainsi d'excellentes connexions avec la ville de Paris accueillant 53 % des actifs sortants et fournissant 22 % des actifs entrants.

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

- Pantin
- Bondy
- Noisy-le-Sec

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

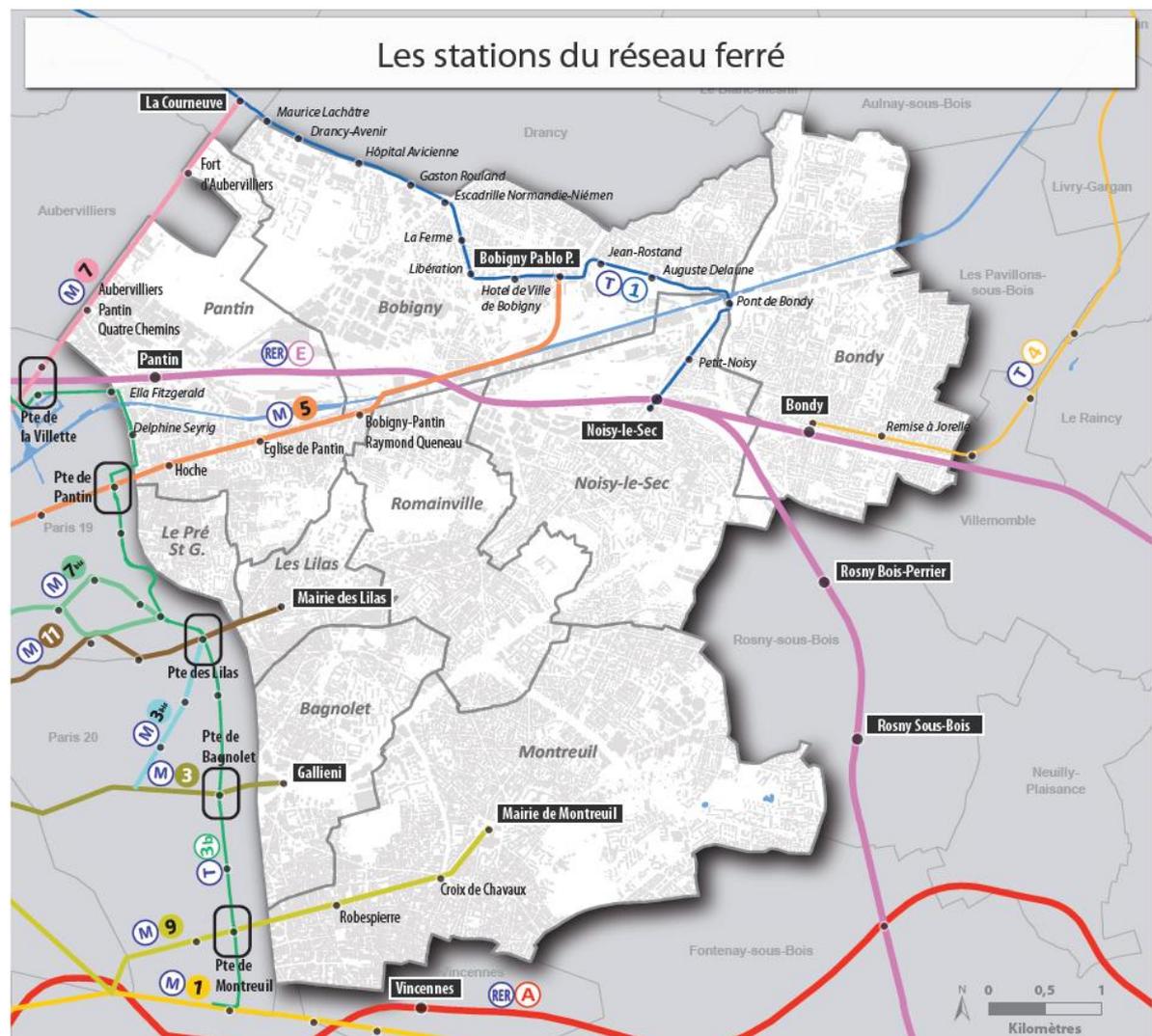
➤ **Cinq lignes de Métro** sur le territoire qui desservent **10 stations sur Bagnole (M3), Bobigny (M5), Les Lilas (M11), Montreuil (M9), Pantin (M5 et M7)**. Excepté la ligne 7 qui se termine à la Courneuve, toutes ces lignes sont en terminus sur le territoire.

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

➤ **Deux lignes de tramway** desservent le territoire avec pour chacune d'elle leur terminus :

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

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

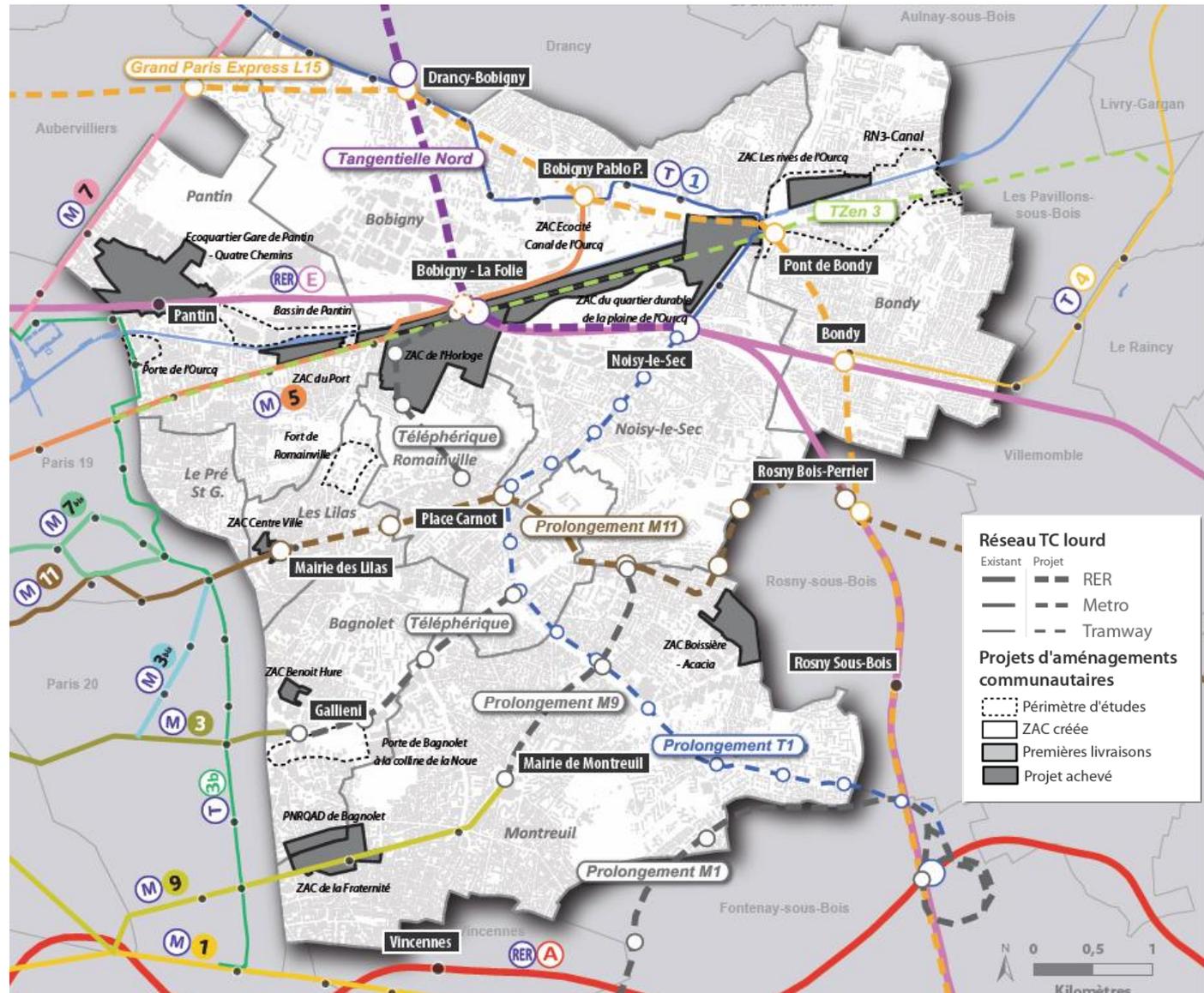


Sources : GEOFLA® BD TOPO® ©IGN/ CAEE et STIF - Union européenne et SOEs, Corine Land Cover, 2006

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

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

Élaborés dans un souci de cohérence entre eux, les différents projets de lignes sont combinés afin de proposer un meilleur maillage du territoire.



L'offre de transport routier : 53 lignes de bus desservent le territoire

46 lignes de bus desservent directement le territoire et **7 autres sont prises en compte puisqu'elles comptent des arrêts à moins de 5 minutes à pied d'Est Ensemble**. Parmi elles, on compte :

- 46 lignes RATP (39 sur le territoire),
- 5 lignes Véolia Transdev,
- 1 ligne Trans Val de France,
- 1 ligne Courriers d'Île-de-France,

Il convient également de mentionner qu'en période nocturne ce sont 9 lignes Noctiliens qui maillent Est Ensemble et permettent ainsi d'avoir une continuité de l'offre de TC sur 24h.

Ce réseau maille fortement le territoire même si certains espaces restent éloignés de l'offre notamment sur une partie de Montreuil.

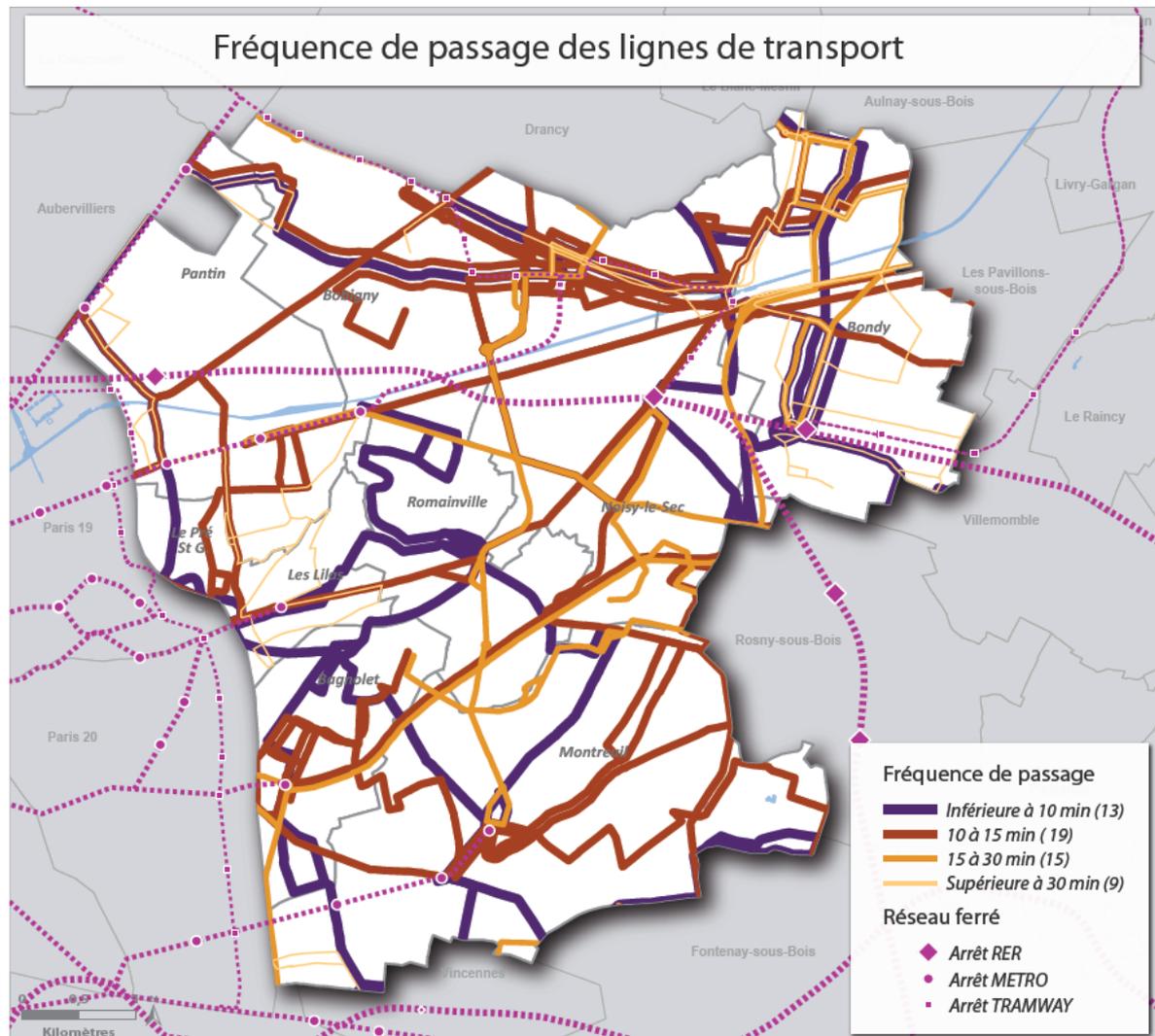
Sur Bobigny et Pantin, l'absence de lignes sur certains secteurs est due à la présence de grandes zones d'activités, d'emprises ferrées ou de cimetières comme notamment à Pantin.

Au sens du PDUIF, le territoire est desservi par **17 lignes Mobilien et 2 lignes express**.

Ces lignes font partie du réseau structurant (avec les Noctiliens) de transport en Île-de-France.

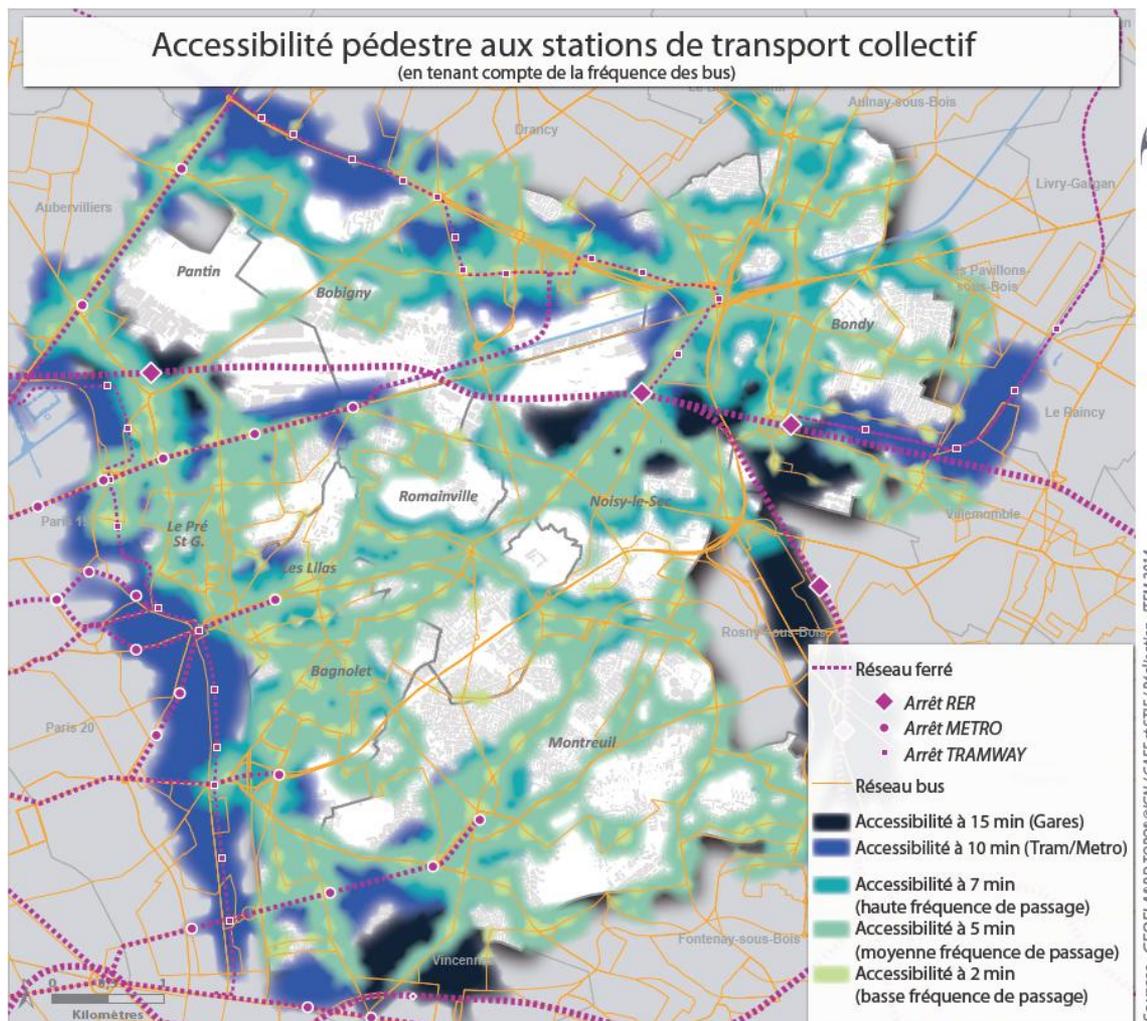
Les lignes **Mobilien** sont des lignes **d'intérêt régional** avec une forte capacité de **desserte des territoires urbains denses**, elle assurent une fonction de maillage avec le réseau ferré.

Les **lignes Express** sont également des lignes **d'intérêt régional**, elles assurent les **dessertes de pôle à pôle** et peuvent emprunter les voies express.



Près de la totalité de la population et des emplois desservie par un transport en commun

| COMMUNE | % de pop. Desservie |
|-----------------------------|----------------------------|
| Bagnolet | 97,1 % |
| Bobigny | 93,1 % |
| Bondy | 88,6 % |
| Les Lilas | 97,4 % |
| Montreuil | 85,5 % |
| Noisy-le-Sec | 92,6 % |
| Pantin | 97,5 % |
| Le Pré-Saint-Gervais | 99,4 % |
| Romainville | 86,0 % |
| EST ENSEMBLE | 91,5 % |



Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces

ATOUTS

- Une offre lourde déjà fortement présente et qui est accessible à 46 % de la population.
- Des TC routiers qui irriguent de manière fine Est Ensemble offrant ainsi à 94 % une accessibilité en TC.
- Une forte fréquentation des TC.
- Une accessibilité correcte des arrêts de bus.

FAIBLESSES

- Des pôles d'échanges, véritables entrées d'Est Ensemble, qui ne sont pas tous « accueillants », surtout Pablo Picasso
- Un réseau de bus difficilement lisible en termes de destination offerte pour les non initiés.
- Le cœur de l'agglomération et en particulier Romainville voit ses habitants être à l'écart des modes lourds.
- Des conditions de circulation difficiles pour les bus sur les axes saturés.
- Un stationnement illicite important sur les couloirs réservés bus notamment sur l'ex RN3.
- Une tarification zone 3 / zone 2 qui peut nuire à l'utilisation du RER E et des bus par la population.
- Un pôle Pablo Picasso dont l'accès est peu sécurisé et peu qualitatif

OPPORTUNITES

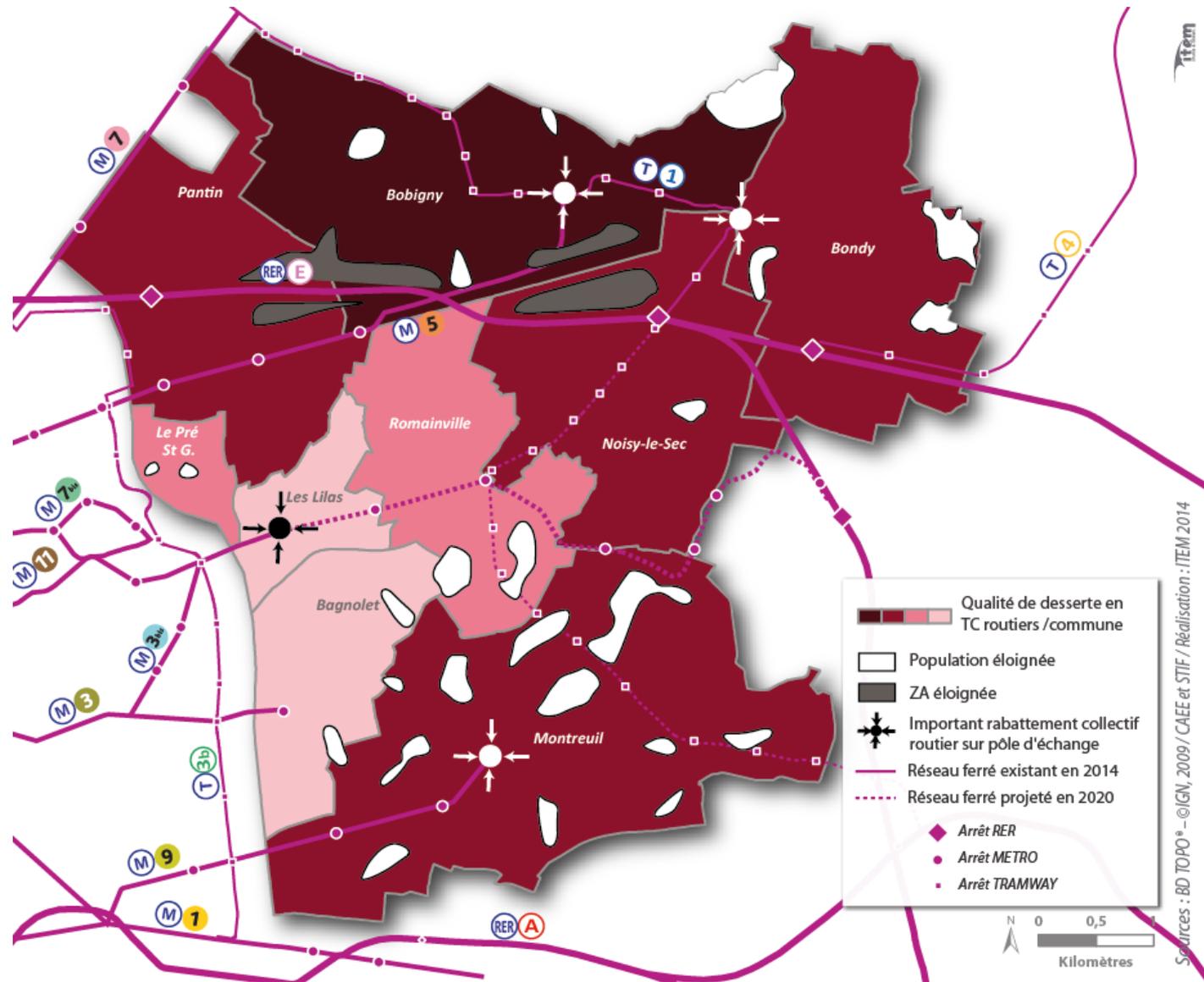
- Les projets de modes lourds qui vont permettre une bonne desserte du cœur d'Est Ensemble (73 % de la pop. desservie par les modes lourds en 2030).
- Un réseau routier en principe accessible en 2015.
- Les futurs modes lourds permettront d'envisager une vaste restructuration du réseau de bus.

MENACES

- De part son offre importante et du développement attendu sur les modes lourds, Est Ensemble peut devenir une simple interface en matière de mobilité. Ainsi, la reconfiguration des pôles d'échanges pour en faire de véritables quartiers de vie est nécessaire.

Carte de synthèse

- Une offre importante en matière de TC routiers
- Un cœur d'agglomération où l'offre de TC est plus faible
- Peu de secteurs à l'écart d'une offre de TC mais ceux-ci sont surtout présents dans les zones de plateau et le long du canal de l'Ourcq pour les activités



Le stationnement, un levier pour aller vers une meilleure mobilité

↘ La gestion du stationnement peut être utilisée comme un levier en matière de régulation de la circulation. **L'automobile**, qui passe en moyenne **97 % de son temps en stationnement**, nécessite pour cela une **emprise foncière considérable**, dans des espaces urbains parfois densifiés, voire surchargés. L'enjeu est donc de trouver un « juste-milieu » entre une offre de stationnement sous-dimensionnée ne permettant pas de répondre aux attentes des usagers, et une offre surdimensionnée facilitant l'utilisation de l'automobile et n'incitant donc pas au report modal.

Mais avant d'utiliser cet « outil » de manière optimale, il convient de bien connaître l'offre et la demande de stationnement sur l'ensemble du territoire et de vérifier si les réglementations actuelles sont bien adaptées.

Les 5 grandes catégories d'usagers du stationnement

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

↘ Les résidents

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

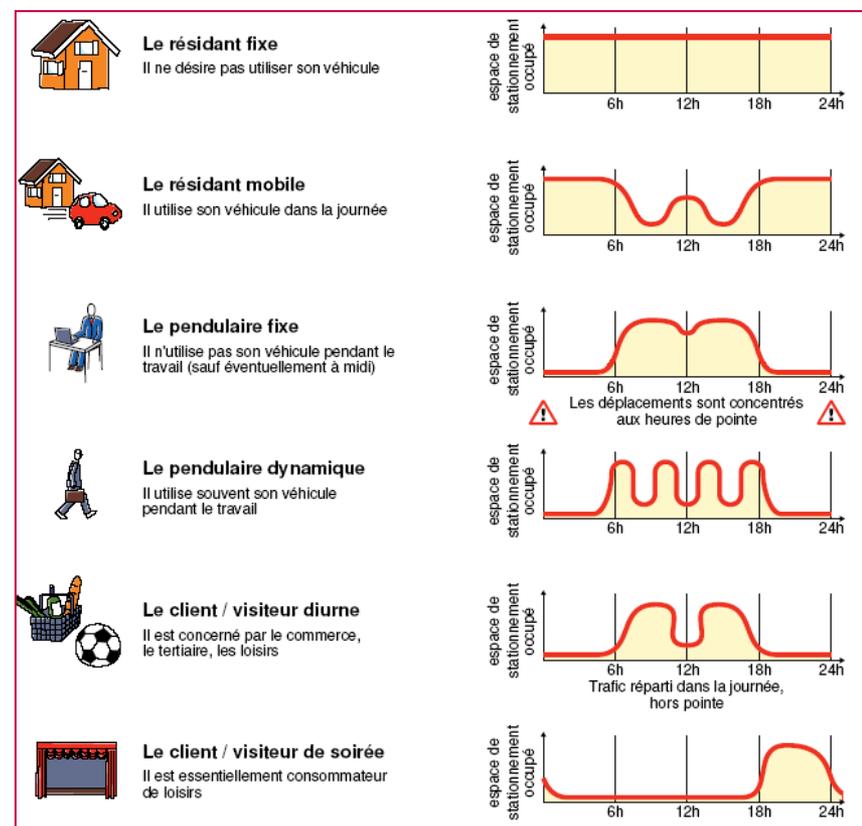
↘ Les actifs automobilistes

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

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

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

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



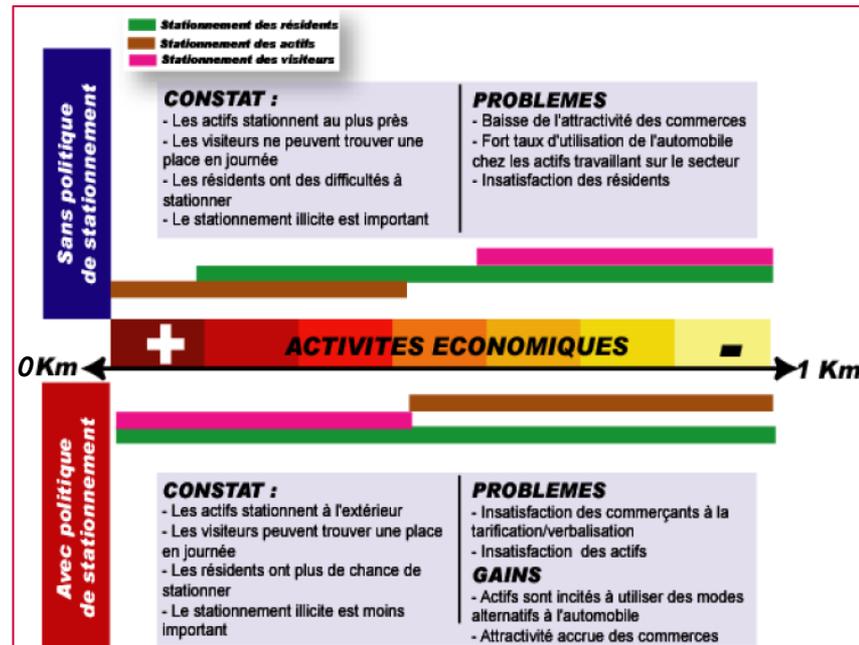
↳ Les visiteurs

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

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

↳ Les professionnels

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



Les impacts d'une politique de réglementation du stationnement

↳ Le choix modal de l'automobilité est grandement conditionné par les facilités/difficultés de stationnement à destination du déplacement. La mise en place d'une politique de réglementation adaptée favorise ainsi le report modal en faveur des transports en commun, des modes actifs, ou encore des pratiques alternatives à l'autosolisme (covoiturage par exemple).

Le stationnement gratuit sur voirie ou en parc a tendance à faciliter l'usage de l'automobile, pouvant ainsi nuire aux résidents. L'attractivité des secteurs commerçants peut également être réduite à cause de pratiques de stationnement mal adaptées. Par exemple, des actifs stationnant sur l'espace public restent généralement toute la journée. Ainsi, leur véhicule fait l'effet d'une ventouse sur les places de stationnement qui auraient intérêt à connaître une rotation plus importante pour entretenir l'activité des commerçants exerçant à proximité.

↳ En effet, **la rotation des véhicules en stationnement peut avoir une véritable influence sur l'attractivité économique et sur l'activité commerciale** : plus un taux de rotation est élevé, plus le nombre de véhicules pouvant stationner sur une journée est important, comme le nombre de « clients » potentiels d'ailleurs. Il convient donc de déterminer une certaine rotation souhaitée au regard de l'offre de stationnement disponible.

Une offre de stationnement importante

Près de 67 000 places en voirie soit 0,42 places par ménages sur Est Ensemble

↘ L'offre de stationnement en voirie n'est pas similaire selon les communes. En effet, les communes les plus éloignées de Paris dispose d'une offre plus importante au regard de leur population :

- Les communes aux portes de Paris offrent moins de places disponibles en voirie aux ménages (de 0,19 aux Pré-St-Gervais à 0,39 à Montreuil) ;
- Les quatre autres communes disposent d'un nombre de places par ménage plus élevé (de 0,38 à Noisy à 0,67 à Bobigny).

↘ 28 % des places en voirie sont réglementées sur le territoire d'Est Ensemble (payante et/ou limitée dans le temps) mais avec un gradient de réglementation de plus en plus faible au fur et à mesure de l'éloignement de Paris :

- Les communes portes sont fortement réglementées (de 100 % de places réglementées pour Les Lilas et le Pré-St-Gervais à 32 % pour Montreuil) ;
- A l'opposé, les quatre autres communes disposent d'une réglementation limitée au niveau de leurs principales centralités (de 18 % de places réglementées pour Romainville à 4 % pour Bobigny).

| Communes | Nbre places en voirie | Nbre de places gratuites | Nbre de places réglementées | Nbre de places en voirie/ménage | Nbre de places réglementées en voirie/ménage |
|---------------------|-----------------------|----------------------------|-----------------------------|---------------------------------|--|
| Bagnolet | 5 132 | 2 200 (42 %) | 2 920 | 0,37 | 0,21 |
| Bobigny | 10 871 | 10 473 (96 %) | 398 | 0,67 | 0,02 |
| Bondy | 11 249 | 10 390 (92 %) | 859 | 0,59 | 0,04 |
| Les Lilas | 2 800 | 0 (0 %) | 2 800 | 0,27 | 0,27 |
| Montreuil | 16 650 | 11 550 (68 %) | 5 100 | 0,39 | 0,12 |
| Noisy-le-Sec | 5 980 | 5 500 (92 %) | 480 | 0,38 | 0,03 |
| Pantin | 6 719 | 3 840 (57 %) | 2 879 | 0,29 | 0,13 |
| Le Pré-St-Gervais | 1 563 | 0 (0 %) | 1 563 | 0,19 | 0,19 |
| Romainville | 5 903 | 4 844 (82 %) | 1 058 | 0,58 | 0,10 |
| EST ENSEMBLE | (66 867) | (48 810) (72 %) | (18 057) | 0,42 | 0,11 |



Zone bleue en voirie

Une réglementation hétérogène du stationnement

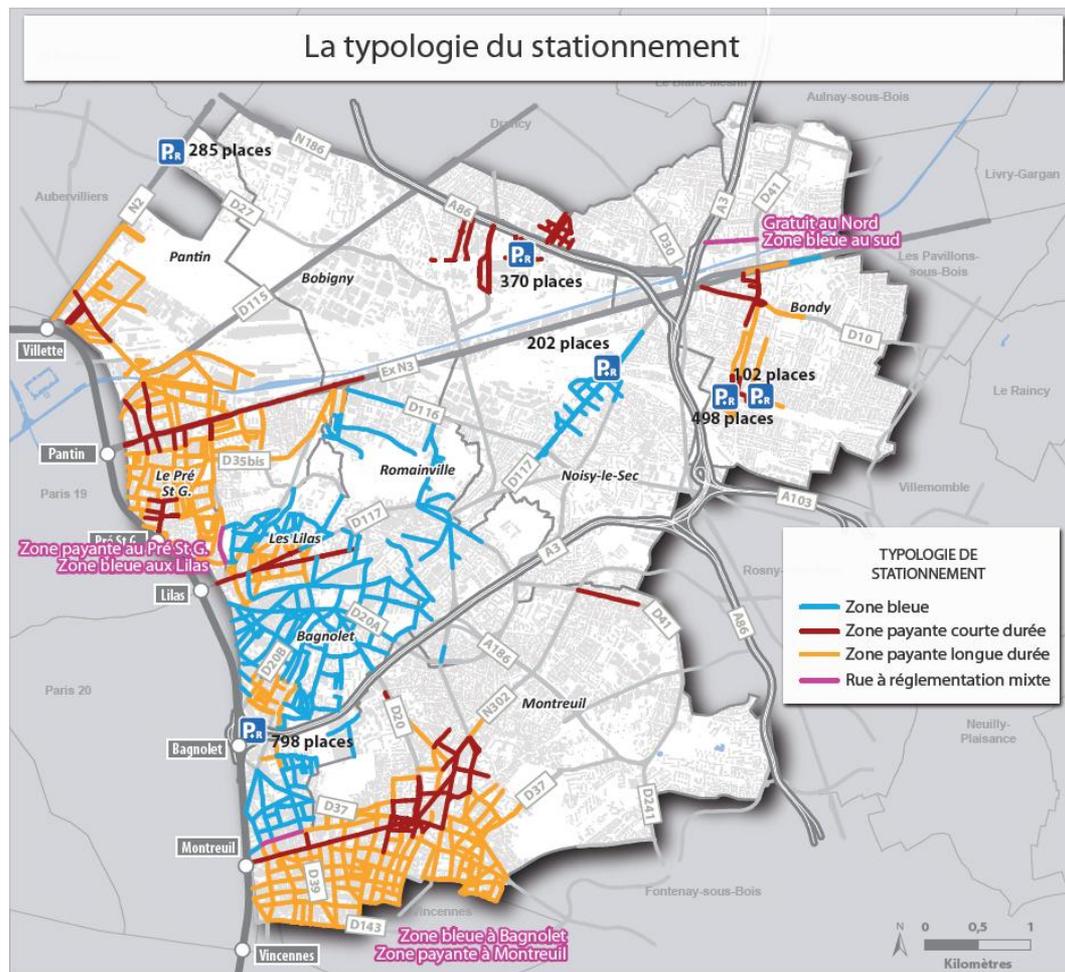
↳ L'ensemble des communes de l'agglomération possède une réglementation en stationnement. En effet, 23 % du linéaire de voirie est réglementée sur l'ensemble de l'agglomération. Parmi ces voies, 35 % sont payantes.

↳ À l'échelle des communes, Montreuil détient le plus de voirie en zones payantes avec 43,3 km de rues (27 % de la voirie). Néanmoins, la commune possède 115 km de voiries qui ne sont pas réglementées.

↳ La carte montre bien que la réglementation est plus étendue dans les communes proches de Paris alors que l'Est du territoire n'est que très peu réglementé.

Ainsi, les voiries des communes des Lilas, Bagnole et du Pré-Saint-Gervais sont en grande partie couvertes par une réglementation du stationnement.

De plus, la réglementation de la voirie est appliquée aux alentours des pôles d'échanges donc là où la demande est la plus forte : à la gare RER de Noisy-le-Sec, autour de l'arrêt Bobigny-Picasso et à la gare RER de Bondy ainsi qu'autour des stations de métro.



Linéaire de voirie

(mixte : rue en limite communale avec deux réglementations)

| Communes | Zone payante | Zone bleue | Rue mixte | Restant |
|---------------------|--------------|-------------|------------|--------------|
| Bagnole | 3,5 | 25,4 | 0,4 | 17,5 |
| Bobigny | 5,1 | 0,0 | 0,0 | 95,2 |
| Bondy | 5,9 | 0,4 | 0,5 | 94,2 |
| Les Lilas | 6,3 | 10,7 | 0,3 | 0 |
| Montreuil | 43,4 | 0,8 | 0,4 | 109,2 |
| Noisy-le-Sec | 0,0 | 5,4 | 0,0 | 78,4 |
| Pantin | 28,1 | 0,7 | 0,0 | 38,4 |
| Le Pré-St-Gervais | 11,4 | 0,0 | 0,3 | 1,1 |
| Romainville | 0,0 | 10,6 | 0,0 | 43 |
| EST ENSEMBLE | 103,8 | 53,9 | 2,0 | 485,3 |

Sources : GEOFLA® BD TOPO® ©IGN - Communes CAEE - STIF - ITEM/ Réalisation : ITEM 2011

Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces

ATOUPS

- Une prise en compte de l'outil stationnement avec des réglementations du stationnement sur toutes les communes d'Est Ensemble.
- Les communes portes de Paris disposent d'une part très élevée de voirie réglementée.
- Un faible taux de motorisation des ménages.

FAIBLESSES

- Des espaces de parkings en général sous-utilisés alors que la voirie environnante est saturée.
- Un contrôle du stationnement qui reste perfectible.
- Une forte pression en matière de stationnement résidentiel alors que le taux de motorisation est faible et que l'offre de stationnement est déjà existante.
- Des taux de congestion très élevés voire saturés sur les principaux secteurs enquêtés.
- Un stationnement illicite très marqué qui désorganise les déplacements en modes actifs et dégrade la vitesse commerciale des bus.
- Les abonnements offerts aux actifs dans certaines communes qui favorisent l'usage de l'automobile.
- Un sous utilisation des parcs relais, surtout Pablo Picasso

OPPORTUNITES

- Mieux réglementer le stationnement avec une politique adaptée entre l'offre en voirie et les parkings disponibles.
- Mieux contrôler le stationnement afin d'éviter les véhicules ventouses et améliorer les taux de rotation pour redonner de la souplesse en matière de stationnement utile.

MENACES

- Des évolutions attendus de secteurs à réglementer et/ou d'usagers à contraindre qui peuvent être difficiles à mener.
- Une évolution du statut de certains parkings qui implique un jeu d'acteurs délicat à mettre en œuvre.

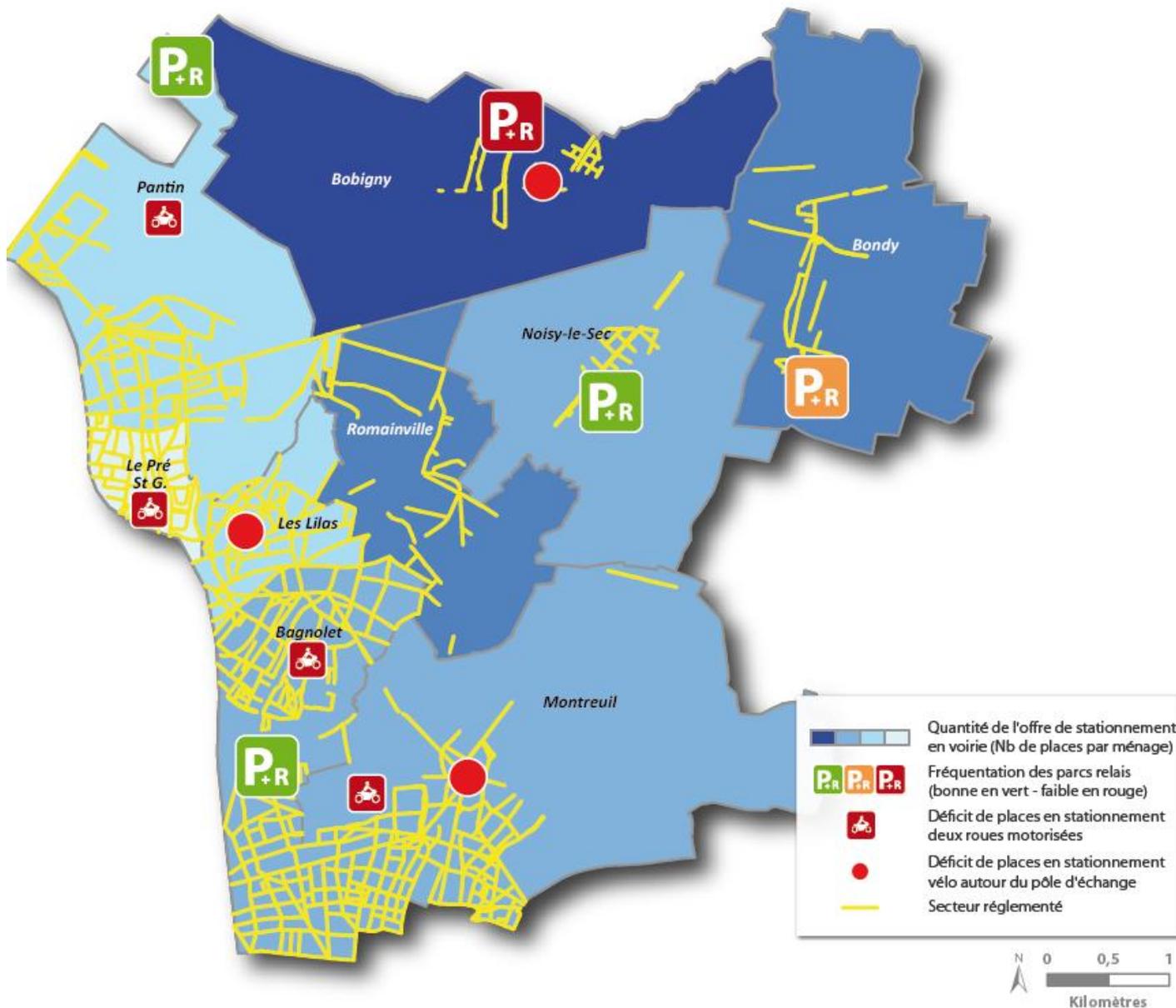
Carte de synthèse

- Des secteurs réglementés présents de manière quasi-généralisée aux abords de Paris, puis au niveau des principales centralités sur le reste d'Est Ensemble

- Une utilisation des P+R qui varie très fortement

- Un déficit de stationnement vélo marqué aux abords de certains pôles d'échanges

- Un manque de stationnement pour les 2 roues motorisés sur les communes portes hormis pour Les Lilas



Selon le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART), **les modes actifs sont « des modes de déplacement dans la rue ou sur route sans apport d'énergie autre qu'humaine comme la marche, le vélo, la trottinette, les rollers... »**. Même si un mouvement mécanique est donc nécessaire, la différence avec les modes motorisés réside dans le fait qu'il n'y a pas besoin d'une combustion (et donc de source d'énergie extérieure) pour le fonctionnement.

La marche

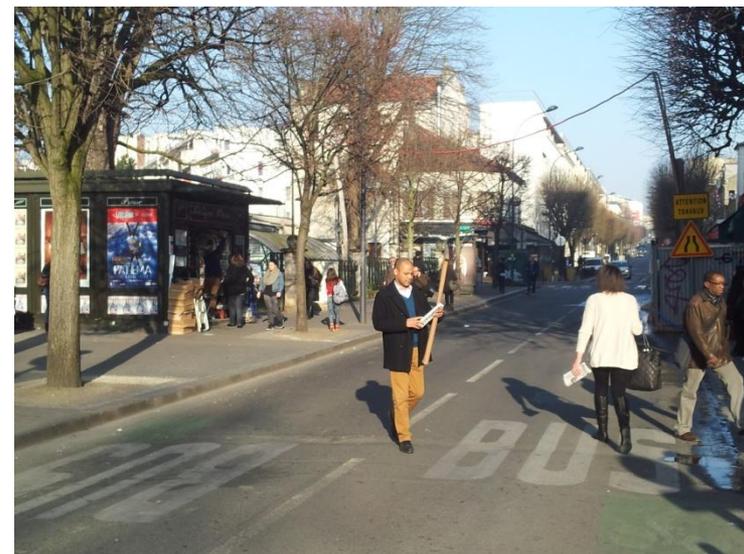
La marche est majoritairement un mode de déplacement de proximité. En moyenne sur le territoire d'Est Ensemble et selon l'Enquête Globale de Transport (EGT, 2010), les résidents de la communauté d'agglomération réalisent **3,51 déplacements un jour de semaine** (y compris en dehors du territoire) soit autant que les habitants de la Seine-Saint-Denis. Environ **44 % de ces déplacements s'effectuent en marchant** et en moyenne les déplacements à pied ont une **portée de 400 mètres** pour un **temps de parcours de 13 minutes**. La veille du jour de l'enquête, 1 365 déplacements en marchant et en lien avec le territoire ont été recueillis.

Ces chiffres sont fidèles à ce que révèle l'EGT pour les espaces « cœur d'agglomération » : 6,8 millions de déplacements en marchant par jour de semaine soit **1,60 déplacements par jour et par personne**. Ceci représente **43 % des déplacements** journaliers pour une portée de **430 m** et une durée de **12 minutes**. C'est aussi similaire avec ce qui est constaté en Seine-Saint-Denis et en Petite Couronne avec une part de la marche située entre 41 et 43 % avec toujours une portée et une durée identique pour un déplacement en marchant.

En Île-de-France, **le motif principal des déplacements à pied est domicile-achats à 18 %**. Suivent ensuite les motifs des loisirs/visites, des études, de l'accompagnement etc. En revanche le motif **domicile-travail représente seulement 4 % des déplacements à pied**. Ceci s'explique par le fait que le lieu de travail est souvent plus éloigné du domicile que celui des commerces (qui correspondent à la portée moyenne de 400 m pour la marche).

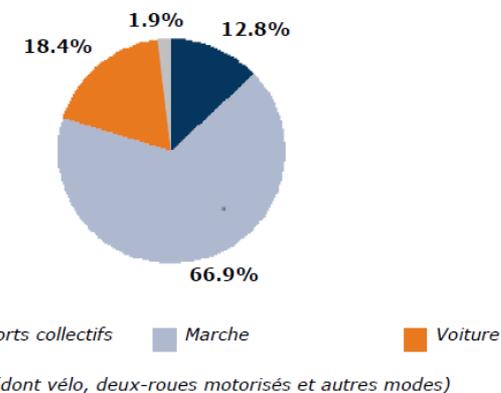
De plus, on note que **62 % des déplacements à destination des supérettes, des marchés ou des petits commerces sont réalisés en marchant** contre **18 % des déplacements vers les hypermarchés et centres commerciaux**. Cela vient donc renforcer le fait **que la marche est adaptée aux faibles distances et donc aux commerces de proximité**.

Dans cette même logique, la marche est principalement **un mode de déplacement interne au territoire d'Est Ensemble puisqu'environ 67 % des déplacements internes au territoire sont effectués en marchant**. Lorsqu'il s'agit d'un **déplacement d'échange avec un autre territoire, ce chiffre retombe à environ 7 %**.



Mode des déplacements internes

Mode des déplacements internes



La pratique du vélo

Les ménages franciliens disposent de 5,3 millions de vélos personnels et 22 000 vélos en libre service (VLS). En cœur d'agglomération et donc sur le territoire d'Est Ensemble, cela représente 0,95 vélo par ménage et **55 % des ménages qui ne sont pas équipés en vélo. 45 % des ménages disposent donc d'un vélo.** Sur ce même territoire, cela représente **0,05 déplacement à vélo par personne et par jour.** C'est inférieur à Paris où 0,12 déplacement par jour et par personne sont effectués.

Néanmoins, **entre 2001 et 2010, le nombre de déplacements réalisés à vélo a presque doublé en milieu dense** (de type cœur d'agglomération), passant de 190 000 déplacements à 360 000.

Le motif qui revient le plus pour un déplacement en vélo est **domicile-travail qui représente 29 % des déplacements à vélo** contre 22 % pour les loisirs/visites (en Ile-de-France, 2010).

C'est un **mode de transport plutôt masculin** puisque l'EGT 2010 révèle que 60 % des déplacements à vélo sont effectués par des hommes. De plus, les déplacements à vélo en Ile-de-France sont réalisés à 48 % par des actifs occupés.

Comme la marche, le vélo est un **mode de déplacement de proximité qui a une portée de 2 km** en moyenne.

Les objectifs du PDIUF concernant les modes actifs sont de :

- **Pacifier la voirie** pour redonner la priorité aux modes actifs (d'ici à 2015 aux abords de tous les équipements scolaires et d'au moins un quartier par commune de plus de 10 000 habitants),
- **Résorber les principales coupures urbaines** (d'ici 2015),
- **Aménager la rue pour le piéton** (itinéraires, cycles de feux),
- **Rendre la voirie cyclable** (3 500 km d'ici 2020),
- **Favoriser le stationnement des vélos** (en cœur d'agglomération, 1 place sur 40 pour les véhicules particuliers réservée aux vélos),
- **Favoriser et promouvoir la pratique du vélo** auprès de tous les publics (dès que possible et dans la durée).

La pratique des modes actifs doit s'observer à 4 niveaux :

- 1 : les qualités de déplacements des piétons au regard des aménagements présents,
- 2 : les possibilités de cohabitation modale (zone 30, zone de rencontre...),
- 3 : les aménagements réalisés pour faciliter la pratique cyclable,
- 4 : les temps de parcours en modes actifs pour relier les principaux pôles générateurs de déplacements.

Un projet du Département : Développer un **réseau de chemin des Parcs**, action issue de l'Agenda 21 du département dont l'objectif est de relier par des liaisons piétonnes et cyclables à forte valeur écologique et paysagère, les espaces naturels de la Seine-Saint-Denis.

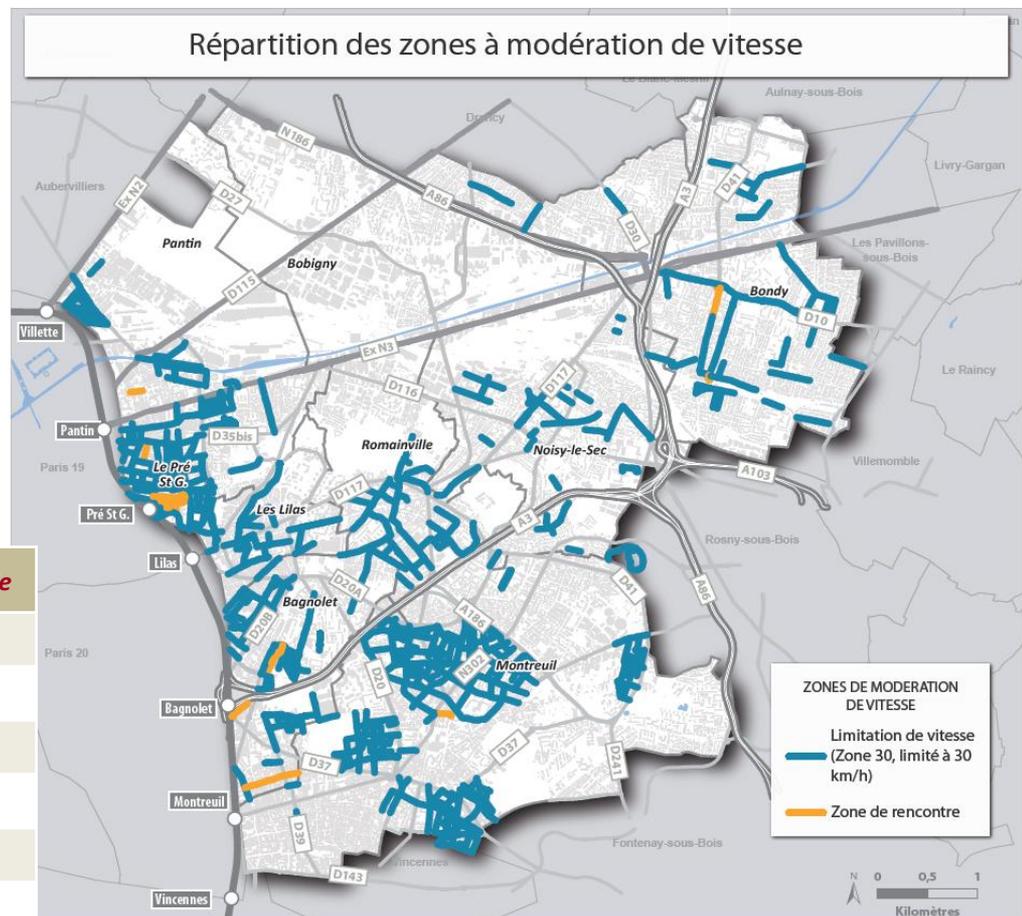
| | Nombre de déplacements à vélo par personne et par jour |
|------------------------|--|
| Paris | 0,12 |
| Cœur d'agglomération | 0,05 |
| Agglomération centrale | 0,05 |
| Autres territoires | 0,03 |
| Île-de-France | 0,06 |

Source : EGT 2010 renouveau du vélo en IDF.



Des zones de modération de vitesse plus développées à l'Ouest et au Sud du territoire

↳ Sur le territoire d'Est Ensemble, **près de 16 % de la voirie est traitée en zone de modération de vitesse** et ceci représente près de 99 kilomètres de voirie. C'est notamment au Sud et à l'Ouest du territoire que l'on observe le plus de zones réglementées avec **les communes du Pré-Saint-Gervais (99 % de la voirie, du fait de la volonté politique mais aussi de la superficie de la commune) Bagnole (27 % de la voirie), des Lilas et de Montreuil (23 %) qui ont fortement utilisé ces modérations**. D'autres communes ont par contre réalisé **moins d'efforts pour apaiser la circulation, comme Noisy-le-Sec et surtout Bobigny, où peu d'axes sont traités**. D'une manière globale **la zone de rencontre est peu utilisée avec 3,1 km de voirie**. On peut remarquer que plus l'on s'éloigne de Paris, moins les communes font d'efforts sur la modération de vitesse.



| Communes | Limitation de vitesse (km) | Zone de rencontre (km) | % de la voirie |
|----------------------|----------------------------|------------------------|----------------|
| Bagnole | 11,7 | 1,1 | 27,3% |
| Bobigny | 1 | 0 | 1,0 % |
| Bondy | 11,2 | 0,5 | 11,6 % |
| Les Lilas | 6,1 | 0 | 23,7 % |
| Montreuil | 35 | 0,2 | 22,9 % |
| Noisy-le-Sec | 7,6 | 0 | 9,1 % |
| Pantin | 10,2 | 0,1 | 15,3 % |
| Le Pré-Saint-Gervais | 11,6 | 1,2 | 99,3 % |
| Romainville | 8,6 | 0 | 16,1 % |
| EST ENSEMBLE | 99,3 km | 3,1 km | 15,9 % |

Remarque : Les données kilométriques d'Est Ensemble ne correspondent pas forcément à la somme des kilométrages des 9 communes puisque un tronçon peut être affecté à 2 communes. Dans ce cas, la longueur du tronçon est attribuée à chacune des communes..

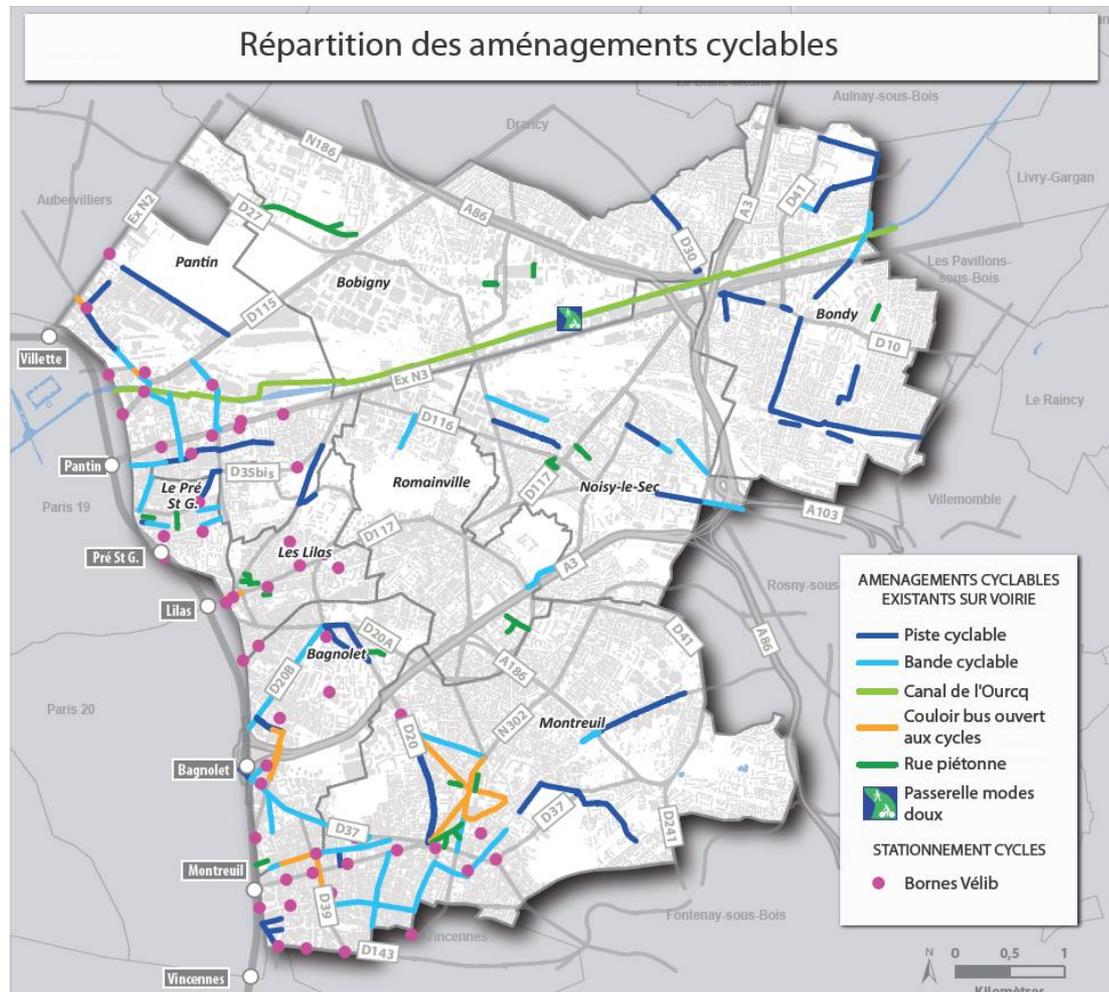
Les conditions de déplacements en vélo

Moins de 8 % de la voirie ayant des aménagements cyclables

Sur le territoire d'Est Ensemble, 51,1 kilomètres de voiries sont aménagés pour l'utilisation du vélo (pistes, bandes, couloirs bus, rues piétonnes). **Cela représente 7,7 % de la voirie des 9 communes** ce qui reste perfectible. A l'image des aménagements réalisés pour les zones de modération de vitesse, **quelques communes ont néanmoins fait des efforts avec une politique plus incitative sur ce point : Pantin, Bagnole et Le Pré-Saint-Gervais.** Ces 3 communes au contact de Paris ont plus de 10 % de leur réseau qui possède un aménagement cyclable. Montreuil et Bondy sont aussi proches des 10 % de voirie aménagée.

Au contraire, **aux Lilas, à Romainville, à Bobigny et à Noisy-le-Sec, peu d'efforts sont consentis pour encourager la pratique cyclable.** Les principaux aménagements sont donc encore généralement au contact de Paris.

| Communes | Voies aménagées pour les vélos (km) | % du réseau possédant un aménagement cyclable |
|---------------------|-------------------------------------|---|
| Bagnole | 5,9 | 12,6% |
| Bobigny | 5,2 | 5,1% |
| Bondy | 8,3 | 8,0% |
| Les Lilas | 0,7 | 2,9% |
| Montreuil | 14,9 | 9,7% |
| Noisy-le-Sec | 4 | 4,8% |
| Pantin | 9,0 | 12,9% |
| Le Pré-St-Gervais | 1,8 | 14,3% |
| Romainville | 1,3 | 2,5% |
| EST ENSEMBLE | 51,1 km | 7,7% |



Sources : GEOFLA® BD TOPO®/IGN - Communes CAEE - STIF - ITEM / Réalisation : ITEM 2014

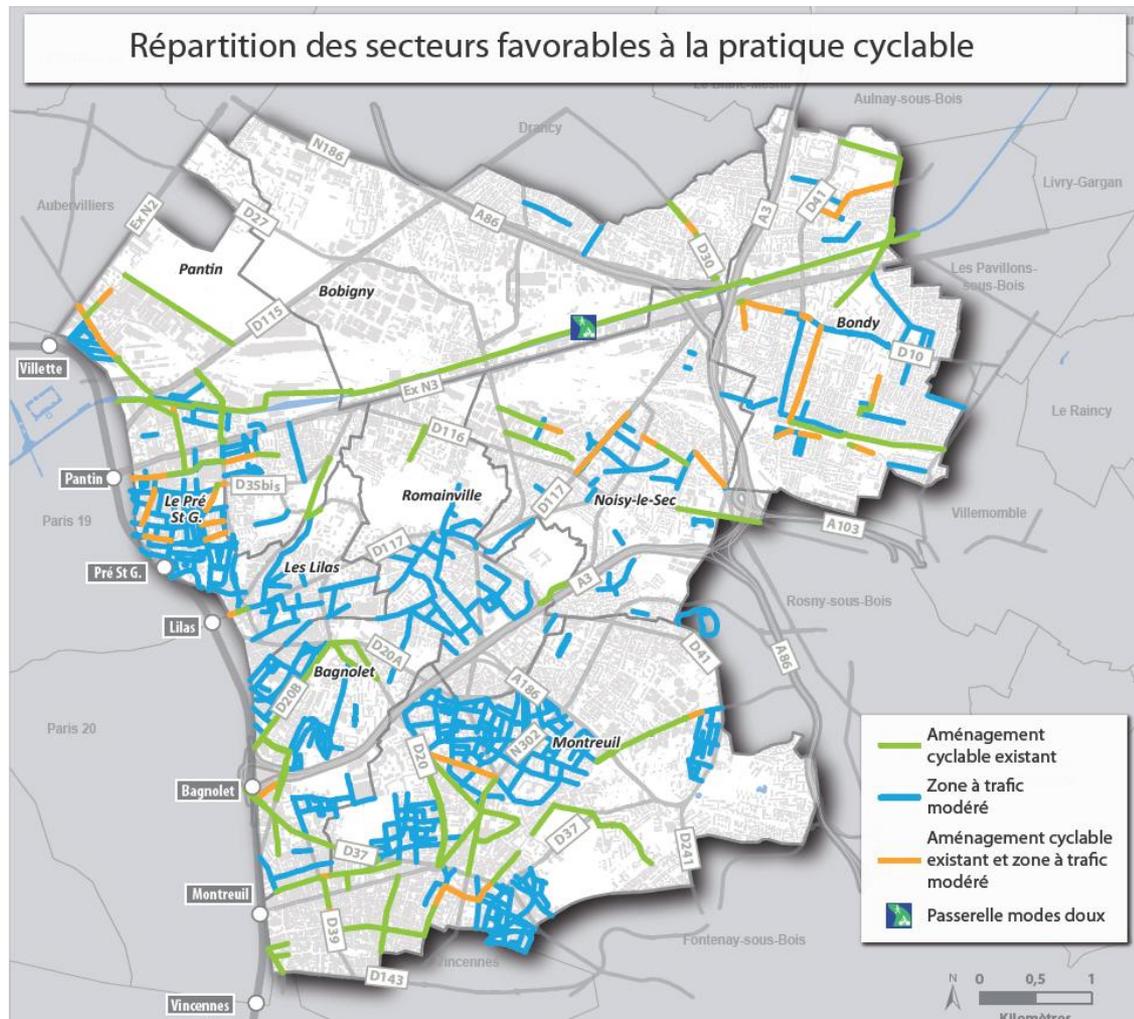
La pratique cyclable est favorisée dans les communes Portes

➤ Outre les aménagements cyclables, **les secteurs de modération de vitesse sont pris en compte comme lieu favorable pour la pratique cyclable**. Ainsi nous remarquons une fois de plus que **quelques communes se détachent des autres** du point de vue des aménagements. **Le Pré-Saint-Gervais** possède 98 % de voiries praticables pour les cyclistes mais c'est dû aussi à la faible superficie de la commune et à son caractère très « parisien ». **Bagnolet (38 %) et Montreuil (30 %)** ont plus d'un tiers de la voirie qui est adaptée à la pratique cyclable. Ceci est positif pour accueillir de nombreux cyclistes.

➤ Sur la totalité du territoire de la communauté d'agglomération, près de **22 % de la voirie est adaptée à la pratique du vélo**.

➤ **Au Nord du territoire, la voirie est très peu praticable pour les cyclistes** (4,4 % à Bobigny), il y a donc des améliorations à effectuer sur cette partie du territoire en comparaison à l'Ouest et au Sud.

| Commune | % de voie praticable pour les cyclistes |
|----------------------|---|
| Bagnolet | 41 % |
| Bobigny | 5,7 % |
| Bondy | 16,3 % |
| Les Lilas | 25,7 % |
| Montreuil | 31,3 % |
| Noisy-le-Sec | 11,6 % |
| Pantin | 26,4 % |
| Le Pré-Saint-Gervais | 100 % |
| Romainville | 17,7 % |
| EST ENSEMBLE | 22,6 % |



Un accès peu évident au canal de l'Ourcq

Les informations ci-dessous sont issues de l'étude de l'APUR : « Les accès au canal de l'Ourcq »

↘ Le canal de l'Ourcq, qui s'étend de Mareuil-sur-Ourcq au bassin de la Villette à Paris, fait partie intégrante du territoire d'Est Ensemble puisqu'il s'écoule sur 5 communes : Bondy, Noisy-le-Sec, Bobigny et Pantin.

A l'origine destinée à alimenter la capitale en eau, cette voie d'eau est aujourd'hui considérée comme un espace de loisirs qui accueille une voie verte de 25 kilomètres au revêtement lisse pour faciliter la pratique du vélo, du roller et de la marche.

Concernant les accès en modes actifs à ce canal, on peut remarquer que plus l'on s'éloigne de la Capitale, moins les accès sont nombreux ou de plus en plus dégradés.

↘ Lorsque l'on s'intéresse plus particulièrement (et uniquement) aux accès à la seule voie verte du canal de l'Ourcq (et pas aux berges), on remarque bien que les aménagements pour y accéder sont particulièrement limités pour les cyclistes. On a donc affaire à une véritable autoroute à vélo mais celle-ci est dépourvue d'échangeurs.



La voie verte sur une berge du canal



Sources : GEOFLA® BD TOPO® BD ORTHO®IGN - Communes CAEE - APUR 2010 - ITEM / Réalisation : ITEM 2014

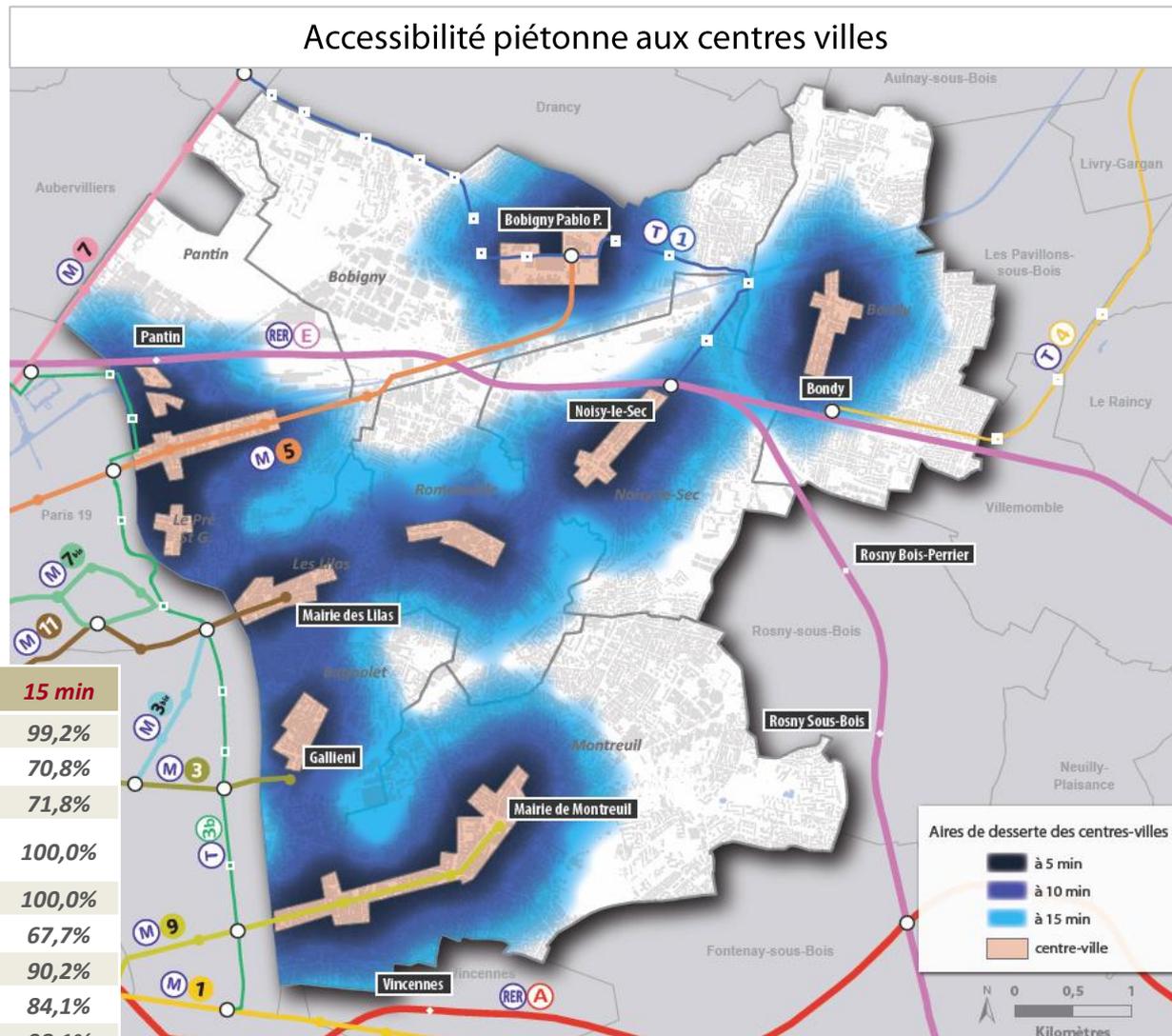
L'accès aux principales centralités d'Est Ensemble à pied

Pour que la marche à pied soit plébiscitée par les habitants du territoire, il est nécessaire que les centralités des communes soient facilement accessibles à pied. On peut estimer que 15 min soit une limite maximum pour le choix d'un déplacement à pied.

Un habitant du territoire sur deux se situe à moins de 5 min à pied d'une centralité (48,8 %). Certaines communes permettent à 100 % de la population d'accéder aux centralités en 10 min comme aux Lilas ou au Pré-Saint-Gervais.

Néanmoins d'autres villes ne présentent pas les mêmes facilités avec un tiers de la population au-delà des 15 min à pied. C'est le cas de Montreuil (32 %), Bobigny et Bondy mais ceci est lié à la superficie des communes.

Sur la totalité du territoire, 81 % de la population a accès aux centralités en 15 min, ce qui est donc positif pour la pratique de la marche et s'inscrit bien dans un objectif de « ville de courte distance ».



| Commune | Non desservie | 5 min | 10 min | 15 min |
|---------------------|---------------|--------------|--------------|--------------|
| Bagnolet | 0,8% | 46,7% | 80,9% | 99,2% |
| Bobigny | 29,2% | 46,1% | 57,8% | 70,8% |
| Bondy | 28,2% | 31,8% | 51,9% | 71,8% |
| Le Pré-St-Gervais | 0,0% | 97,9% | 100,0% | 100,0% |
| Les Lilas | 0,0% | 93,5% | 100,0% | 100,0% |
| Montreuil | 32,3% | 40,2% | 57,4% | 67,7% |
| Noisy-le-Sec | 9,8% | 48,1% | 69,8% | 90,2% |
| Pantin | 15,9% | 52,7% | 73,9% | 84,1% |
| Romainville | 1,9% | 47,9% | 72,0% | 98,1% |
| EST ENSEMBLE | 19,0% | 48,8% | 67,4% | 81,0% |

Source : données SIG – NB la topographie n'a pas été prise en compte dans le calcul.

Nota Bene : le relief n'a pas été pris en compte

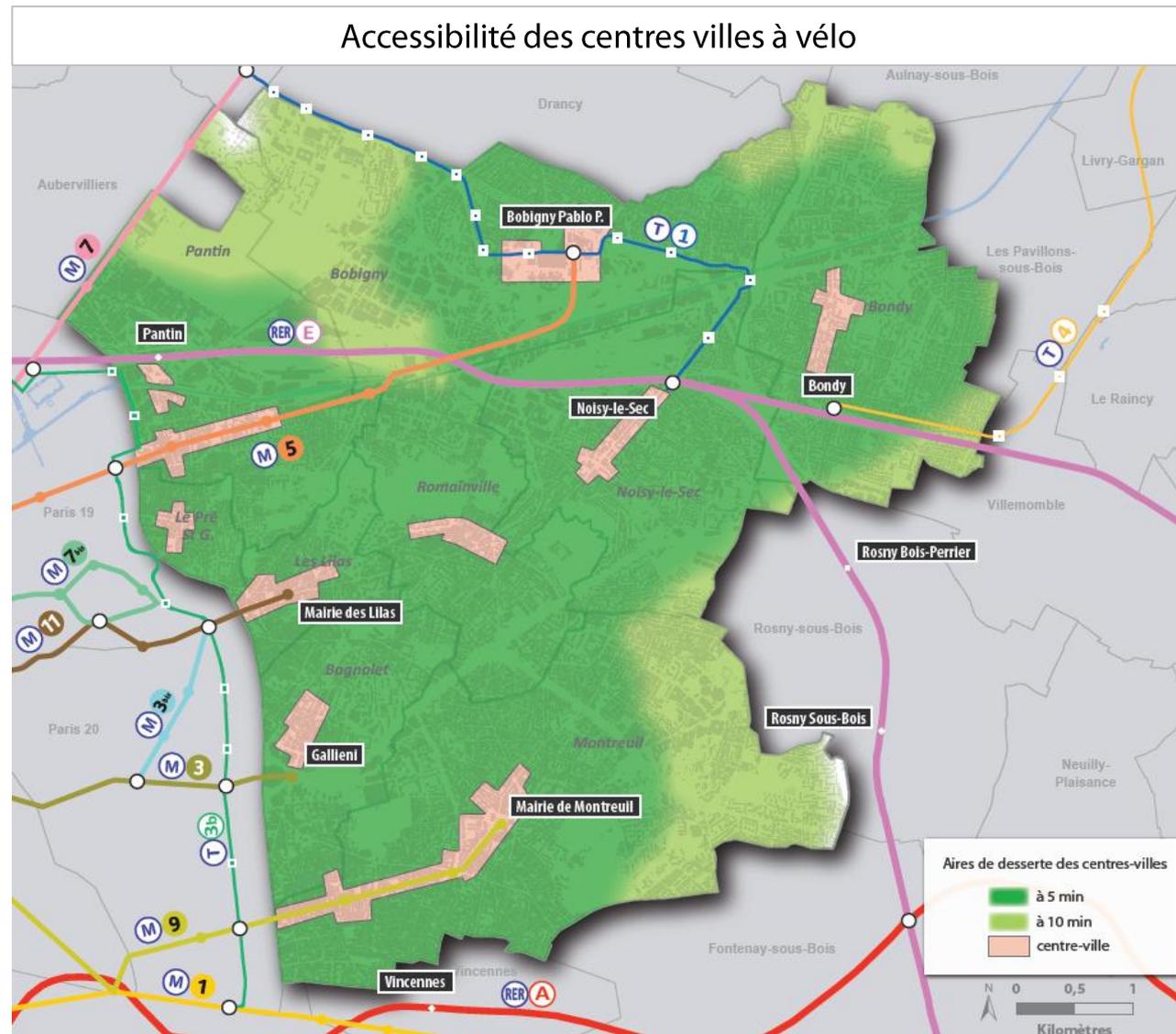
L'accès aux centralités en vélo

↳ Tout comme la marche, la pratique du vélo est aussi conditionnée (entre autres) par la capacité à accéder rapidement aux centralités de la commune de résidence.

Sur Est Ensemble, **91,5 % de la population se trouve à moins de 5 min des centralités de leur commune** ce qui est très encourageant pour la pratique du vélo.

↳ Et si l'on regarde pour un temps de trajet en vélo de 10 min au maximum, c'est l'intégralité des centralités du territoire qui sont accessibles à l'ensemble de la population.

↳ L'accès aux centralités du territoire en vélo est donc aisé et ce critère participe à l'encouragement de la pratique du vélo. Néanmoins ce constat idyllique doit être pondéré par les difficultés rencontrées par les cycles pour circuler sur Est Ensemble



| Commune | 5 min | 10 min |
|---------------------|--------------|---------------|
| Bagnolet | 100,0% | 100,0% |
| Bobigny | 89,0% | 100,0% |
| Bondy | 93,9% | 100,0% |
| Le Pré-St-Gervais | 100,0% | 100,0% |
| Les Lilas | 100,0% | 100,0% |
| Montreuil | 81,1% | 100,0% |
| Noisy-le-Sec | 99,4% | 100,0% |
| Pantin | 89,6% | 100,0% |
| Romainville | 100,0% | 100,0% |
| EST ENSEMBLE | 91,5% | 100,0% |

Source : données SIG – NB la topographie n'a pas été prise en compte dans le calcul.

Nota Bene : le relief n'a pas été pris en compte

Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces

ATOUPS

- Une voie verte qui donne accès au cœur de Paris pour les cyclistes avec le canal de l'Ourcq.
- Une prise en compte des modes actifs avec près de 22 % de la voirie aménagée.
- Des centralités bien accessibles à pied.

FAIBLESSES

- Des aménagements cyclables discontinus qui nuit à la pratique.
- Une véritable autoroute à vélos avec le canal de l'Ourcq mais quasiment dépourvue d'échangeurs.
- Un stationnement des cycles qui mérite d'être développé notamment au niveau de certaines stations de métro (Bobigny Pablo Picasso, Mairie des Lilas...).
- Certaines zones 30 ne sont que théoriques avec l'absence d'aménagements coercitifs vis-à-vis de la vitesse.
- Un stationnement illicite très important sur les aménagements cyclables.
- Une communication sur l'offre de mobilité qui est souvent oubliée.

OPPORTUNITES

- Des projets modes actifs qui vont permettre de résorber les coupures Nord-Sud notamment.
- Les projets urbains et de transports collectifs qui prennent en compte les modes actifs.
- Le développement des futures pôles d'échanges avec une prise en compte automatique des modes actifs.

MENACES

- La pression des multiples utilisateurs de la voirie (TC, automobile, PL, piétons, vélos) rend la cohabitation et leur arbitrage délicats?

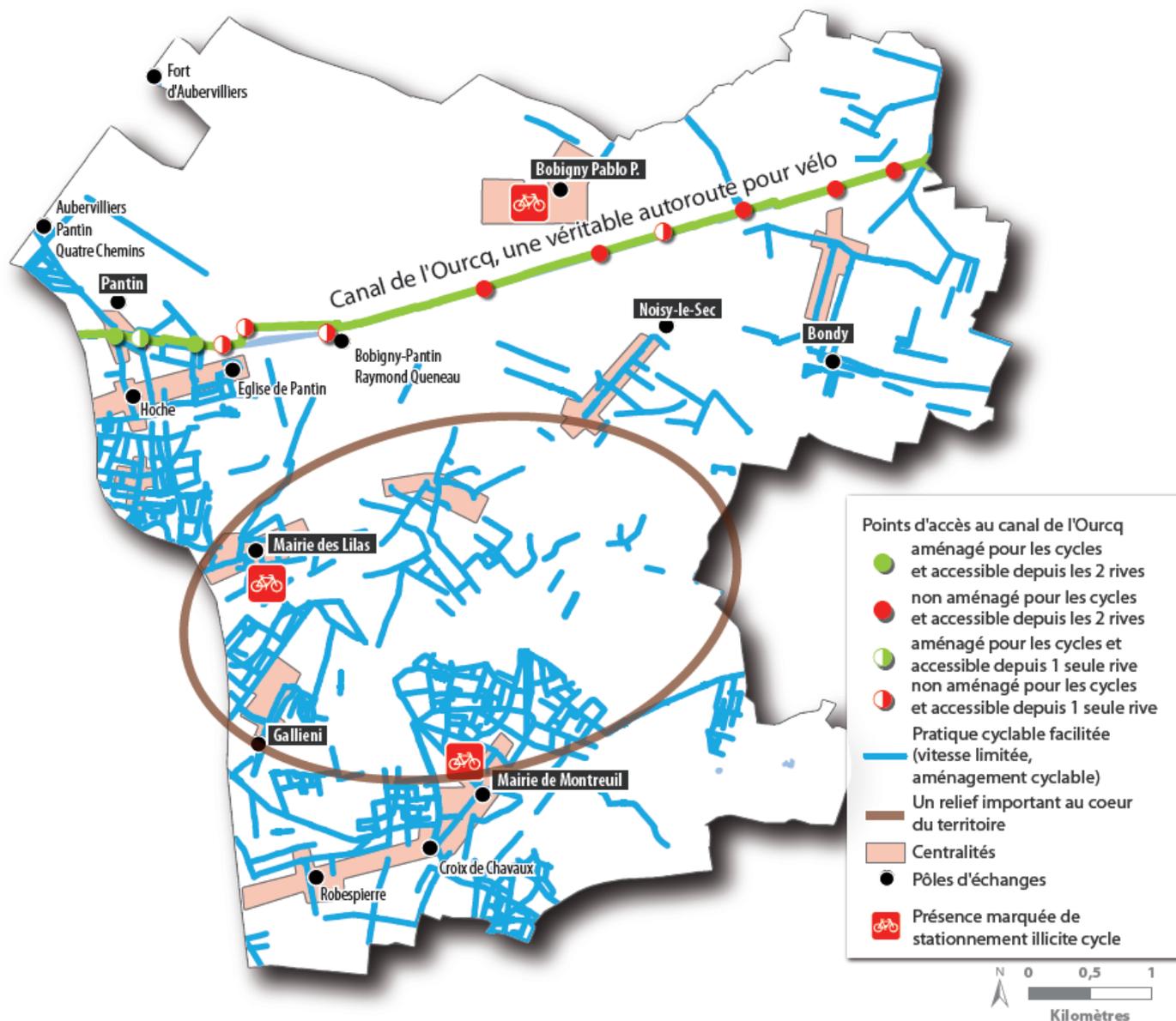
Carte de synthèse

- Un « maillage » favorable à la pratique cyclable en lien avec les principales centralités

- Un rabattement vers les pôles d'échanges qui devraient être amélioré

- Une forte pratique du vélo sur certains pôles d'échanges qui entraîne un stationnement illicite marqué

- Un axe fort pour la pratique cyclable avec le canal de l'Ourcq qui n'est pas suffisamment maillé pour faciliter son utilisation par la population



L'organisation des transports de marchandises en Île-de-France

Des flux majoritairement internes à la Région

↳ **L'Île-de-France génère annuellement près de 220 millions de tonnes de marchandises soit 10,5 % de ce que le territoire national génère.** La Région réalise la majeure partie de ses échanges avec elle-même (52,8 %). Sur ces flux, plus de la moitié (56 %) sont des flux intra-départementaux. Les distances moyennes des transports de marchandises, tous modes confondus, sont donc relativement faibles de l'ordre de 124 km, avec 32 km pour le trafic interne et 237 km pour les échanges avec la France métropolitaine.

L'Île-de-France est plutôt un marché de consommation puisque sur les flux d'échange avec le territoire métropolitain, les flux entrants sont supérieurs (52,7 Mt) à ceux sortants (42 Mt).

Quatre catégories de marchandises représentent près de 90 % des tonnages échangés par l'Île-de-France :

- les matériaux de construction (101 millions de tonnes soit 40 % des trafics en IDF) ;
- les produits manufacturés et la messagerie (78 millions de tonnes soit 31 % des trafics) ;
- les produits alimentaires (22 millions de tonnes soit 9 % des trafics) ;
- les produits agricoles (22 millions de tonnes soit 9 % des trafics).

Un transport qui fait majoritairement par la route

↳ En termes de parts modales, **89 % des marchandises sont transportés par le mode routier** contre **6,5 % déplacés par voie fluviale** et **4,5 % par la voie ferrée**. Cette prédominance du mode routier génère de forts conflits d'usage sur le territoire francilien avec les déplacements de personnes, déjà fortement contraints par des infrastructures saturées, qui se traduisent par une congestion routière généralisée, mais également par des nuisances environnementales importantes (émissions de polluants, bruit, etc.). En effet, même si en zone urbaine les véhicules de livraison ne représentent seulement que 10 % à 15 % du transport exprimé en nombre de véhicules-km, ils sont la cause de plus de 40 % de la pollution et du bruit, imputables au trafic local. De plus, l'utilisation de véhicules souvent inadaptés au milieu urbain augmente le risque d'accidents routiers et contribue à la congestion des villes.

Le transport urbain de marchandises est un élément indispensable au fonctionnement et à l'attractivité des villes, car il permet de conserver le dynamisme commercial et économique d'un territoire, lequel participe à la qualité de la vie en centre-ville. Les derniers kilomètres parcourus par le produit pour rejoindre les centres urbains s'avèrent souvent les plus complexes à optimiser. **Au fur et à mesure que le produit se rapproche de son destinataire final, le coût unitaire de transport augmente et arrive donc à son apogée au cours du « dernier kilomètre ».**

Ce que dit le PDUIF

↳ Le **PDUIF** qui vise à contribuer à une circulation des marchandises à la fois fluide, efficace et créatrice de richesse préconise plusieurs leviers d'actions et notamment : **agir sur l'armature logistique régionale, favoriser l'utilisation de la voie d'eau et du fret ferroviaire pour la distribution urbaine et envisager une organisation plus rationnelle des livraisons en intervenant sur les réglementations de circulation et de stationnement.**



Les mouvements hebdomadaires de livraisons et enlèvements sur Est Ensemble

↘ On considère que **55 kg de marchandises sont déplacés pour chaque francilien chaque jour**, ce qui se traduit par **700 000 mouvements quotidiens effectués en Île-de-France**, dont **43 % dans Paris intra-muros**. Ce transport de marchandises en milieu urbain représente 15 % des déplacements de véhicules et 25 % de l'occupation de la voirie.

Grâce au logiciel *Freturb*, développé par le Laboratoire d'Economie des Transports, il est possible d'estimer la génération des mouvements de livraisons et d'enlèvements de marchandises sur un territoire. Ce dernier a été utilisé par le Département sur l'ensemble de la Seine-Saint-Denis. Avec comme base les données SIRENE 2013 de l'INSEE et une géolocalisation de l'ensemble des établissements. Les résultats du module 1, présenté ci-après, apportent des précisions sur le nombre de mouvements de marchandises par semaine, par type d'activités, par commune, par type d'opérations...

7.7.1 Environ 36 000 livraisons/enlèvements de marchandises chaque jour ouvrable sur Est Ensemble

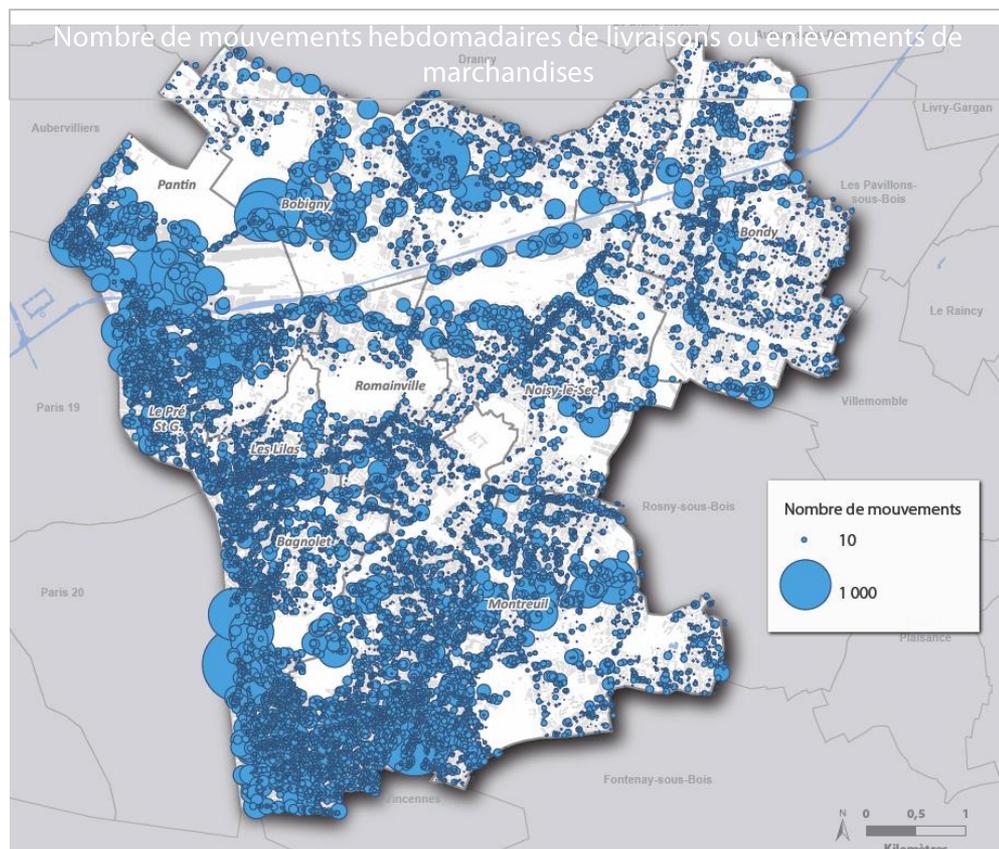
↘ Une spatialisation diffuse des mouvements hebdomadaires sur Est Ensemble, mais plus dense sur la frange Ouest.

La répartition géographique des mouvements laisse apparaître un **gradient de concentration qui part du périphérique parisien vers l'Est**.

Les principales zones d'activités du territoire sont des secteurs générant des mouvements importants.

On observe également des zones de fortes concentrations le long des principaux axes routiers. En revanche le canal de l'Ourcq n'apparaît pas pour sa part comme un axe majeur de concentration des mouvements.

↘ Si l'on isole les CV des communes, on observe que seuls 35 685 mouvements sont opérés sur ces secteurs soit 16,5 %, confortant ainsi le caractère diffus des mouvements.



Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces

ATOUPS

- Des infrastructures (fret fluvial et fret ferré) pour accueillir et développer l'alternative à l'acheminement tout routier des marchandises.
- Une prise en compte des livraisons dans certains lieux avec l'exemple des ambassadeurs des livraisons aux Lilas.
- Une volonté de travailler sur ce sujet affichée avec la charte d'objectifs du Département.

OPPORTUNITES

- Le projet de développement de l'activité portuaire le long du canal de l'Ourcq.
- Le projet de port à Bobigny dans le cadre de la ZAC Ecocité.
- Le Tram-fret du T3 qui aura un impact sur la logistique à déployer notamment depuis les secteurs à enjeux d'Est Ensemble.

FAIBLESSES

- Un développement limité du canal de l'Ourcq avec une seule filière présente le long de la voie d'eau.
- Un fret ferré qui semble stagner voire régresser sur Est Ensemble.
- Une seule commune dispose d'une réglementation en matière de livraisons (Les Lilas).
- Des aires de livraisons souvent utilisées à d'autres usages.
- Des livraisons importantes sur l'espace public le long des axes structurants et en particulier l'ex RN3 qui pénalisent les autres modes.

MENACES

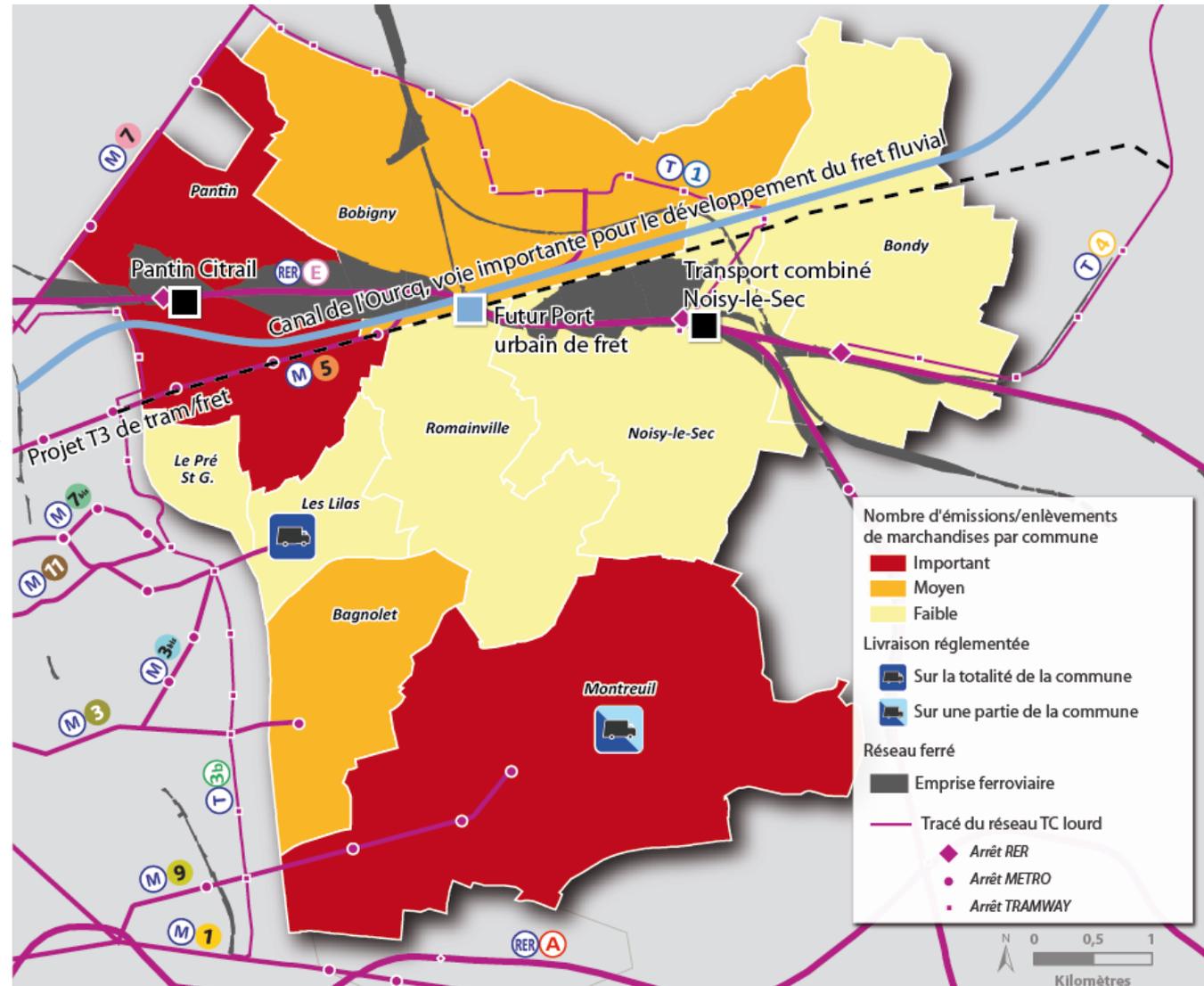
- Des projets et une volonté d'appréhender le sujet des transports / livraisons de marchandises mais qui n'est pas forcément suivi par des mesures réglementaires et de contrôle notamment pour la gestion des livraisons.

Carte de synthèse

- Des livraisons et enlèvements qui sont très importants sur la commune la plus peuplée (*Montreuil*) et sur la commune qui accueille un site logistique majeur (*Pantin*)

- Deux communes ont pris en compte les réglementations en matière de livraisons de marchandises (*Les Lilas* totalement et *Montreuil* partiellement)

- Trois sites multimodaux sur le territoire



3.

Synthèse du diagnostic environnemental

Contexte et objectifs environnementaux du PLD

La communauté internationale a pris conscience du changement climatique. Les mesures relevées depuis 1860 dans le monde montrent que la température a augmenté de 0.6°C au cours du XXe siècle. Ce réchauffement, qui s'est accentué ces 25 dernières années, est lié à l'accroissement des concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. Le protocole de Kyoto, entré en vigueur en 2005, traduit ainsi un objectif international de réduction des émissions de gaz à effet de serre visant à stabiliser les émissions de 2012 au niveau de 1990.

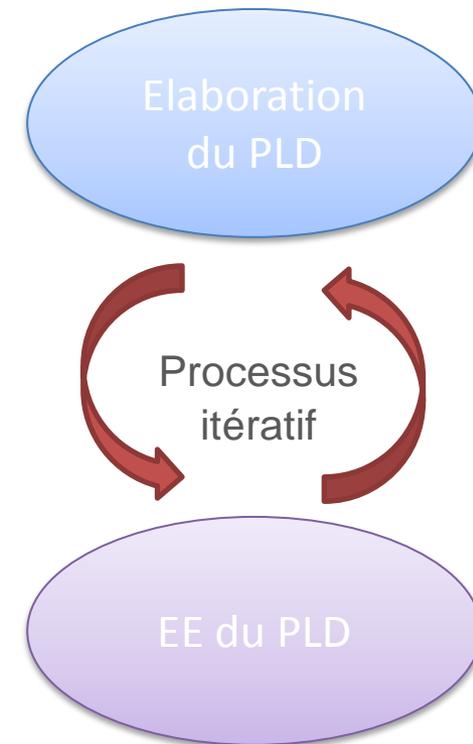
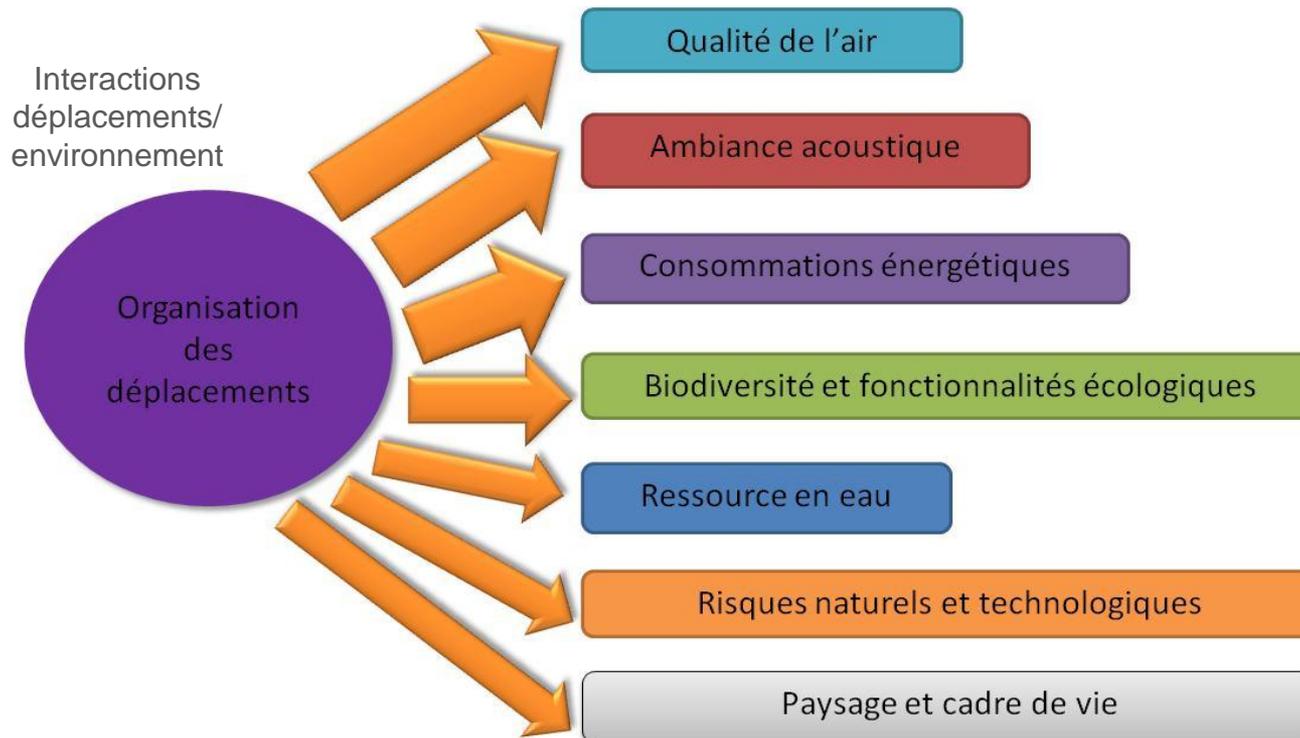
En mettant en place le Plan Climat 2004, réactualisé en 2006, la France s'est fixée comme objectif de respecter les engagements du protocole de Kyoto et d'aller au-delà en lançant les bases économiques et techniques d'une division par 4 des émissions de GES à l'horizon 2050. Le plan climat définit différentes actions permettant d'atteindre ces objectifs de réduction, dont notamment : développement des biocarburants, mise en place d'une étiquette énergie, climatisation durable, réduction des émissions liées à la motorisation, plan de déplacement entreprise,... Le Plan de Déplacements Urbains constitue un des outils les plus pertinents pour la mise en œuvre de ce plan Climat.

Par ailleurs, la lutte contre le changement climatique constitue le premier axe stratégique de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Cette loi confirme les engagements européens visant à réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020. La France concourra également à la réalisation de l'objectif d'amélioration de 20% de l'efficacité énergétique de l'Union européenne et s'engage à porter la part des énergies renouvelables à au moins 20% de sa consommation d'énergie finale d'ici à 2020.

Le chapitre 3 de ce projet de loi concerne les transports et regroupe un certain nombre d'articles relatifs au transport durable des marchandises et des voyageurs (« les moyens dévolus à la politique des transports des marchandises sont mobilisés pour atteindre une croissance de 25% de la part de marché du fret non routier d'ici 2012 ») et aux transports urbains durables (« la politique durable des transports veille à réduire les nuisances des différents modes de transports », « le développement de l'usage des TC de personnes revêt un caractère prioritaire »).

La démarche itérative d'intégration environnementale

- S'assurer que l'environnement est effectivement pris en compte, dans les mêmes conditions que les autres thématiques abordées dans le PDU.
- Parce que les interactions entre l'organisation des déplacements et l'environnement sont nombreuses. Le PLD est un des outils pour agir en faveur de l'environnement.



Qualité de l'air

- ↘ Un fond de l'air globalement en dessous des seuils réglementaires en moyenne annuelle, voire bonne selon les types de polluants en période estivale
- ↘ Un effet marqué en période hivernale (cumul des effets du trafic et renforcement du chauffage des habitations et bureaux)
- ↘ Un effet marqué des axes de circulations, avec une qualité de l'air dégradée aux abords des principales voies (dépassement des seuils réglementaires de NO2 (+50 à +85% de la valeur réglementaire) et des particules fines (PM10 : +25%))
- ↘ Une forte disparité dans la part des émissions des communes, du fait de leur taille respective
- ↘ Episode de pollution de Mars 2014 :

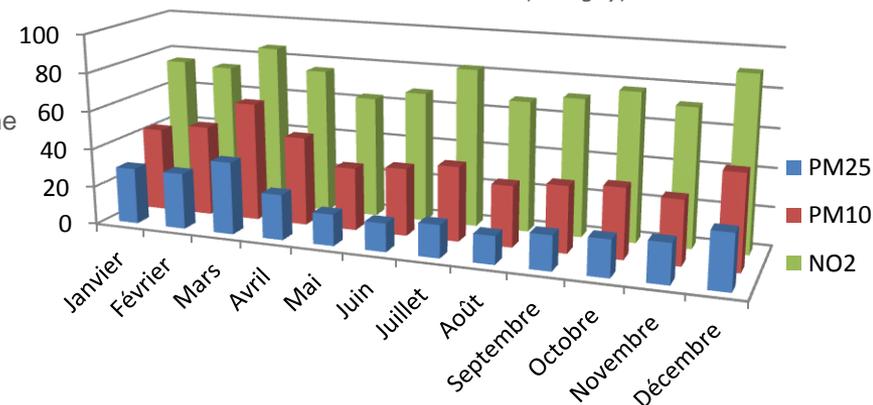
Des concentrations de polluants très nettement supérieures aux valeurs classiques (jusqu'à 105µg/m3 de PM10 dans l'air ambiant), principalement sur Paris et sa proche couronne.

Un impact notable de la mise en place de la circulation alternée (-13% de trafic en petite couronne) :

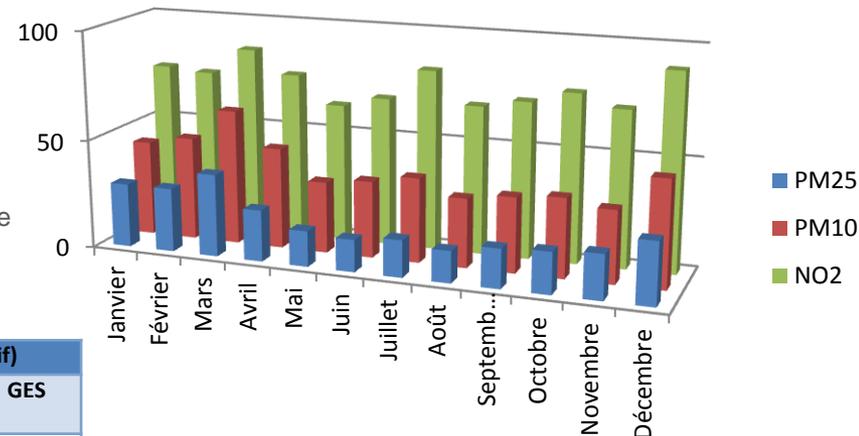
- Baisse de 8% des émissions de PM10 liées au trafic routier
- Baisse de 13% des émissions de NO2 liées au trafic routier

| Répartitions des émissions polluantes en 2011, en tonnes (Source : Airparif) | | | | | | |
|--|--------------|------------|--------------|------------|------------|----------------|
| Commune | NOx | SO2 | COVNM | PM10 | PM25 | GES |
| Bagnole | 265 | 202 | 180 | 27 | 18 | 118 000 |
| Bobigny | 274 | 27 | 244 | 38 | 25 | 148 000 |
| Bondy | 320 | 24 | 278 | 51 | 37 | 141 000 |
| Les Lilas | 37 | 9 | 85 | 12 | 8 | 28 000 |
| Le pré Saint Gervais | 29 | 7 | 58 | 9 | 6 | 22 000 |
| Montreuil | 323 | 61 | 521 | 71 | 49 | 198 000 |
| Noisy le Sec | 288 | 20 | 219 | 42 | 29 | 112 000 |
| Pantin | 179 | 29 | 276 | 34 | 22 | 101 000 |
| Romainville | 134 | 11 | 276 | 22 | 15 | 69 000 |
| Total | 1 849 | 390 | 2 137 | 306 | 209 | 937 000 |

Station de mesure urbaine (Bobigny)



Station de mesure trafic (Boulevard Périphérique Est)



Synthèse Qualité de l'air sur Est Ensemble

ATOUPS

- Un fond de l'air globalement en dessous des seuils réglementaires
- Une desserte en transport collectifs devant s'améliorer par la mise en place de plusieurs projets structurants

OPPORTUNITES

- De nombreux projets visant au développement des transports collectifs, notamment sur les secteurs difficiles d'accès
- Une plus grande efficacité urbaine à travers un lien urbanisme/transport renforcé par les opérations prévues dans le cadre du CDT.

FAIBLESSES

- De nombreuses infrastructures routières générant de fortes émissions de polluants.
- Des concentrations élevées sur des secteurs bâtis de front urbains le long de voies à fort trafic
- Des concentrations supérieures aux objectifs de qualité de l'OMS
- Un relief contraignant pour le développement des modes doux

MENACES

- Une exposition plus importante des populations dans les secteurs dégradés
- Le développement du trafic de transit, limitant les possibilités de régulation du territoire

Synthèse Acoustique sur Est Ensemble

ATOUTS

- Une identification des secteurs à enjeux déjà partiellement réalisée
- Une desserte en transport collectifs devant s'améliorer par la mise en place de plusieurs projets structurants

FAIBLESSES

- De nombreuses infrastructures routières générant d'importantes nuisances sonores

OPPORTUNITES

- La mise en œuvre des plans d'actions et de réduction des nuisances sonores à travers les PPBE se mettant en place
- Un traitement des secteurs soumis à nuisance lors du réaménagement des voiries et de la requalification des quartiers

MENACES

- Une exposition plus importante des populations dans des secteurs soumis à nuisances sonores

Energie et GES

✓ Une **part des déplacements** dans le bilan énergétique **relativement faible** :

1/3 des consommations sont liées au déplacements, dont :

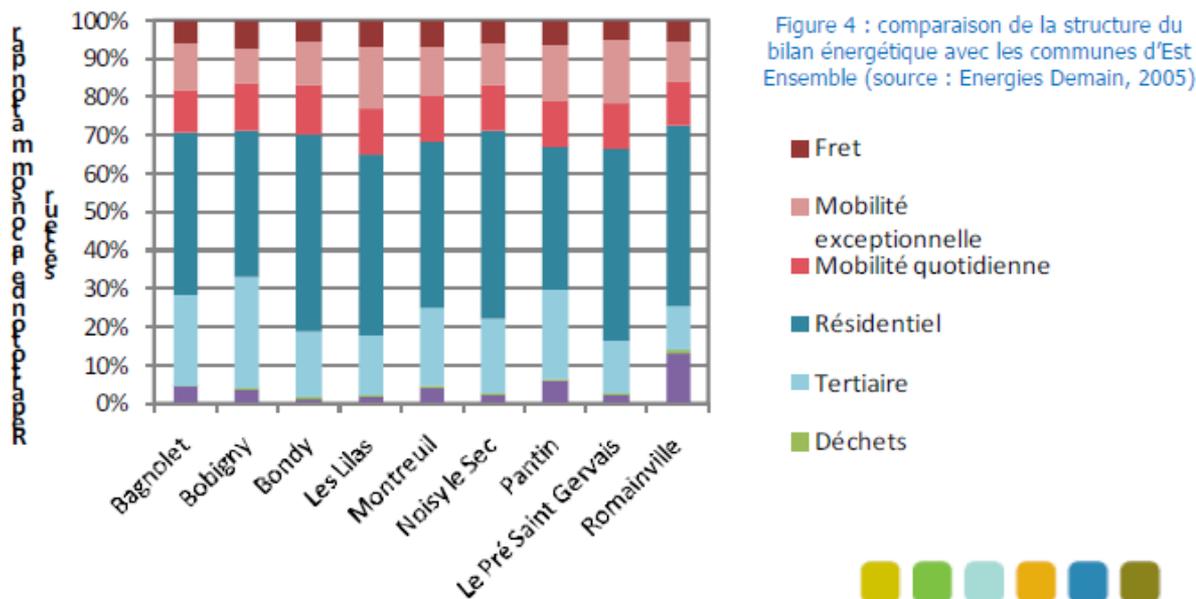
- 10% imputables à la *mobilité quotidienne*,
- 15% imputables aux *mobilités exceptionnelles*.
- *Un part du Fret, plus variable mais minoritaire, (5% des consommations totales)*

✓ Une **disparité** entre les communes situées à l'Ouest (forte desserte en TC) et celle à l'Est (Maillage en TC plus lâche)

✓ Des **émissions proportionnellement plus faibles par habitant** sur le territoire d'Est Ensemble par rapport au territoire de la petite couronne parisienne comme de la région (hors émissions exceptionnelles)

✓ Une part des émissions liées à la mobilité quotidienne par habitant est sensiblement plus faible que sur les autres territoires régionaux (- 30%), et notamment de la petite couronne (-21%)

✓ **Un PCET en cours d'élaboration** (phase de diagnostic devant se terminer à l'été 2014)



Bilan Carbone issu de l'outil carbone de la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC)

| | | Territoire | Petite Couronne | Région |
|---------------------------------|--------------------------|-------------|-----------------|-------------|
| Résidentiel | <i>teqCO2/hab.</i> | 1,46 | 1,63 | 1,67 |
| Tertiaire et équipements | <i>teqCO2/hab.+ emp.</i> | 0,35 | 0,44 | 0,45 |
| Mobilité quotidienne | <i>teqCO2/hab.+ emp.</i> | 1,03 | 1,30 | 1,47 |
| Total | <i>teqCO2/hab.+ emp.</i> | 2,42 | 2,87 | 3,05 |

Bilan Carbone issu de l'outil carbone de la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC)

Synthèse Energie GES sur Est Ensemble

ATOUPS

- Une part des consommations énergétiques liées aux déplacements relativement faible (30%)
- Une efficacité énergétique par habitant parmi les meilleures à l'échelle de la région Parisienne

FAIBLESSES

- Un relief important limitant l'utilisation des modes doux à l'échelles de l'agglomération

OPPORTUNITES

- La mise en place d'une offre de mobilité alternatives par le biais de schéma modes doux à l'échelle de l'agglomération

MENACES

- Une évolution du parc automobile rendue difficile par la conditions socio-économiques du territoire.

Synthèse Milieux naturels/biodiversité sur Est Ensemble

ATOUPS

- Une connaissance de la biodiversité en forte amélioration
- Un patchwork de sites reconnus pour leur intérêt floristique et faunistique dans l'agglomération
- Le canal de l'Ourcq, support spécifique aux espèces aquatiques et humides

FAIBLESSES

- Un tissu urbain complexe, disposant de peu zones réservoirs propres
- Une forte pression humaine sur les milieux naturels

OPPORTUNITES

- De nombreux projets urbains permettant de renaturer le tissu du territoire, et offrant des potentialité de création de noyaux de biodiversité
- De nombreux projets de requalification de voiries et de transformations en boulevards urbains, permettant le traitement des abords

MENACES

- Une densification importante du tissu urbain, pouvant entrainer une perturbation des milieux et espèces en place
- Des démarches de compensations à identifier à l'échelle de l'agglomération
- Des phases de chantiers pouvant générer des perturbations de la biodiversité

Synthèse Risques naturels sur Est Ensemble

ATOUPS

- Des risques d'inondations limités au ruissellement et ponctuels
- Une prise en compte forte de ces risques à travers la prescription de documents réglementaires

OPPORTUNITES

- Un développement des modes doux limitant les enjeux au regard des grandes infrastructures de transport en place

FAIBLESSES

- Un sous sol présentant de fortes contraintes pour l'aménagement (risques de mouvements de terrains)

MENACES

- Un enjeu d'intégration fort dans le cadre du développement urbain (stabilisation des sous-sols, répartition des zones denses, prise en compte des capacités d'infiltration des sols...)

Paysages

- ✓ Un paysage marqué par la présence du relief de la colline de Romainville-Montreuil
- ✓ Un situation particulière liée à la position de « porte d'entrée de Paris » de l'agglomération
- ✓ Des entités paysagères bien distinctes, avec 3 territoires d'entraînement, et un héritage industriel notable, notamment le long des axes historiques (Canal de l'Ourcq, ex-RN3)
- ✓ Des axes de déplacements importants dans la structuration du paysage : Paysage vu et Paysage donnant à voir.



Synthèse Paysages sur Est Ensemble

ATOUPS

- Un relief qui permet une bonne lecture du paysage de l'agglomération et au delà
- Une situation d'entrée de ville
- Des axes de déplacements offrant d'importants cônes de vues sur le territoire

OPPORTUNITÉS

- Une requalification des axes majeurs, favorisant leur intégration paysagère dans le tissu urbain
- Un territoire d'entraînement autour de l'ex-RN3, visant à mieux articuler cet axe majeur au sein des opérations urbaines

FAIBLESSES

- Des infrastructures de transport importantes et fortement perceptibles dans le paysage

MENACES

- le développement de nouvelles covisibilités liées à la densification urbaine.

4.

Les objectifs du PLD

Les principaux enjeux

- A. Une circulation plus sûre et mieux organisée**
- B. Limiter la place de l'automobile et mieux redistribuer l'espace public au profit des modes doux**
- C. Eviter les effets pervers du stationnement sur le territoire**
- D. Renforcer le rôle des pôles échange dans la perspective du futur réseau métropolitain**
- E. Conforter le rôle d'Est Ensemble et de ses infrastructures multimodales dans la dynamique logistiques régionale**

Des enjeux / objectifs déclinés en 6 grandes actions

- **ACTION 1 : Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification**

Définir la hiérarchisation et régir des principes d'aménagements selon le niveau de la voie et tenant compte d'une approche multimodale du réseau et en veillant à limiter la place de la voiture

- **ACTION 2 : Offrir une place prépondérante aux modes actifs**

Conforter l'usage de la marche et encourager la pratique cyclable en fixant des priorités d'aménagements et des actions d'accompagnements

- **ACTION 3 : Rendre les transports en commun plus attractifs**

Poursuivre l'amélioration des pôles d'échange tout en rendant le réseau de bus plus compétitif.

- **ACTION 4 : Gérer le stationnement sur Est Ensemble**

Réglementer, harmoniser, optimiser, contrôler le stationnement sur le territoire.

- **ACTION 5 : Améliorer le transport et la livraison des marchandises**

Lancer des expérimentations de livraisons/transports propres et améliorer le fonctionnement des livraisons.

- **ACTION 6 : Communiquer, sensibiliser, observer**

Mener des actions pour promouvoir les modes alternatifs à la voiture et suivre la mise en œuvre du PLD

Les principaux objectifs de l'action 1 : Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification

Les objectifs généraux :

- Moins d'embouteillages
- Des requalifications de voiries envisageables.
- Des espaces publics et des centres pacifiés

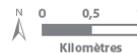
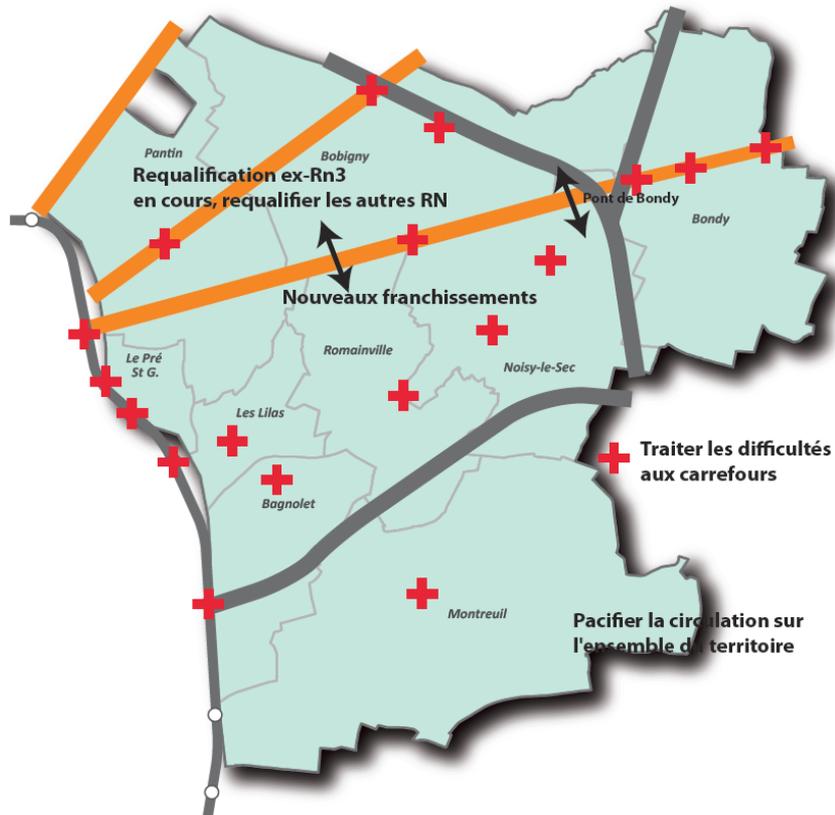
Les objectifs spécifiques

- arrêter une hiérarchisation fonctionnelle sur des principes d'aménagements
- favoriser les modes alternatifs à la voiture
- Créer des aménagements de pacification adaptés selon les espaces du territoire

Les pistes d'actions proposées :

- Déclasser des axes régionaux en axes intercommunaux pour rejoindre le réseau structurant du PDUIF
- Déclasser au cas par cas des axes intercommunaux en axes communaux
- Déclasser des axes communaux en desserte de quartier
- Jalonner la circulation automobile en accord avec la hiérarchisation du réseau
- Créer de nouveaux franchissements routier sur le canal de l'Ourcq
- Réorganiser la circulation routière au niveau du Pont de Bondy
- Pacifier la voirie du Pont de Bondy par des limitations de vitesse, des aménagements, une réduction de voies

Principe d'actions sur le réseau viaire



- Etudier la poursuite du développement des zones 30 sur le territoire
- Envisager une généralisation des zones 30 dans les quartiers résidentiels
- Réaliser des zones de rencontre et/ou plateaux piétons devant les établissements scolaires en fonction de la hiérarchisation du réseau adoptée
- Interdire le stationnement à moins de 50 mètres des écoles primaires
- Aménager des zones de rencontre, dès que possible, autour des pôles d'échanges actuels et futurs
- Créer une charte d'aménagement de la voirie avec des préconisations notamment sur les aménagements pour l'ensemble des communes
- Aller vers un meilleur séquençage des feux pour les piétons en fonction de la hiérarchisation adoptée

Les principaux objectifs de l'action 2 : Offrir une place prépondérante aux modes actifs

Les objectifs généraux :

- L'alternative la plus efficace pour diminuer l'impact environnemental
- Pour les trajets de moins de 5 Km le vélo est le mode le plus performant en ville et réduit les temps de parcours
- Des modes de transport très peu onéreux pour l'utilisateur
- Des modes moins consommateurs d'espace (une piste cyclable ou un trottoir demande nettement moins de places que des voies de circulation)
- Les déplacements à pied et en vélo sont bénéfiques pour la santé

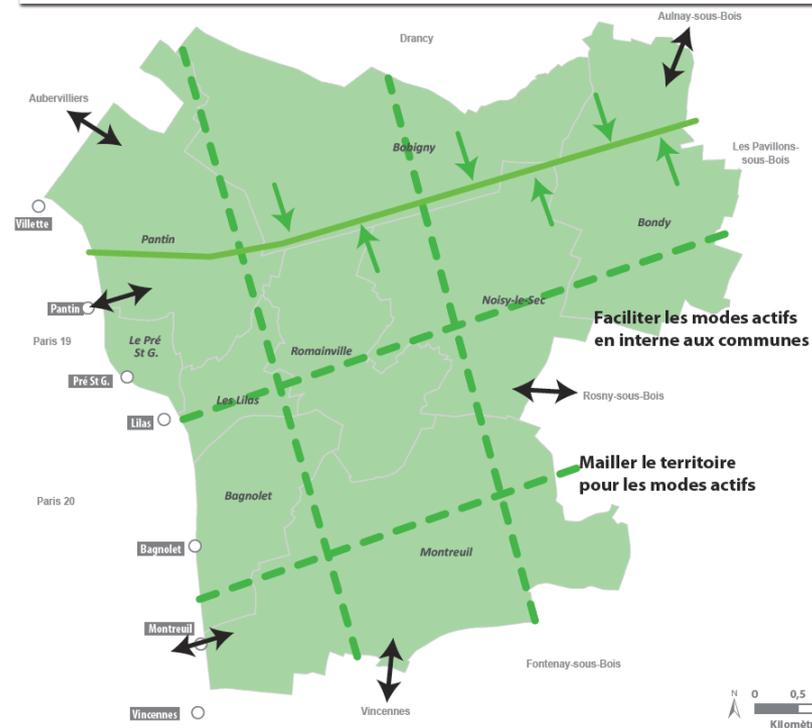
Les objectifs spécifiques

- Conforter la place importante du piéton
- Adopter une stratégie de hiérarchisation
- Promouvoir ce mode de déplacements auprès de la population
- Développer la pratique du vélo
- Adopter un schéma directeur cyclable
- Développer l'offre de stationnement des cycles

Les pistes d'actions proposées :

- Définir des cheminements piétons accessibles à destination des pôles générateurs
- Mettre en place un plan de jalonnement des modes actifs
- Réaliser une carte des temps de parcours modes actifs
- Favoriser une meilleure perméabilité des ZAC pour les piétons dans une logique du plus court chemin
- Réaliser l'ensemble des PAVE communaux
- Réaliser les travaux de mise en accessibilité
- Traiter les portes pour les rendre cyclables et prioriser des itinéraires assurant des liaisons cyclables avec les communes périphériques (Fontenay, Vincennes, Aubervilliers, Aulnay, Rosny,...)
- Aménager des itinéraires qui permettent le rabattement sur le Canal de l'Ourcq
- Permettre l'arrivée de vélos en libre service sur l'ensemble des communes d'Est-Ensemble
- Desservir les pôles générateurs avec des aménagements cyclables

Principe des actions modes actifs



Les pistes d'actions proposées (suite) :

- Poursuivre les aménagements cyclables en continuité avec le réseau existant et traiter les coupures urbaines
- Généraliser les doubles sens cyclables
- Créer un ou des franchissements modes actifs sur le canal de l'Ourcq
- Créer une passerelle pour franchir le secteur du Pont de Bondy
- Favoriser l'ouverture, dès que possible, des couloirs bus du territoire aux cycles
- Proposer un service de location de vélo électrique
- Promouvoir l'usage du vélo électrique
- Offrir du stationnement vélo conséquent autour des pôles d'échange
- Réserver des places de stationnement sur l'espace public
- Prévoir un espace dédié au stationnement vélo dans les constructions nouvelles
- Développer le stationnement vélo dans les zones d'emploi

Les principaux objectifs de l'action 3 : Rendre les transports en commun plus attractifs

Les objectifs généraux :

- Améliorer les temps de transport ;
- Etendre l'amplitude horaire/fréquence des services
- Mieux gérer les ruptures de charges
- Améliorer le confort
- Afficher une perception des TC
- Développer l'information/communication des TC

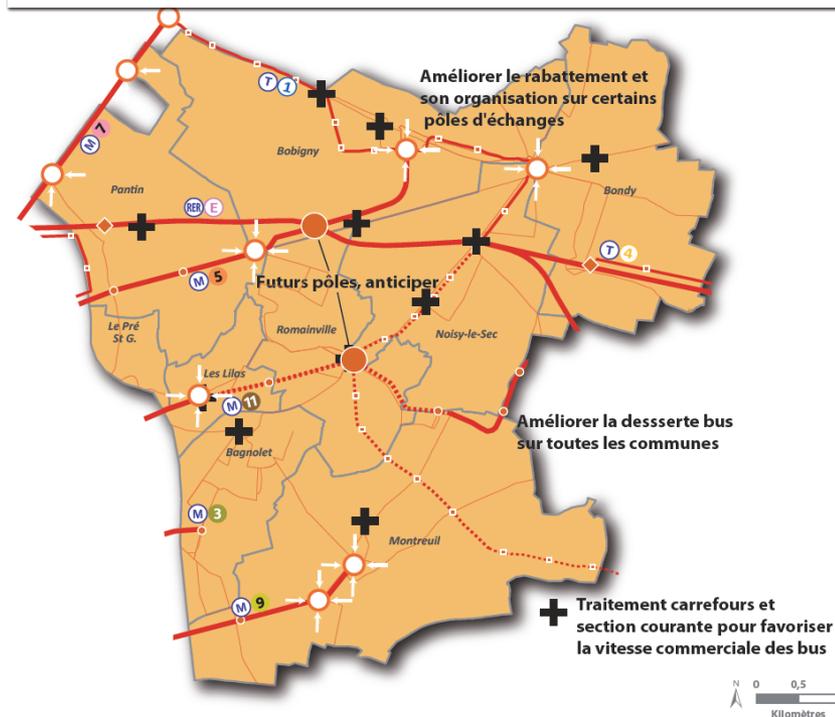
Les objectifs spécifiques

- Requalifier les pôles d'échanges afin d'en faire des portes d'entrées du territoire,
- S'appuyer sur les préconisations du PDUIF pour la mise en place d'aménagements de qualité,
- Engager une restructuration du réseau en lien avec les différents projets de transport
- Rendre les bus plus compétitifs,
- Améliorer la desserte des quartiers prioritaires doit être priorisées

Les pistes d'actions proposées :

- Aménager les pôles de correspondance : Gallieni, Gare de Pantin, Gare de Noisy, Pablo Picasso
- Requalifier, réorganiser la gare routière et l'ensemble du secteur Pablo Picasso
- Aménager les pôles de desserte des secteurs denses
- Envisager la création d'une réelle gare routière au Pont de Bondy
- Créer un accès à la voie verte du canal de l'Ourcq depuis le pôle d'échange du Pont de Bondy
- Envisager la requalification complète du secteur du Pont de Bondy
- Anticiper les futurs pôles d'échange pour y créer des aménagements de qualité
- Améliorer les conditions d'attentes des usagers
- Suivre la restructuration prévue par le STIF
- Profiter de la restructuration du réseau pour améliorer l'offre de bus sur Est Ensemble et proposer une amélioration plus globale

Principe des actions TC



Les pistes d'actions proposées (suite) :

- Poursuivre la création de couloirs bus sur les axes saturés pour faciliter la circulation des lignes
- Résorber les points durs de circulations des bus (carrefours problématiques, section courante avec stationnement illicite,...)
- Poursuivre l'étude et la faisabilité des téléphériques de Bagnole et Romainville
- Etendre le calendrier de fonctionnement des navettes fluviales sur le canal de l'Ourcq en dehors de l'été tout en restant sur un fonctionnement à destination des déplacements de loisirs
- Favoriser l'émergence de solution d'autopartage à l'ensemble des communes d'Est Ensemble
- Aller vers la mise en accessibilité pour tous des arrêts de bus pour les lignes qui ne sont pas encore considérées comme accessibles

Principes des actions stationnement

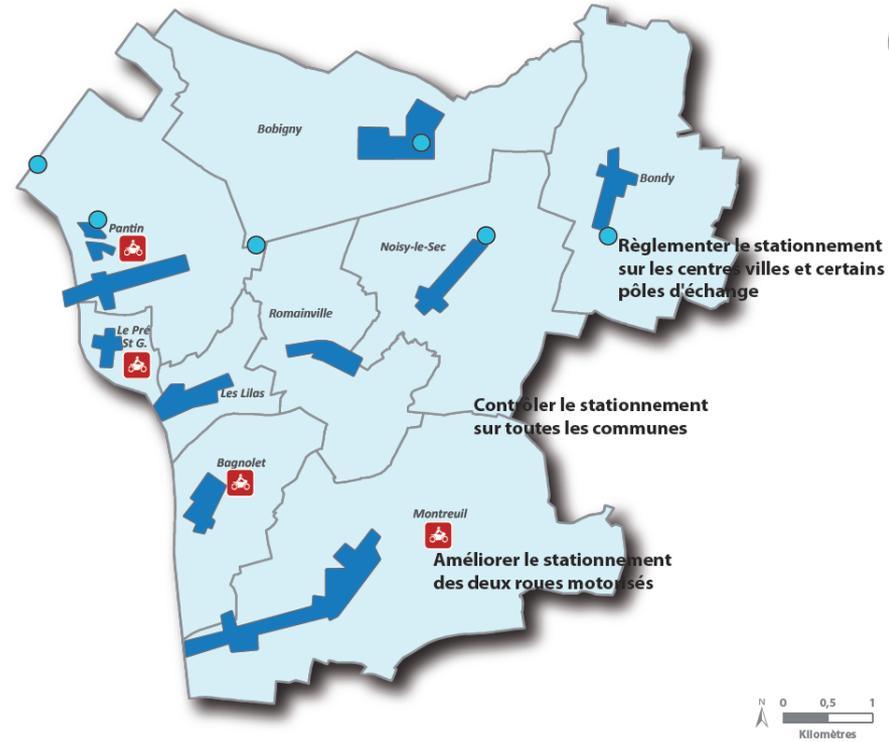
Les principaux objectifs de l'action 4 : Gérer le stationnement sur Est Ensemble

Les objectifs

- Utiliser le stationnement comme un outil de la mobilité.
- Le **PDUIF** émet plusieurs **recommandations** sur le stationnement notamment au niveau des secteurs à réglementer (*commerciaux/centre ville ; autour des gares, secteurs mixtes d'activités et de résidence, le long des lignes de tramway, Tzen et Mobilien*).
- Le **PDUIF** émet des **prescriptions** concernant les normes de stationnement au sein des PLU

Les pistes d'actions proposées :

- Rendre cohérente les politiques de stationnement sur Est Ensemble avec les recommandations du PDU IF (au niveau des centralités, des pôles d'échanges, ...).
- Favoriser la rotation dans les secteurs commerçants
- Mieux organiser le stationnement de courte durée aux abords des écoles
- Proposer des abonnements résidents sur l'ensemble des communes
- Homogénéiser la réglementation sur Est Ensemble
- Sectoriser les abonnements résidents autour du domicile
- Proposer des abonnements non résidents uniquement dans les parkings en ouvrage
- Augmenter l'offre de stationnement en ouvrage et améliorer leur jalonnement
- Inciter à l'usage des parkings en ouvrage pour le stationnement longue durée
- Ouvrir des aires de livraison au stationnement
- Ouvrir les P+R de Bobigny et Bondy aux autres usagers que ceux des TC
- Augmenter le nombre d'agents du stationnement pour assurer le respect de la réglementation
- Généraliser le passage à la verbalisation automatique
- Mieux matérialiser et organiser le stationnement dans les secteurs résidentiels
- Systématiser la création de stationnement deux roues motorisés dans les aménagements de voirie
- Réglementer le stationnement deux roues motorisés
- Inscrire les recommandations du PDUIF dans les PLU pour les normes de stationnement en logement



Les pistes d'actions proposées (suite) :

- Mettre en place des normes planchers correspondant au taux de motorisation des ménages
- Inscrire des normes planchers et plafonds dans les PLU
- Instaurer une norme plancher pour le stationnement des deux roues motorisés
- Inclure les arrêts de Mobilien comme point de desserte structurant autour duquel l'offre privée est réduite
- Aller vers une mutualisation du stationnement privé pour les opérations futures

Sources : BD TOPO - ©IGN, 2009 / CAEE / Réalisation: ITEM 2014

Les principaux objectifs de l'action 5 : Améliorer le transport et la livraison des marchandises

Les objectifs

- Faciliter les livraisons et de proposer des solutions sur le dernier kilomètre
- Favoriser le rôle d'Est Ensemble dans le report modal du trafic de marchandises

Les pistes d'actions proposées :

- Harmoniser la réglementation des livraisons sur le territoire en prenant comme base celle édictée par la ville de Paris dans la totalité des communes
- Mieux surveiller les aires de livraisons afin d'assurer le respect de la réglementation
- Inscrire dans les PLU des normes de création d'aires de livraison au sein des espaces privés de construction nouvelles et des projets d'aménagements
- Soutenir les initiatives de livraison propre dans la perspective du meilleur gestion du dernier kilomètre
- Conforter les secteurs logistiques en développement, fret ferré et fluvial
- Préserver le maillage de sites logistiques ferroviaires et étudier les conditions de leur remise en exploitation
- Développer et préserver la logistique fluviale urbaine sur le canal de l'Ourcq en pérennisant les quais publics et les ports urbains
- Optimiser les logistique urbaine par la préservation et la création de CDU innovants
- Mettre en place un schéma d'itinéraires poids lourds
- Réglementer la circulation des poids lourds
- Jalonner des itinéraires poids lourds
- Accompagner le développement de la logistique fluviale urbaine sur le canal de l'Ourcq

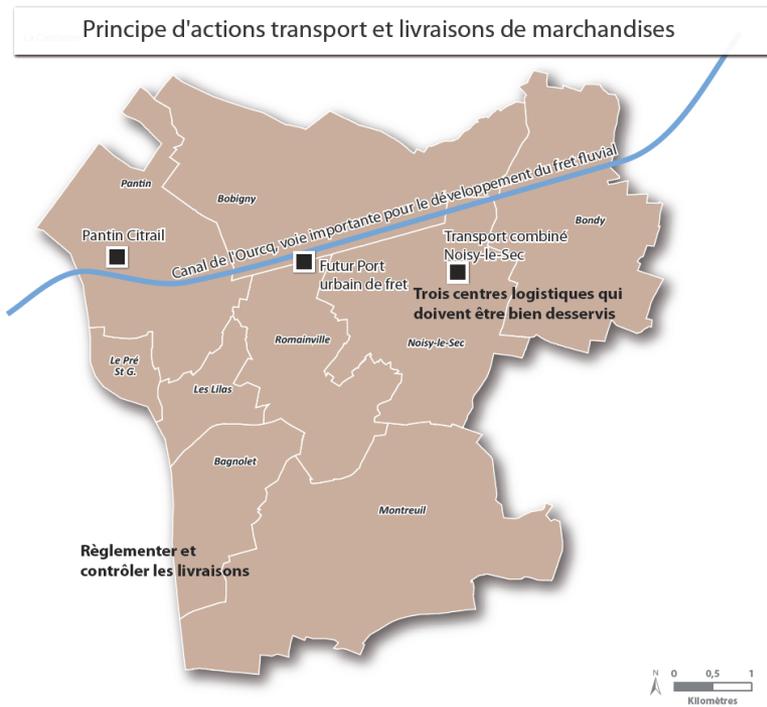
Les principaux objectifs de l'action 6 : Améliorer le transport et la livraison des marchandises

Les objectifs

- Faciliter la compréhension et l'appropriation des actions grâce à l'information et la communication

Les pistes d'actions proposées :

- Inciter et accompagner les démarches de PDIE
- Inciter et accompagner les démarches de PDES
- S'appuyer sur les centrales de mobilité existante pour disposer à l'échelle d'Est Ensemble d'un outil local
- Une communication sur l'offre de mobilité gérée par l'agglomération notamment via son site internet



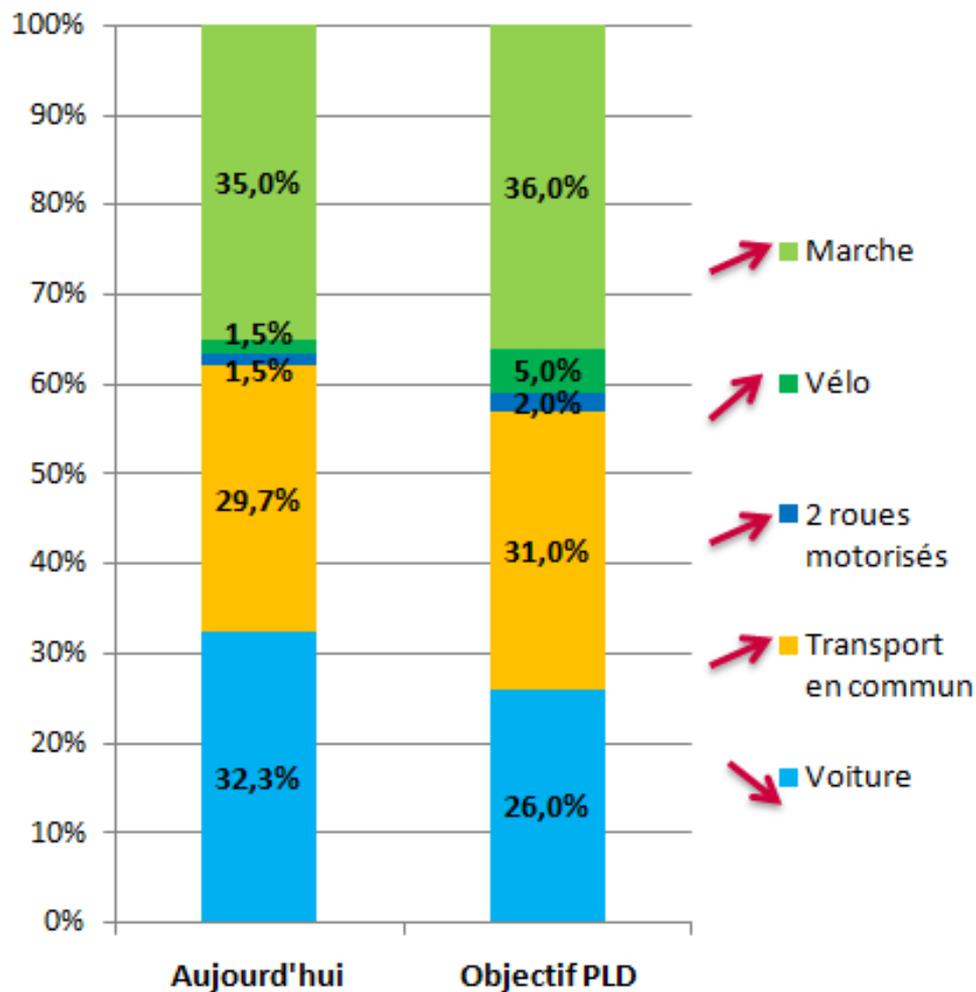
Résultats attendus du PLD sur l'évolution des parts modales

Les résultats attendus :

- Conforter la place de la marche
- Fortement encourager la pratique du vélo
- Stabiliser la pratique du deux roues motorisés
- Conforter les transports en commun
- Diminuer la part de la voiture

Méthode employée pour évolution des parts modales

-Pour chaque piste retenue il a été évalué à dire d'expert les retombées en termes de part modales.



5.

Les fiches de synthèse du programme d'actions du PLD

Introduction

À l'issue du diagnostic les **principaux enjeux** identifiés en matière de déplacements sur le territoire sont de :

- **Mieux organiser la circulation et la rendre plus sûre ;**
- **Limiter la place de l'automobile et mieux redistribuer l'espace public au profit des modes actifs ;**
- **Éviter les effets pervers du stationnement sur le territoire ;**
- **Renforcer le rôle des pôles échange dans la perspective du futur réseau métropolitain ;**
- **Conforter le rôle d'Est Ensemble et de ses infrastructures multimodales dans la dynamique logistique régionale ;**

Pour répondre à ces principaux enjeux sur le territoire, **6 grandes actions** ont été retenues dans le Plan Local de Déplacements:

▪ **ACTION 1 : Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification**

L'objectif est de définir la hiérarchisation et régir des principes d'aménagements selon le niveau de la voie en tenant compte d'une approche multimodale du réseau et en veillant à limiter la place de la voiture

▪ **ACTION 2 : Affirmer la pratique des modes actifs**

Il s'agit de conforter l'usage de la marche et encourager la pratique cyclable en fixant des priorités d'aménagements et des actions d'accompagnements

▪ **ACTION 3 : Rendre les transports en commun plus attractifs**

Il s'agit de poursuivre l'amélioration des pôles d'échange tout en rendant le réseau de bus plus compétitif.

▪ **ACTION 4 : Gérer le stationnement sur Est Ensemble**

L'objectif principal est de régler, harmoniser, optimiser, contrôler le stationnement sur le territoire.

▪ **ACTION 5 : Améliorer le transport et la livraison des marchandises**

L'objectif est de lancer des expérimentations de livraisons/transports propres et améliorer le fonctionnement des livraisons.

▪ **ACTION 6 : Communiquer, sensibiliser, observer**

Il s'agit de mener des actions pour promouvoir les modes alternatifs à la voiture et suivre la mise en œuvre du PLD

Ces 6 grandes actions sont déclinées et détaillées en 28 sous-actions. Ces 28 actions s'inscrivent pleinement dans le cadre d'objectif du Contrat de Développement du Territoire, du Contrat de ville et du contrat aménagement transport du territoire de la ligne 11 de construire une ville plus favorable à la mobilité durable.

Ainsi les **principaux objectifs identifiés dans Contrat de Développement Territorial** en termes de mobilité sont déclinés dans le plan d'action du PLD :

- **favoriser l'usage des transports en commun et réduire la part modale de la voiture individuelle,**
- **renforcer les interconnexions et développer la multimodalité en transports,**
- **élargir et diversifier l'offre de transport alternatif à la voiture individuelle,**
- **améliorer la desserte interne du territoire,**
- **favoriser les modes de transport doux (vélos, marche),**
- **organiser les transports de marchandises en ville et promouvoir des modes innovants.**

Les principaux **objectifs du Contrat de Ville** en terme de mobilité qui visent notamment à favoriser les réflexions permettant un « **maillage** » **fin des circulations** depuis et vers les quartiers font l'objet de fiches actions spécifiques.

Enfin, les principaux objectifs du **Contrat aménagement transport de la ligne 11** en terme de mobilité visant à promouvoir une mobilité durable dans des espaces publics de qualité et en offrant les meilleures conditions de rabattement vers les futures stations de métro sont **déclinés dans le plan d'action** visant la pacification, le rabattement et l'amélioration des cheminement piétons et cycles aux principales stations.



ACTION 1

Hierarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification

1.1 Réorganiser la hiérarchisation fonctionnelle du réseau

1.2 Adapter la configuration des voies à leur niveau de hiérarchisation

1.3 Réguler les carrefours

1.4 Jalonner la circulation automobile

1.5 Pacifier les secteurs à enjeux automobiles

1.6 Un nouveau franchissement de l'Ourcq et une réorganisation du Pont de Bondy



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

✓ **Organiser la circulation automobile** afin d'inciter les usagers à **emprunter le réseau le plus adapté** grâce à une **hiérarchisation cohérente** qui permette une bonne lisibilité du réseau et protège les centres villes et les quartiers d'habitat.

Impacts



Echelle d'intervention

✓ Sur l'ensemble de la voirie d'Est Ensemble

Mesures à mettre en place

La hiérarchisation permet de définir les axes sur lesquels la politique des déplacements du territoire devra s'appuyer.

Cinq niveaux en fonction du caractère circulatoire plus ou moins important :

- **Le réseau magistral** a pour fonction d'accueillir la circulation à dimension « nationale » ;
- **Le réseau régional** a pour fonction d'accueillir des flux importants à destination des pôles régionaux ;
- **Le réseau intercommunal** accueille un trafic permettant de relier les communes entre elles ;
- **Le réseau communal** dessert les communes du territoire ;
- **Le réseau d'échange local** complète le maillage, il assure la desserte des quartiers.



La hiérarchisation fonctionnelle proposée dans le cadre du PLD sera le socle pour déterminer les principes d'aménagements sur le réseau *viaire* (sécurisation, cohabitation modale, liaisons cyclables...).

Coûts

0 € Action réalisée dans le cadre de l'élaboration du PLD

Aides & Subventions :

Non concerné

Suivi des mesures

✓ Non concerné

| Acteurs | Rôle |
|-----------------------------|---|
| Est Ensemble | Maître d'ouvrage |
| Communes, Département, Etat | Partenaire technique pour la définition de la hiérarchisation fonctionnelle |

Planning & faisabilité

Mise en œuvre



Faisabilité



Adapter la configuration des voies à leur niveau de hiérarchisation



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Adapter les aménagements de la chaussée au niveau de hiérarchisation et donc à l'usage attendu de l'axe.

Favoriser et sécuriser les modes alternatifs à la voiture en mettant en place une meilleure répartition de l'espace sur voirie...

Impacts



Echelle d'intervention

✓ Sur l'ensemble de la voirie d'Est Ensemble

Mesures à mettre en place

A chacun des niveaux de voirie définis dans la hiérarchisation fonctionnelle correspondent des principes d'aménagement. Les aménagements du réseau magistral ne seront pas abordés puisque cela correspond à des axes de caractère autoroutier.

- **Le réseau d'intérêt intercommunal** : la place dévolue aux modes actifs doit s'intensifier sur ce type d'axe pour disposer d'itinéraires cyclables sécurisés et d'espaces piétons suffisamment larges pour inciter à la pratique de la marche ;

Le réseau d'intérêt intercommunal



Le réseau d'intérêt communal



- **Le réseau d'intérêt communal** : une ambition de cohabitation modale sur ces axes avec une sanctuarisation des espaces piétons ;

Le réseau d'intérêt local



- **Le réseau d'intérêt local** : une place prépondérante pour les piétons mais un maintien essentiel du stationnement dans des configurations souvent étroites.

Coûts

Principe d'aménagement validé avec l'approbation du PLD.

Aménagement au fur et à mesure des projets de voirie.

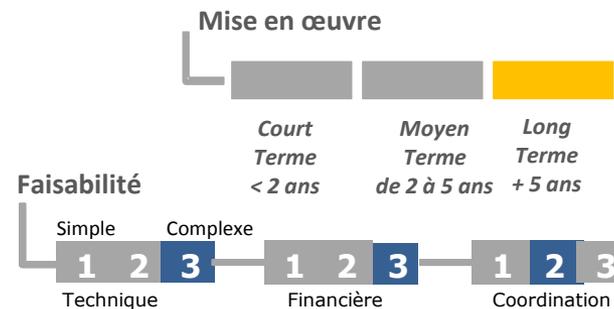
Aides & Subventions : non concerné mais subventions régionales comme vue pour les ZMV et aménagements cyclables

Suivi des mesures

✓ Places offertes pour les différents modes sur les axes réaménagés

| Acteurs | Rôle |
|------------------------|--|
| Est Ensemble | Maître d'ouvrage pour la définition des principes d'aménagement |
| Communes & Département | Partenaire technique pour la définition des principes d'aménagements et maître d'ouvrage pour les études et travaux sur leur domaine de voirie |

Planning & faisabilité





📍 Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Traiter la priorisation des axes structurants au niveau des carrefours pour fluidifier le trafic sur le réseau intercommunal afin de décourager l'usage de la voirie locale pour éviter les itinéraires de shunt.

Impacts



📍 Echelle d'intervention

- ✓ Sur les carrefours à feux impactant les axes structurants

📍 Mesures à mettre en place

Sur les différents carrefours d'Est Ensemble, il conviendra de vérifier et éventuellement d'ajuster les temps de vert sur les axes prioritaires. Cela impose une **vérification des modalités de gestion de la signalisation lumineuse** au regard de la hiérarchisation adoptée et d'éventuellement **régler les nouveaux cycles de feux**. De plus, conformément au PDUIF, les TC structurants devront être priorisés dans la gestion de la signalisation lumineuse.

📍 Coûts

0 € - coût internalisé par le Département et les communes pour le réglage des signalisations lumineuses.

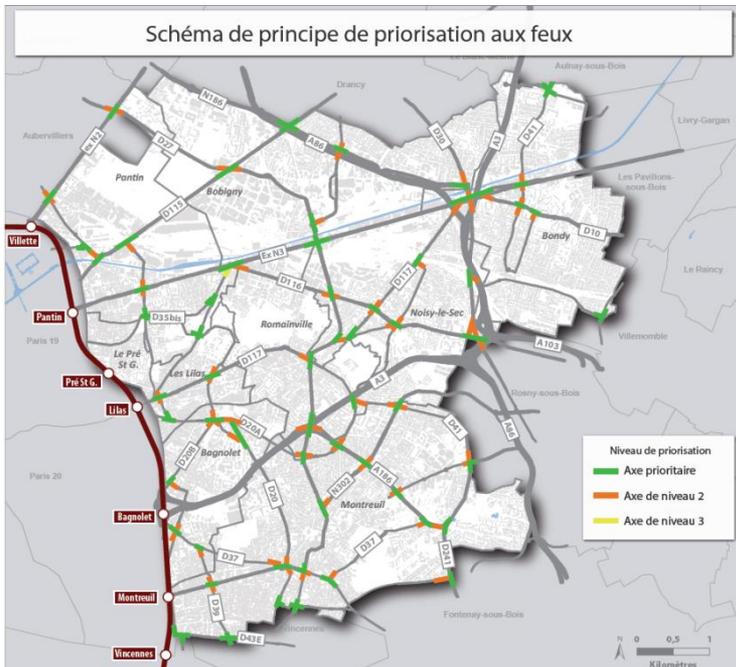
Aides & Subventions :

Non concerné

📍 Suivi des mesures

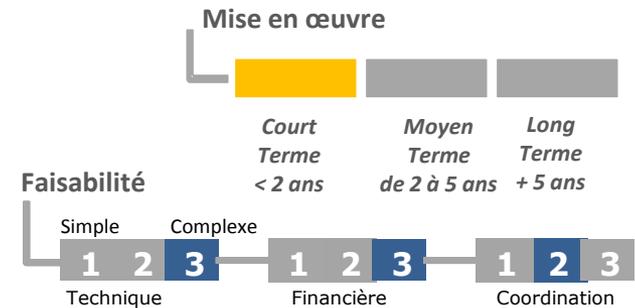
- ✓ Nombre de carrefours régulés
- ✓ Impacts avant / après sur les flux à partir de données de comptage

Schéma de principe de priorisation aux feux



| Acteurs | Rôle |
|-------------|--|
| Communes | Maître d'ouvrage pour la régulation des carrefours sur les axes communaux |
| Département | Maître d'ouvrage pour la régulation des carrefours sur les axes départementaux |

📍 Planning & faisabilité





Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Un jalonement routier actuel qui incite dans de nombreux cas à utiliser des axes qui ne sont pas adaptés aux gabarits des voies. L'objectif est ainsi d'éviter des itinéraires de shunt en incitant les véhicules à circuler sur des axes structurants. Il conviendra de compléter ce jalonement routier par un jalonement modes actifs (Action 2.3)

Impacts



Echelle d'intervention

✓ Sur l'ensemble de la voirie d'Est Ensemble

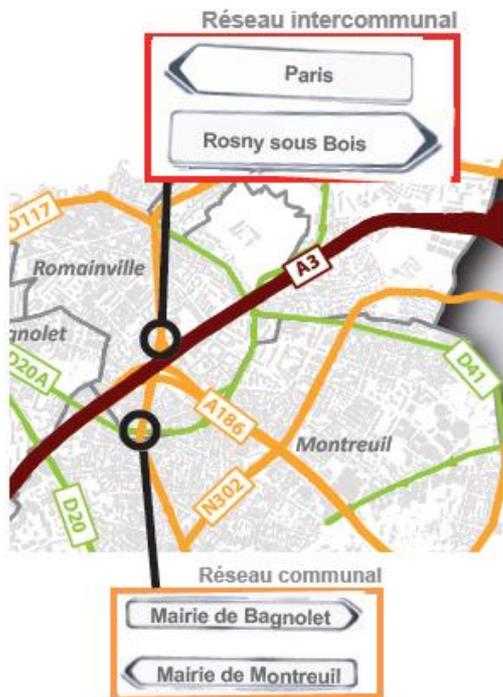
Mesures à mettre en place

Mettre en place un **jalonement uniformisé** à l'échelle d'Est Ensemble en accord avec la hiérarchisation du réseau viaire.

Un **jalonement directionnel** efficace pour que le **trafic de transit ne s'oriente plus sur des voies non adaptées** ou dans les centres urbains.

Est Ensemble doit ainsi lancer un **schéma directeur de jalonement**.

La mise en œuvre du plan devra s'accompagner d'une communication aux entreprises GPS.



Coûts

Schéma directeur de jalonement : 100 K€
Mise en place du jalonement : fourchette de 100 à 300 K€ à répartir selon la domanialité des voies.

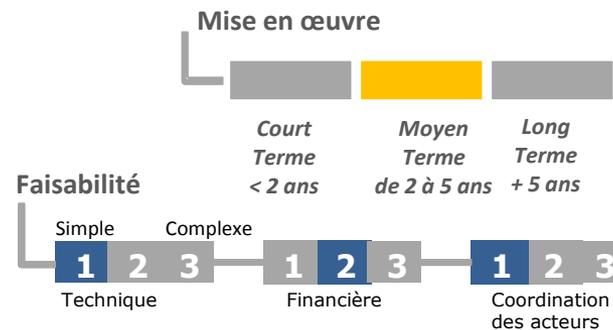
Aides & Subventions :
Non concerné

Suivi des mesures

✓ Non concerné

| Acteurs | Rôle |
|------------------------------|---|
| Communes, Département & Etat | Maître d'ouvrage pour l'implantation du jalonement selon la domanialité des voies |
| Est Ensemble | Maître d'ouvrage pour la réalisation d'un schéma directeur de jalonement |

Planning & faisabilité

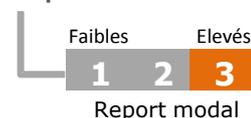




Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

De nombreuses villes ont entrepris une pacification de la circulation automobile, mais il convient de continuer ce développement avec comme objectif global, la réduction de la vitesse et du sentiment d'insécurité routière.

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Au niveau de l'ensemble de la voirie d'Est Ensemble avec un traitement priorisé aux abords des établissements scolaires, au sein des principales centralités et un apaisement de la circulation dans les quartiers résidentiels

Mesures à mettre en place

A l'échelle d'Est Ensemble, à échéance de 10 à 15 ans, plus de 55 % de la voirie sera en secteur de modération de vitesse, il conviendra de réaliser nombre d'aménagements (plateaux piétons, coussins berlinois, écluse,...) sur la voirie.

La mise en place de vastes zones apaisées permettra de favoriser la cohabitation modale, de diminuer significativement l'accidentologie.



Coûts

Coût des ZMV à échéance du PLD :
De 2 614 K€ à 7 115 K€ selon le type d'aménagement.

Aides & Subventions :

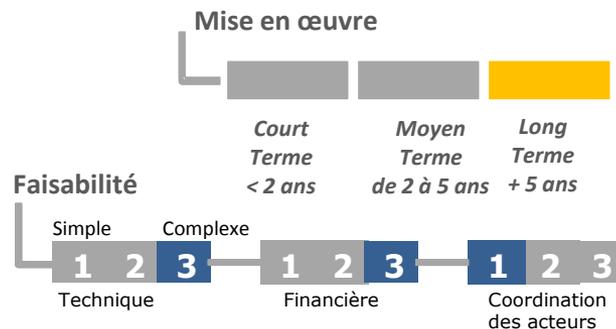
Aide du CR IDF, cf. aide n°1 et n°2 en partie 6

Suivi des mesures

- ✓ Km de nouvelles zones pacifiées
- ✓ Nombre d'accidents et gravité des accidents impliquant des modes actifs en lien avec l'observatoire de la sécurité routière de la DRIEA

| Acteurs | Rôle |
|-----------------------|--|
| Communes, Département | Maître d'ouvrage selon les gestionnaires de voirie concerné pour la mise des arrêtés concernant la circulation et la réalisation des aménagements de modération de vitesse |

Planning & faisabilité

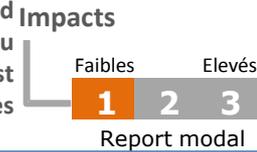


Un nouveau franchissement de l'Ourcq et une réorganisation du Pont de Bondy



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Le diagnostic a montré un manque de franchissement routier entre le nord et le sud d'Est Ensemble ainsi que le point dur en terme de circulation piétonne sur le secteur du Pont de Bondy. Ce secteur a d'ailleurs été identifié comme stratégique dans le CDT d'Est Ensemble. Il convient d'objectiver les différentes possibilités afin de résoudre ces difficultés.



Echelle d'intervention

✓ Secteur du Pont de Bondy

Mesures à mettre en place

Il apparaît difficilement envisageable de réaliser un nouveau franchissement à échéance PLD (compte tenu des emprises ferroviaires et de l'organisation des axes routiers), dès lors l'action doit se concentrer sur une meilleure répartition des flux sur le pont de Bondy. Il faut **poursuivre et approfondir les études** sur ce secteur afin d'améliorer le fonctionnement et le confort des piétons et vélos en explorant **plusieurs pistes** qui peuvent être complémentaires :

- **Réinterroger le rôle de l'échangeur** à l'échelle de l'A86/A3 au nord-est de Paris ;
- Mieux répartir les flux grâce à un **nouveau franchissement à l'est** ;
- **Compléter le système autoroutier** actuel en créant le barreau manquant ;
- Etudier la possibilité de créer un **élargissement en encorbellement du Pont de Bondy**, pour permettre d'élargir les quais et de créer un espace pour les modes actifs ;
- Etudier l'opportunité de créer **deux nouvelles stations T1**, en amont et en aval du Pont, afin de pouvoir **supprimer la station sur le Pont**.



Coûts

Coût pour l'étude des différentes hypothèses : 75 à 100 K€

Aides & Subventions :

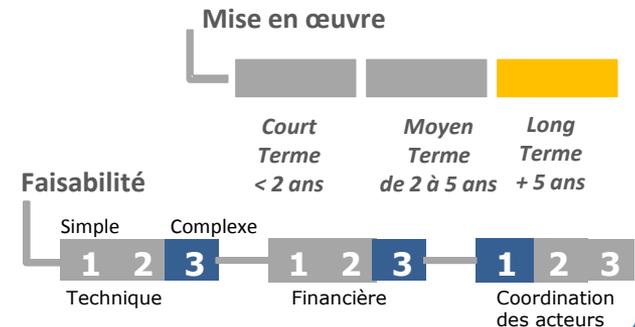
Aucune aide disponible

Suivi des mesures

✓ Non concerné

| Acteurs | Rôle |
|---|--|
| Etat, Département, Est Ensemble, Communes, RATP | Maîtres d'ouvrage et cofinanceurs sur l'étude des différentes hypothèses |

Planning & faisabilité





ACTION 2

Offrir une place prépondérante aux modes actifs

2.1 Améliorer les cheminements piétons sur l'ensemble du territoire

2.2 Développer la pratique cyclable grâce aux aménagements

2.3 Réaliser un plan de jalonnement des modes actifs

2.4 Développer un service de location de vélos électriques

Améliorer les cheminements piétons sur l'ensemble du territoire



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Aujourd'hui, **67 % des déplacements** sur le territoire d'Est Ensemble sont réalisés à pied. Or l'espace public est largement dédié aux modes motorisés (stationnement, voies de circulation) et laisse peu de place aux modes actifs.

Impacts



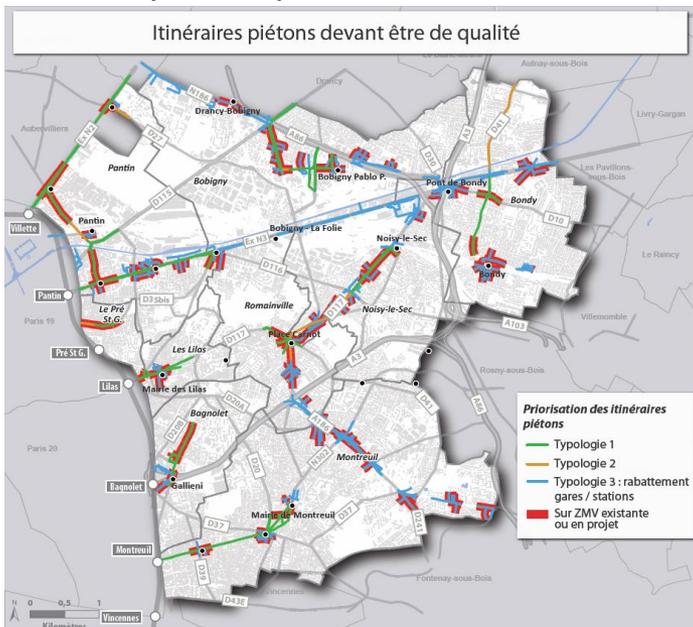
Echelle d'intervention

- ✓ En priorité aux niveaux des établissements scolaires et au niveau des cheminements piétons prioritaires

Mesures à mettre en place

Afin d'assurer une bonne accessibilité aux principaux générateurs de déplacements. Pour cela, il convient de :

- Définir des cheminements piétons prioritaires ;
- Réaliser des aménagements de voirie avec les zones de modération de vitesse ;
- Tenir compte du flux piéton au niveau des traversées.



Coûts

Coût de la sécurisation (hors zone de modération de vitesse pris en compte dans l'action 1.5) : **640 K€**

Coût pour la prise en compte des flux piétons au niveau des traversées : 0 € - coût internalisé par le Département et les communes pour le réglage des signalisations lumineuses.

Aides & Subventions :

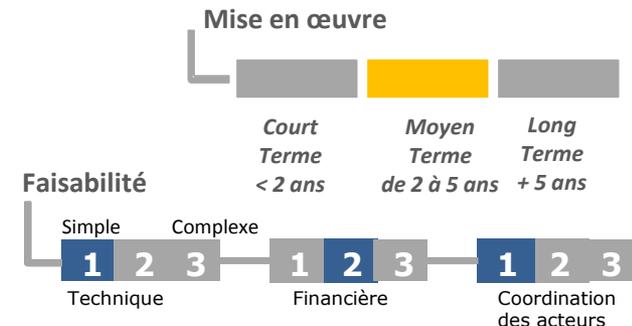
Aide du CR IDF, aide n°1, 2 et 7 en partie 6

Suivi des mesures

- ✓ Nombre d'aménagements de sécurité réalisés aux abords des établissements scolaires
- ✓ Evolution de l'accidentologie des modes actifs et des plus jeunes

| Acteurs | Rôle |
|-------------------------|---|
| Communes Département | Maître d'ouvrage selon les gestionnaires de voirie concernés pour la réalisation des aménagements |

Planning & faisabilité





Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Le diagnostic a permis de mettre en avant les efforts des villes pour disposer d'un bon maillage cyclable. Mais ce dernier reste à parfaire afin de permettre des déplacements aisés et sécurisés sur Est Ensemble.

Impacts



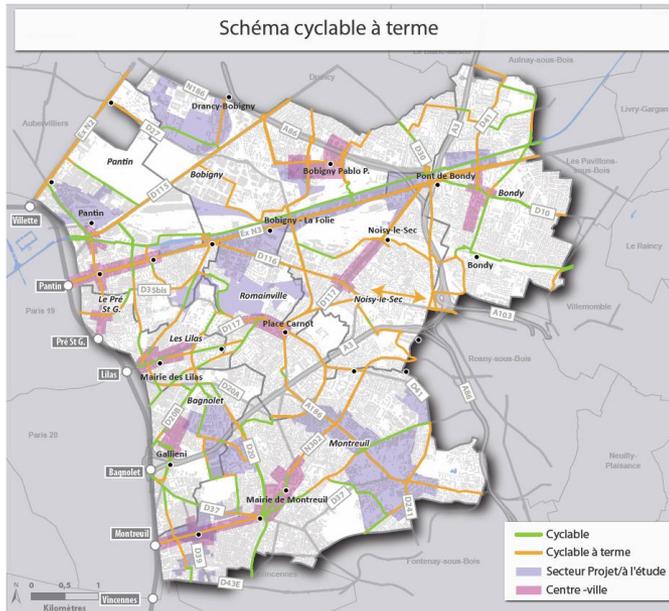
Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'ensemble des voiries du territoire

Mesures à mettre en place

Développer les aménagements en faveur des cycles pour permettre l'accès aux principaux générateurs de déplacements du territoire :

- Créer un réseau cyclable à l'échelle d'Est Ensemble & déterminer les aménagements de voirie pour les cycles ;
- D'ouvrir des doubles sens cyclables sur les voies à sens uniques & d'ouvrir les couloirs bus aux cycles ;
- De généraliser les sas vélo aux carrefours à feux ;
- De gérer la continuité de l'aménagement cyclable au niveau des arrêts de bus ;
- D'assurer le franchissement en modes actifs du canal de l'Ourcq et la connexion de la voirie locale à la piste cyclable ;
- De traiter les coupures urbaines définies dans le PDUIF (cf. Pont de Bondy avec l'action 1.6 et la porte de Montreuil).



Sources: GEOPLAN / BD TOPON ©IGN - Communes CAEE - ITEM / Publication: ITEM 2014

Coûts

Coût à échéance PLD : De 4 à 5,5 M €

Aides & Subventions :

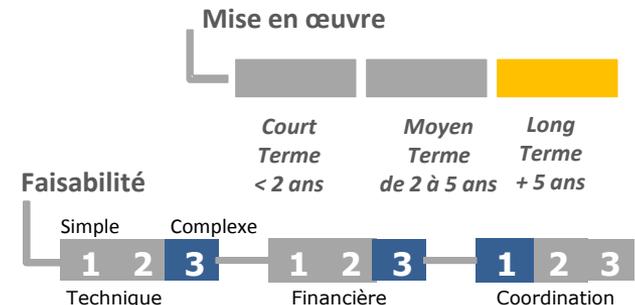
Aide du CR IDF, aide n° 2 en partie 6

Suivi des mesures

- ✓ Nombre de Km de voirie aménagés pour la pratique cyclable
- ✓ Comptage cycles sur les voies aménagées

| Acteurs | Rôle |
|-----------------------|---|
| Communes, Département | Maître d'ouvrage selon les gestionnaires de voirie concernés pour la réalisation des aménagements |

Planning & faisabilité





Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Le diagnostic a montré un déficit de jalonnement cyclable. Or, comme pour l'automobile, il convient de disposer de panneaux indicatifs précis et adaptés pour renseigner les cyclistes sur les différentes destinations possibles. Comme évoqué dans l'action 1.4, un jalonnement global tous modes doit être mis en place (automobiles et modes actifs).

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ Sur l'ensemble des voiries du territoire

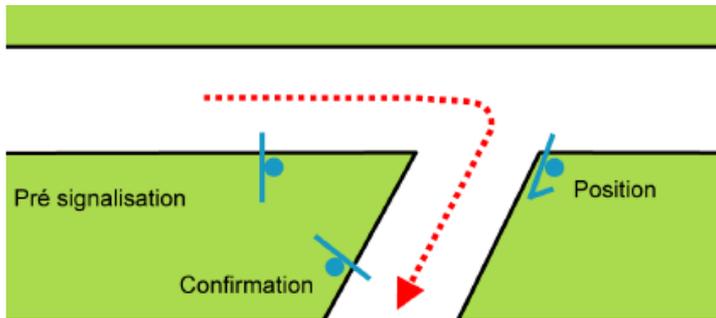
Mesures à mettre en place

Accompagner le schéma cyclable & l'amélioration des cheminements piétons d'une signalisation permettant l'usage prioritaire des itinéraires aménagés et sécurisés.

Ce jalonnement doit être distinct de celui mis en place pour les automobilistes et être dimensionné pour les usagers piétons et cyclistes.

Les panneaux directionnels doivent indiquer les pôles générateurs du territoire et donner une indication de temps.

Implantation panneaux de jalonnement



Coûts

Schéma directeur de jalonnement : 100 K€ (déjà budgété dans l'action 1.4)

Coût mise en place du jalonnement : 50 à 100 K€

Aides & Subventions :

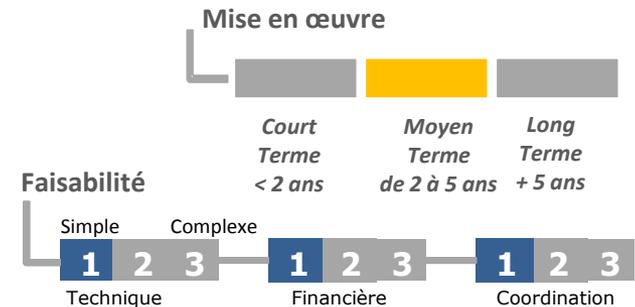
Aide du CR IDF, aide n°2 en partie 6

Suivi des mesures

- ✓ Non concerné

| Acteurs | Rôle |
|-----------------------|--|
| Communes, Département | Maître d'ouvrage selon les gestionnaires de voirie concerné pour la réalisation des aménagements |

Planning & faisabilité



Etudier la mise en place d'un service de location de vélos à assistance électrique



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Le système véli'b est en place uniquement dans les communes portes d'Est Ensemble. Or, son développement sur l'ensemble de l'agglomération, avec le service proposé actuellement, n'est pas forcément adapté aux pratiques et aux caractéristiques physiques du territoire.

Impacts



Echelle d'intervention

✓ Est Ensemble

Suivi des mesures

✓ Non concerné

Mesures à mettre en place

Encourager la pratique du vélo dans le cœur du territoire où le relief est important en proposant une étude de faisabilité technique et financière pour une location de vélos électriques.

L'objectif de l'étude est de déterminer un service de locations de vélos à assistance électrique qui permettrait un test par les habitants. **La gestion/fonctionnement du système de location serait assurée par Est Ensemble** qui pourrait acheter les vélos et les mettre à la disposition des communes pour la remise du cycle et son suivi via un fichier commun aux neuf communes et à Est Ensemble.

Le locataire aurait à sa charge, l'entretien quotidien du vélo.



En parallèle, la promotion du vélo à assistance électrique dans le cadre de PDE/PDA sera également pertinent et pourra se faire conjointement avec les actions développées dans le cadre du PCAET.

Est Ensemble se rapprochera du STIF pour la mise en œuvre de l'action qui devra également être réfléchiée en cohérence avec la mise en place du nouveau service de Vélib'.

Coûts

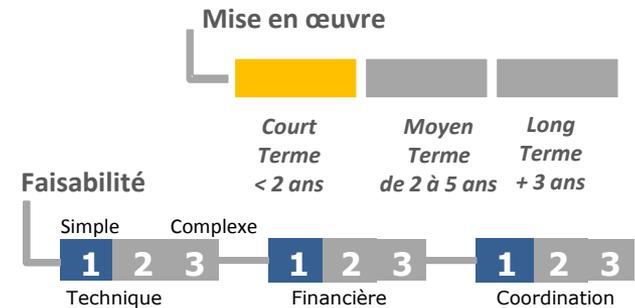
Coût interne sur les aspects de faisabilité technique & financière

Aides & Subventions : Aide du CR IDF, aide n°4 & 6 en partie 6

Cette action étant liée avec les objectifs du PCAET des financements pourraient être débloqués dans ce cadre

| Acteurs | Rôle |
|--------------|--|
| Est Ensemble | Maître d'ouvrage pour la réalisation de cette étude Action liée également avec le PCAET |
| Département | Partenaire en cas d'occupation du domaine public départemental |

Planning & faisabilité





ACTION 3

Rendre les transports en commun plus attractifs

3.1 Profiter de la restructuration du réseau pour améliorer l'offre de bus

3.2 Améliorer la circulation des bus

3.3 Améliorer l'accès aux pôles d'échange

3.4 Lancer des expérimentations de transports en commun alternatifs

3.5 Veiller à la mise en accessibilité des arrêts

3.6 Développer un service d'autopartage sur Est Ensemble

Profiter de la restructuration du réseau pour améliorer l'offre de bus



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Des secteurs d'Est Ensemble sont peu desservis actuellement, l'arrivée des nouvelles lignes et la restructuration proposée par le STIF lors des derniers comités de pilotage (nov. 2012 pour T1/M11 et fév. 2013 pour Tzen 3) sont une opportunité pour le territoire afin de proposer une offre de bus complémentaire des nombreux modes lourds du territoire

Impacts

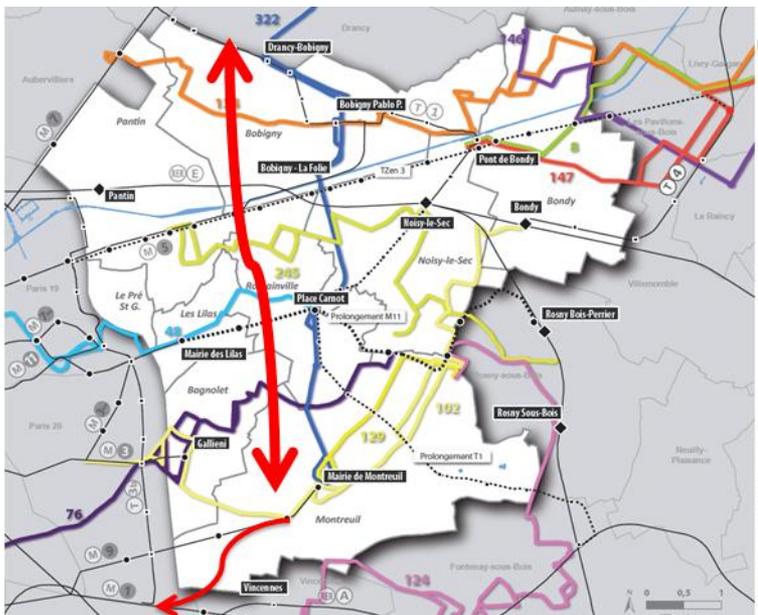


Echelle d'intervention

✓ Sur 20 % des lignes de bus en circulation actuellement sur Est Ensemble

Mesures à mettre en place

L'objectif est de desservir des secteurs d'Est Ensemble non desservis actuellement et offrir une liaison nord-sud à l'ouest du territoire. **Un nouveau réseau va être en place à horizon 2020** avec la mise en service du Tzen3, le prolongement du T1, le prolongement de la ligne de métro 11. La desserte va fortement évoluer en passant de 46 à 68 % de la pop. desservie par une offre de transport lourd. Le STIF a proposé une restructuration du réseau de bus à échéance de ces projets. En complément, il convient notamment d'étudier la faisabilité d'une ligne Nord/Sud à l'Ouest en lien avec la restructuration de la 322 et d'étudier sur la base de la 129 restructurée un prolongement via la bas de Montreuil pour relier la porte de Vincennes.



Coûts

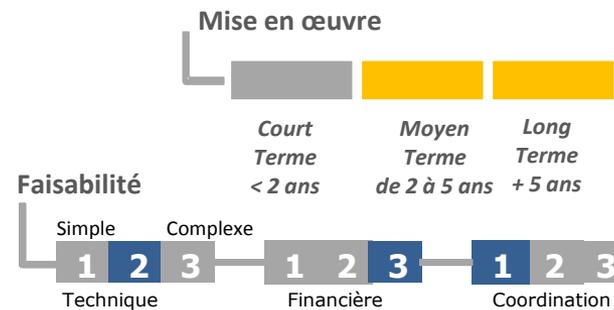
Coût de la restructuration définie par le STIF et financement pris en charge par le STIF
Coût des aménagements de voirie à la charge du gestionnaire avec subventions régionales

Suivi des mesures

✓ Evolution de la fréquentation des différentes lignes de bus restructurées

| Acteurs | Rôle |
|--------------------------------------|---|
| STIF | Maître d'ouvrage pour la définition et le financement de la restructuration du réseau de bus |
| Communes, Département & Est Ensemble | Partenaire technique associé par le STIF dans la définition des restructurations du réseau de bus |
| Communes & Département | Charge des aménagements de voirie nécessaires à la mise en place du nouveau réseau |

Planning & faisabilité





Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Les bus constitue sur Est Ensemble un complément essentiel de l'offre lourde de TC. Mais leur attrait peut diminuer sensiblement du fait de temps de parcours rendus délicats avec l'intensité de la circulation automobile. Améliorer la vitesse des bus c'est les rendre plus attractifs mais également moins coûteux.

Impacts



Echelle d'intervention

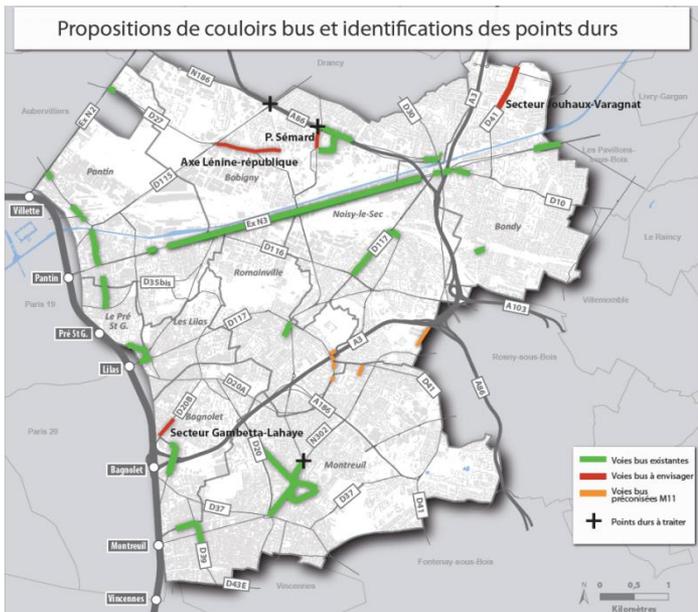
✓ 3 carrefours prioritaires et 4 axes prioritaires pour la mise en place de couloirs bus.

Mesures à mettre en place

Rendre le bus plus attractif en rendant son parcours plus rapide et plus constant ; il convient donc de :

- Traiter les carrefours difficiles ;
- Poursuivre l'aménagement de couloirs bus ;
- De mettre en place un suivi des difficultés avec les chauffeurs.

Cette action devra être menée en collaboration avec le Département qui identifie les points durs de circulation des bus et qui œuvre pour les résorber avec une logique par ligne.



Coûts

Coût à définir lors des études techniques

Aides & Subventions :

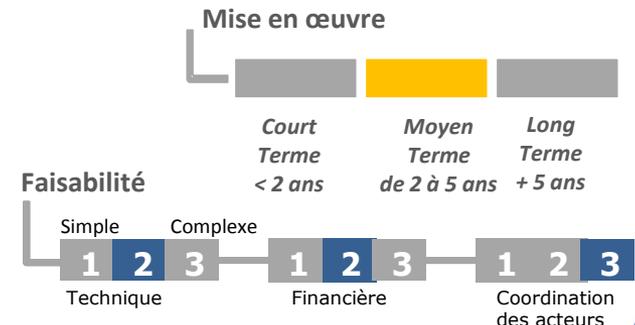
Aide du STIF, aide n°9 en partie 6 pour Mobiliens et Express

Suivi des mesures

- ✓ Evolution de la vitesse commerciale des bus sur les lignes empruntant les nouveaux aménagements
- ✓ Evolution de la fréquentation sur les lignes concernées

| Acteurs | Rôle |
|------------------------|---|
| STIF | Partenaire technique & financier |
| Communes & Département | Maître d'ouvrage pour la réalisation des aménagements |

Planning & faisabilité





Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

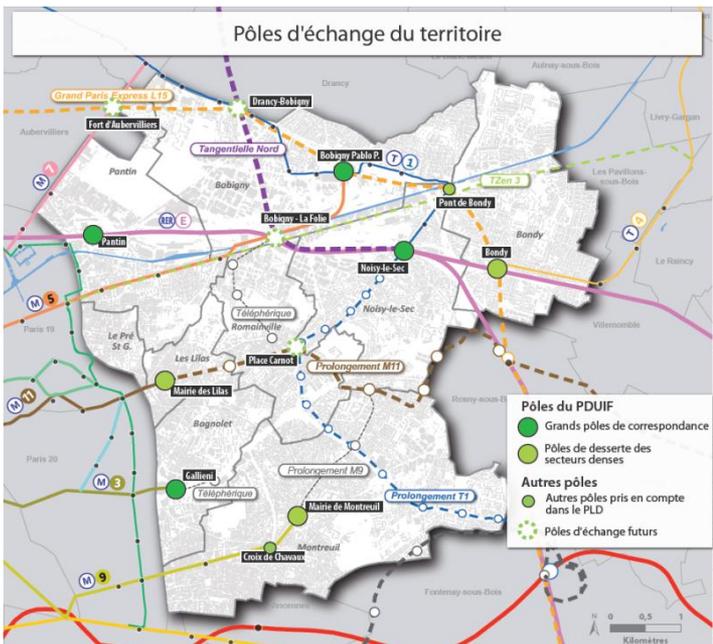
De nombreux pôles d'échange sont présents sur le territoire et plusieurs sont en projet. Il faut faciliter l'accès tous modes aux pôles d'échange du territoire en pacifiant les accès aux entrées des pôles. Ceci permettra notamment d'améliorer l'intermodalité de certains pôles d'échange.

Mesures à mettre en place

Faciliter l'accès pour tous les modes (*vélos, TC, piétons*) aux pôles d'échange du territoire en pacifiant les accès aux entrées des pôles. Pour cela il convient de :

- Aménager du rabattement de qualité vers les pôles, en lien avec les projets de modulation de vitesse et d'aménagement cyclables ;

- Lancer une étude de pôle sur la station M3 Gallieni, les autres stations et gares du territoire en disposent déjà ou en disposeront dans le cadre des nouveaux projets de modes lourds.



Impacts



Echelle d'intervention

✓ Au niveau de l'ensemble des gares et stations (Métro/RER) actuelles et futures d'Est Ensemble

Coûts

Coût des aménagements cyclables et ZMV pris en compte dans les actions 1.5 et 2.2
Coût étude de pôle Gallieni : 80 K€

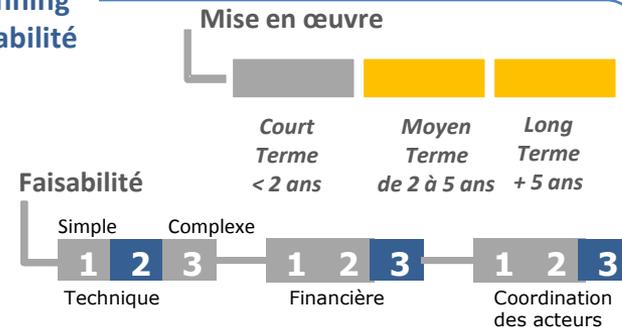
Aides & Subventions :
Participation du STIF à l'étude de pôle.
Aide du CR IDF idem action 1.5 & 2.2

Suivi des mesures

✓ Réalisation et mise en œuvre des aménagements visant l'amélioration des accès aux pôles d'échanges

| Acteurs | Rôle |
|-------------------------|---|
| STIF | Maître d'ouvrage grands pôles de correspondance et subventions aménagements et études pour les pôles de secteurs denses |
| Communes & Est Ensemble | Maître d'ouvrage des pôles de secteurs denses et des pôles du Grand Paris et financeurs quelques soit le pôle |
| Région & Etat | Subventions pour les aménagements des grands pôles de correspondances |
| Société du Grand Paris | Financement des études de pôles du Grand Paris |

Planning & faisabilité





Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

La topographie d'Est Ensemble complique les déplacements en modes actifs mais également en bus sur le territoire. Ainsi, dans des secteurs plus à l'écart de l'offre lourde, il convient d'appréhender de nouvelles solutions de TC, comme le téléphérique pour s'affranchir de ces contraintes.

Impacts



Echelle d'intervention

✓ Au niveau de l'ensemble des gares et stations (Métro/RER) actuelles et futures d'Est Ensemble

Mesures à mettre en place

Poursuivre les études de desserte concernant le téléphérique de Romainville

Il est envisagé une **liaison** entre la **future station de la Folie** et la **mairie de Romainville** avec une possibilité de **prolongement sur la commune des Lilas**.

Cette liaison permet l'accès au pôle d'échange de La Folie et de s'affranchir du relief entre la future ZAC de l'horloge et le centre de Romainville.

Toutefois, pour une liaison de 3,1 Km le temps de parcours est estimé à plus de 10 minutes et le coût à 50 à 65 millions d'euros. Vu l'investissement, des études poussées doivent encore être menées pour estimer la fréquentation qu'aurait ce mode de transport et son avantage par rapport à une liaison par bus.

Condition pour une liaison par câble réussie :

- un trafic en volume et un profil journalier et annuel comparables au Tzen ;
- être compétitif par rapport au temps de parcours bus ;
- avoir un niveau de population et d'emplois desservis important.



Coûts

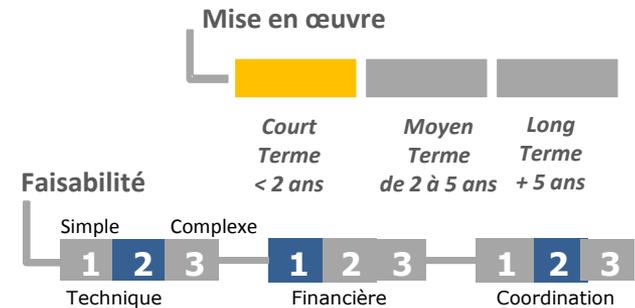
Aides & Subventions :
Non concerné

Suivi des mesures

✓ Non concerné

| Acteurs | Rôle |
|---------------------------|---|
| STIF | Partenaire technique de l'étude & maître d'ouvrage pour la réalisation potentielle et le fonctionnement du téléphérique |
| Est Ensemble/ Communes | Maître d'ouvrage pour l'étude |

Planning & faisabilité





Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Offrir un déplacement jusqu'à son arrêt de transport en commun accessible à tous est primordial pour les PMR et plus confortable pour les personnes valides. Ainsi, il convient d'aller vers une mise en accessibilité des arrêts de bus sur Est Ensemble.

Impacts



Echelle d'intervention

- ✓ 162 arrêts à rendre accessibles
- ✓ 18 lignes de bus à équiper d'un matériel roulant accessible

Mesures à mettre en place

Pour atteindre les objectifs d'accessibilité, il convient de :

- Appliquer la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées et notamment s'appuyer sur l'agenda d'accessibilité des arrêts que les communes doivent avoir déposé auprès du STIF pour septembre 2014, le projet d'Ad'AP doit être déposé au plus tard le 27 septembre 2015 ;
- Définir les arrêts à rendre accessibles en priorité, avec la définition d'une programmation de mise en accessibilité des arrêts selon les lignes de bus.

Coûts

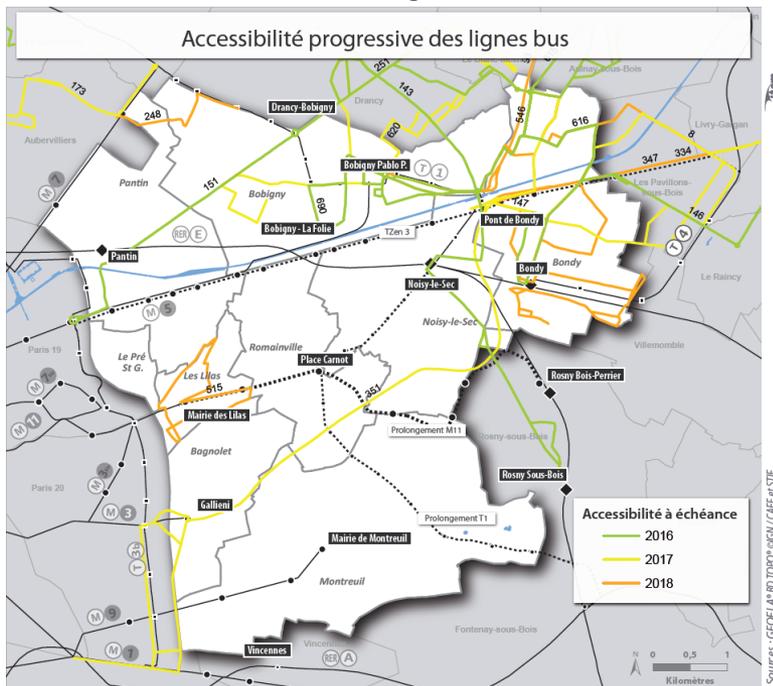
Coût mise en accessibilité des 162 arrêts : 3 240 K€

Aides & Subventions :

Aide du STIF, aide n°10 et 11 en partie 6

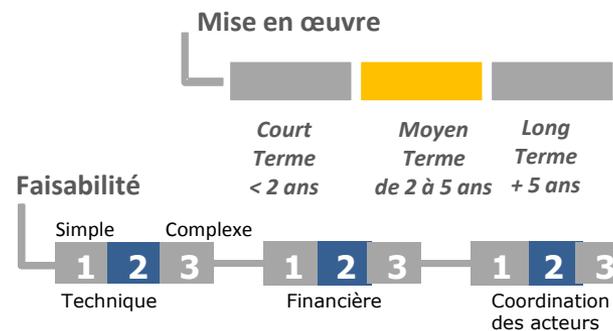
Suivi des mesures

- ✓ Evolution de 2016 à 2018 des lignes déclarées comme accessibles



| Acteurs | Rôle |
|------------------------|---|
| STIF | Maître d'ouvrage pour la mise en place de matériel roulant accessible |
| Communes & Département | Maître d'ouvrage pour la mise en accessibilité des arrêts |

Planning & faisabilité





Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

La multi-motorisation des ménages induit de nombreuses difficultés, pour les ménages (coût d'un second véhicule) et pour la collectivité (incidences en termes de trafic et de stationnement). L'autopartage permet de limiter les nuisances et d'améliorer significativement le budget des ménages tout en offrant les avantages de l'automobile.

Impacts



Echelle d'intervention

✓ Est Ensemble

Suivi des mesures

✓ Non concerné

Mesures à mettre en place

Mettre à disposition des ménages ne souhaitant/pouvant pas posséder une voiture, un véhicule pour des besoins ponctuels afin de limiter notamment la multi-motorisation des foyers et des effets induits (*problème de stationnement, de moindre usage des TC et modes actifs,...*).

Pour ce faire, il convient d'étudier les différentes solutions disponibles pour mettre en place un service d'autopartage sur Est Ensemble (*Autoli'b, Citiz, ZipCar, Cofely Ineo, ...*).



Coûts

Coût interne pour la définition du service en lien avec les différentes sociétés ou associations.

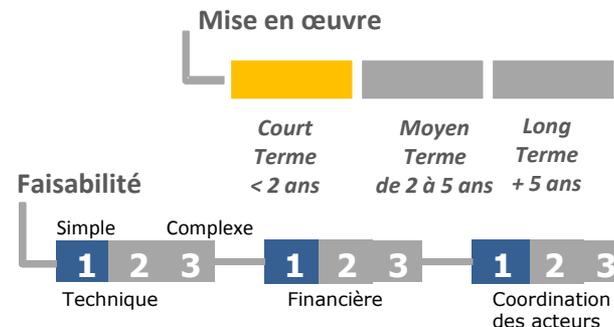
Aides & Subventions :

Aide du CR IDF, aide n°4 en partie 6

Cette action étant liée avec les objectifs du PCAET des financements pourraient être débloqué dans ce cadre

| Acteurs | Rôle |
|------------------------|---|
| Est Ensemble, Communes | Maître d'ouvrage pour les réunions de consolidation du projet. Action liée également avec le PCAET. |

Planning & faisabilité





ACTION 4

Gérer le stationnement sur Est Ensemble

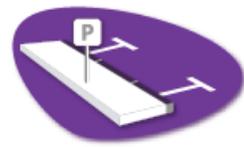
4.1 Faire évoluer l'organisation et les réglementations du stationnement sur Est Ensemble

4.2 Mieux contrôler le stationnement

4.3 Favoriser une mutualisation du stationnement privé dans les futurs opérations immobilières

4.4 Agir sur les normes des PLU en matière de stationnement

4.5 Offrir un meilleur équilibre en voirie entre les voitures, les vélos et les deux roues motorisés



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Le stationnement est un levier reconnu pour favoriser l'usage des modes alternatifs. Dans l'ensemble, les communes d'Est Ensemble utilisent déjà les politiques de stationnement pour favoriser la rotation et dissuader le stationnement de longue durée, il convient d'aller plus loin dans un souci d'une meilleure efficacité.

Impacts



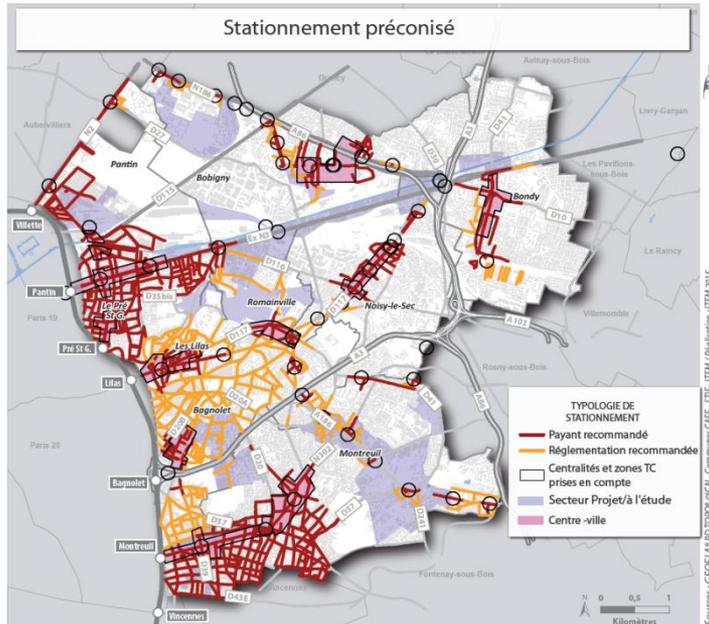
Echelle d'intervention

✓ Est Ensemble

Mesures à mettre en place

Rendre cohérente la politique de stationnement sur Est Ensemble en suivant les recommandations du PDUIF. Il convient de mettre en place une réglementation claire pour les usagers afin de ne pas favoriser l'usage de la voiture. Pour cela le PLD recommande aux communes de :

- De réglementer différentes zones de voirie par rapport aux quatre types de réglementations proposées ;
- De mettre en place sur les zones de stationnement payant une tarification progressive ;
- De disposer d'une dénomination explicite similaire sur Est Ensemble des différentes zones réglementées ;
- De généraliser sur Est Ensemble des abonnements préférentiels pour les résidents ;
- D'améliorer tant au niveau qualitatif que quantitatif l'offre de stationnement en



Coûts

Coût interne aux communes

Aides & Subventions :

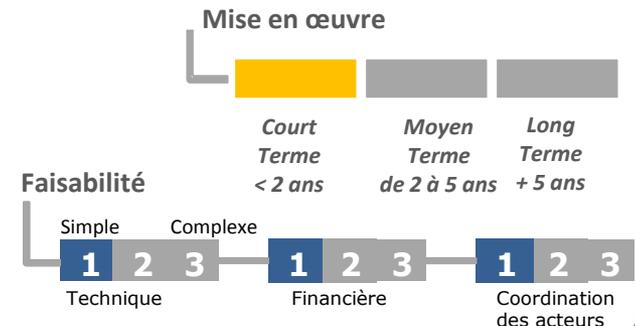
Non concerné

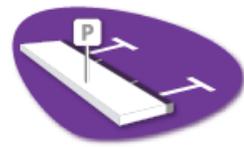
Suivi des mesures

✓ Evolution des taux de rotation / occupation / respect avant et après la mise en place des réglementations

| Acteurs | Rôle |
|----------|---|
| Communes | Maître d'ouvrage pour la définition et le zonage des secteurs à réglementer en matière de stationnement |

Planning & faisabilité





Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Sans contrôle même la meilleure des réglementations en matière de stationnement sera un échec. Actuellement, le taux de respect sur le stationnement réglementé d'Est Ensemble est trop faible pour être efficace.

Impacts



Echelle d'intervention

✓ Est Ensemble

Mesures à mettre en place

Faire respecter la réglementation. Lutter contre le stationnement illicite. Pour cela le PLD recommande aux communes de :

- Fixer le nombre d'agents de contrôle nécessaire selon les différents types de réglementations ;
- Mettre en œuvre une communication et une politique de contrôle visant à lutter contre le stationnement illicite ;
- Développer l'usage du système LAPI sur le territoire.



Coûts

Coût du contrôle interne aux communes

Coût communication : 52 k€

Aides & Subventions :

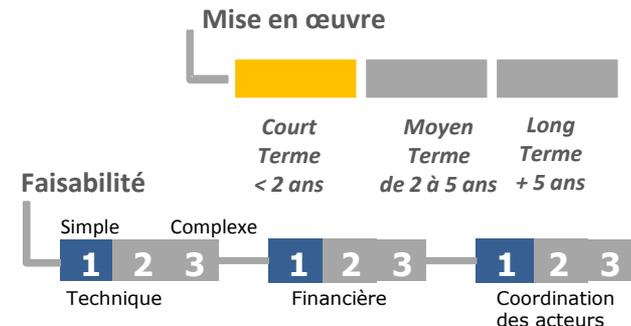
Non concerné

Suivi des mesures

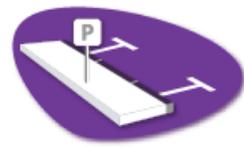
✓ Evolution des taux de rotation / occupation / respect avant et après la mise en place d'une intensification des contrôles

| Acteurs | Rôle |
|--------------|--|
| Communes | Maître d'ouvrage pour le contrôle du stationnement |
| Est Ensemble | Maître d'ouvrage pour la réalisation de la communication |

Planning & faisabilité



Favoriser une mutualisation du stationnement privé dans les futurs opérations immobilières



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Le stationnement subit une pression constante en voirie et notamment en période nocturne. Les espaces étant rares, il convient d'opter pour une mutualisation du stationnement privé afin de faire baisser les coûts de construction tout en évitant un retour du stationnement des automobiles sur l'espace public.

Impacts



Echelle d'intervention

✓ Sur les principales opérations immobilières

Mesures à mettre en place

Il convient d'augmenter l'offre de stationnement en ouvrage pour limiter les besoins en voirie. Ainsi, il faut aller vers une mutualisation de l'espace de stationnement privé qui correspond au regroupement des places de stationnement sur un même espace au sein d'un îlot. Ainsi, une place de stationnement peut être utilisée par plusieurs usagers fréquentant les différents équipements du secteur. Le PLD préconise de prévoir la mutualisation au PLU.

Coûts

Coût interne

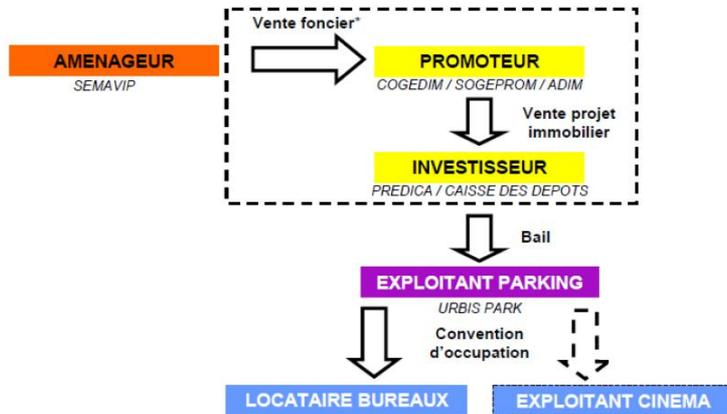
Aides & Subventions :

Non concerné

Suivi des mesures

- ✓ Nombre de parkings mutualisés créés
- ✓ Comparaison des prix de ventes avec et sans parking mutualisé

Parking Porte des Lilas : les intervenants

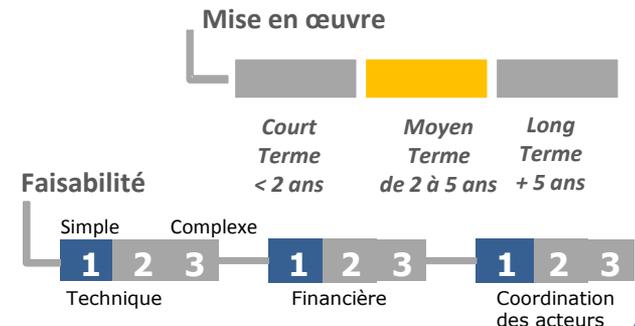


* Clause obligeant l'acquéreur de réaliser le parc de stationnement public.

© Urbis Park, oct 2012

| Acteurs | Rôle |
|--------------|--|
| Communes | Pour la prise en compte au sein des PLU |
| Est Ensemble | Pour la prise en compte au sein des projets de ZAC |

Planning & faisabilité





Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Le stationnement subit une pression constante en voirie et notamment en période nocturne. Les espaces étant rares, il convient d'opter pour une mutualisation du stationnement privé afin de faire baisser les coûts de constructions tout en évitant un retour du stationnement des automobiles sur l'espace public.

Impacts

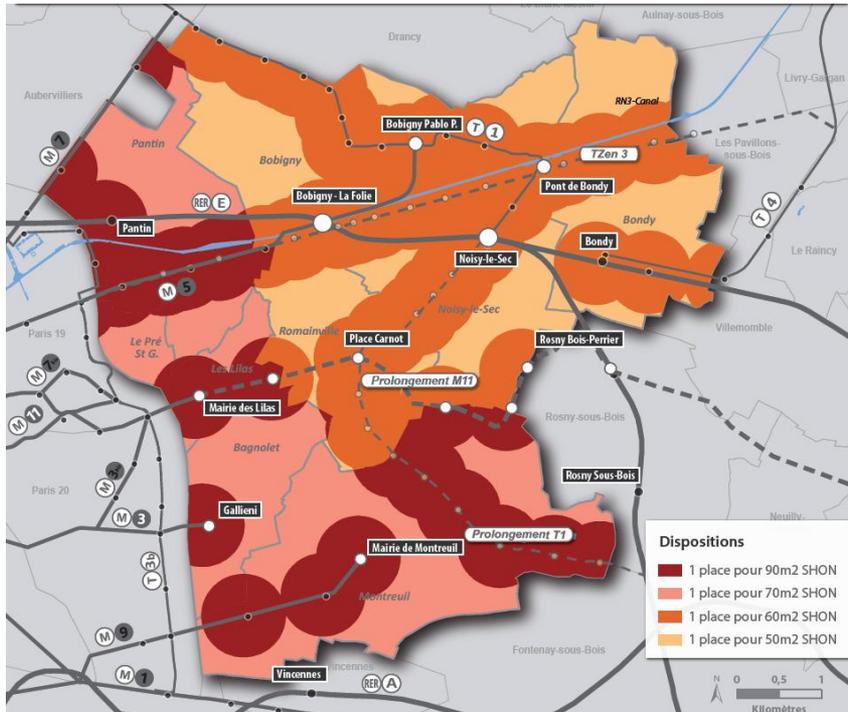


Echelle d'intervention

✓ Est Ensemble

Mesures à mettre en place

Pour répondre à l'objectif d'une meilleure gestion du stationnement via les PLU, le PLD préconise qu'ils introduisent systématiquement des normes relatives au stationnement automobile, deux-roues motorisés et vélo pour les différents types de construction : logement, activité mais aussi équipement.



Coûts

Coût interne

Aides & Subventions :

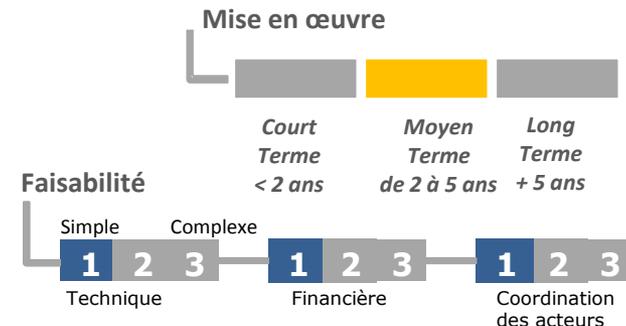
Non concerné

Suivi des mesures

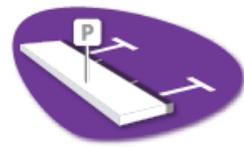
✓ Révision des PLU des communes sous 3 ans depuis l'approbation du PDU IF et dans les 3 ans après approbation du PLD pour les normes plus restrictives notamment pour le stationnement des cycles

| Acteurs | Rôle |
|----------|---|
| Communes | Pour la révision au sein des PLU des normes U12 |

Planning & faisabilité



Offrir un meilleur équilibre en voirie entre les voitures, les vélos et les deux roues motorisés du stationnement



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

L'usage du vélo, comme des deux roues motorisées (2RM) implique un besoin de stationnement conséquent. Or, sur l'ensemble du territoire pour le vélo et sur les communes portes de Paris pour les 2RM, un déficit de places a été constaté.

Impacts



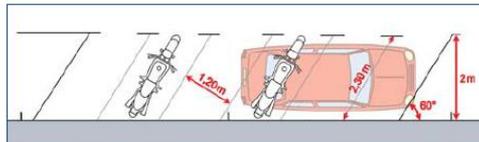
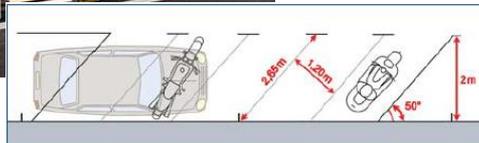
Echelle d'intervention

✓ Est Ensemble

Mesures à mettre en place

Offrir des espaces de stationnements aux cycles et aux deux roues motorisés en voirie afin de limiter le stationnement gênant de ces deux roues et d'encourager la pratique cyclable. Pour cela il convient de :

- Matérialiser les places et offrir en nombre suffisant des places GIG-GIC,
- D'offrir un stationnement pour les cycles à concurrence d'1 place pour 40,
- D'offrir un stationnement pour les 2RM à concurrence d'1 place entre 40 et 80 pour les communes portes.



Schémas : CETE Normande Centre

Coûts

Coût stationnement vélo : 650 K€

Coût stationnement deux roues motorisées : 350 K€

Aides & Subventions :

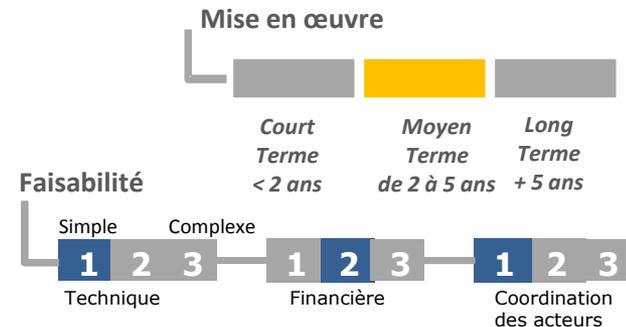
Aide du CR IDF uniquement pour le stationnement vélo, aide n°2 en partie 6

Suivi des mesures

✓ Evolution des taux de rotation / occupation / respect avant et après la mise en place des réglementations

| Acteurs | Rôle |
|----------|--|
| Communes | Maître d'ouvrage pour l'implantation des stationnements 2RM / Vélo et marquage des places de stationnement réservées aux personnes handicapées |

Planning & faisabilité





ACTION 5

Améliorer le transport et la livraison des marchandises

5.1 Mettre en place un schéma d'itinéraires poids lourds

5.2 Règlementer les aires de livraison sur le territoire

5.3 Accompagner le développement de la logistique fluviale/ferrée autour du canal de l'Ourcq par la création de Centre de Distribution Urbaine



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Trop de poids lourds utilisent le réseau d'Est Ensemble pour éviter de rester sur les axes magistraux qui peuvent être saturés. Cela conduit à créer des difficultés de circulation sur des axes qui ne sont pas en capacité d'accueillir ce type de véhicules et il convient de mieux organiser la circulation des PL sur le territoire.

Impacts



Echelle d'intervention

✓ Est Ensemble

Mesures à mettre en place

Organiser la circulation des poids lourds sur Est Ensemble pour avoir un usage de la voirie répondant à la hiérarchisation du réseau et aux aménagements mis en place. Limiter le transit. Pour cela, il conviendrait de :

- Définir le schéma d'itinéraire Poids Lourds,
- Mettre en place un jalonnement cohérent,
- Harmoniser la réglementation de circulation des poids lourds,
- Faire connaître la réglementation d'Est Ensemble (société de GPS, transporteurs,...).

Coûts

Coût interne pour la définition du schéma d'itinéraires PL et **coût inclus dans l'action 1.4** pour le jalonnement

Aides & Subventions :

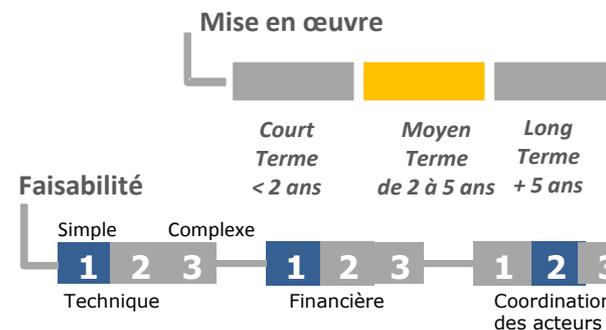
Non concerné

Suivi des mesures

✓ Non concerné

| Acteurs | Rôle |
|-------------|---|
| Communes | Pour la mise en place des arrêtés et du jalonnement |
| Département | Pour la mise en place du jalonnement |

Planning & faisabilité





Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Seule Les Lilas dispose d'une réglementation concernant les livraisons de marchandises. Or, sans arrêté en la matière, les livraisons de marchandises s'opèrent de manière diffuse sur toute la journée et notamment durant les heures de pointes en terme de circulation.

Impacts



Echelle d'intervention

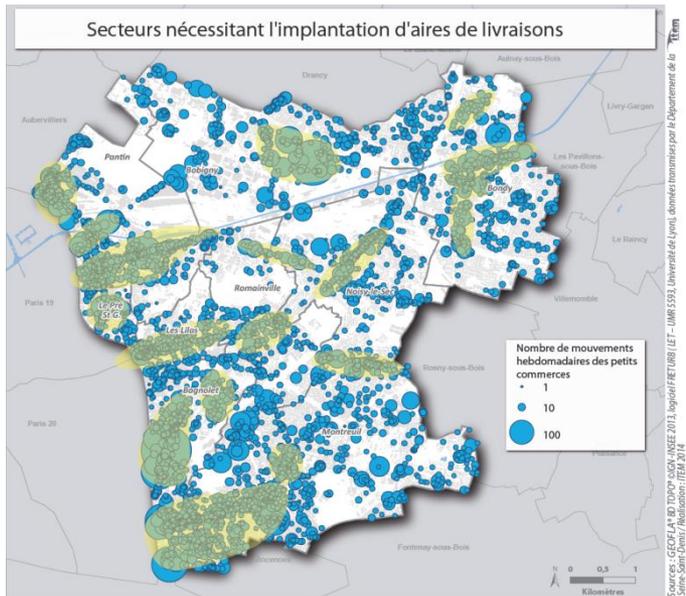
✓ Est Ensemble

Mesures à mettre en place

Mettre en cohérence les réglementations de circulation et de livraison sur le territoire. Développer la création des aires de livraison et mettre en place leur contrôle. Pour cela, il convient de :

- Harmoniser la réglementation des livraisons à partir de l'exemple parisien,
- Poursuivre la mise en place des aires de livraisons ;
- Faciliter le contrôle des aires de livraisons grâce à l'usage d'un disque comme pour le stationnement ;
- Autoriser le stationnement résidentiel la nuit sur les aires de livraisons.

Des réunions de concertation devront avoir lieu avec les commerçants et transporteurs pour mieux définir cette réglementation.



Coûts

Coût interne aux communes pour l'entretien et le marquage des aires de livraisons

Coût de mise en place & diffusion des disques de stationnement : 15 K€

Aides & Subventions :

Non concerné

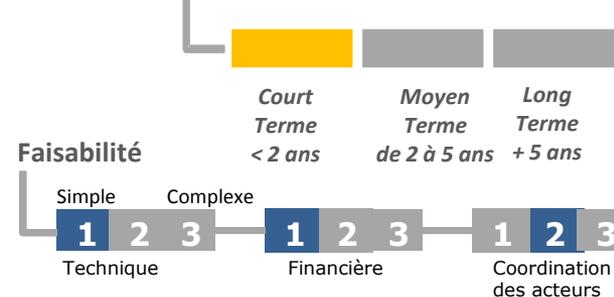
Suivi des mesures

- ✓ Enquête de respect sur les aires de livraisons
- ✓ Evolution des trafics PL aux heures réglementées

| Acteurs | Rôle |
|--------------|--|
| Communes | Pour la mise en place des arrêtés et la réalisation des aires de livraisons |
| Est Ensemble | Rôle de coordinateur entre les communes et les associations de commerçants / transporteurs |

Planning & faisabilité

Mise en œuvre



Accompagner le développement de la logistique fluviale/ferrée autour du canal de l'Ourcq par la création de Centre de Distribution Urbaine



↳ Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Le canal de l'Ourcq est un véritable opportunité pour Est Ensemble vis-à-vis de l'acheminement des marchandises. Outre les potentialités fluviales, les faisceaux ferroviaires et autoroutiers sont à proximité immédiate.

Impacts



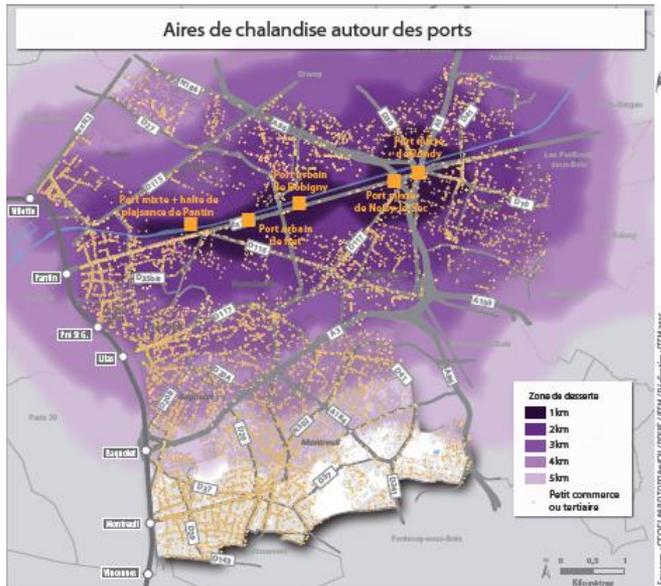
↳ Echelle d'intervention

✓ Sur les ports potentiels identifiés le long du canal de l'Ourcq

↳ Mesures à mettre en place

Créer des centres de distribution urbaine pour optimiser la distribution. Un des secteurs stratégiques est celui du Canal de l'Ourcq de part son positionnement sur Est Ensemble, du fait des possibilités de report modal au trafic de marchandises tout routier et compte tenu des projets de ZAC sur le secteur. Pour cela, il convient de :

- Etudier auprès d'opérateurs potentiels la faisabilité technique et financière de la création de Centre de Distribution Urbaine,
- Veiller à la préservation des sites ferroviaires,
- Poursuivre les études concernant un hôtel logistique en lien avec le SYCTOM,
- Favoriser pour les livraisons du dernier Km l'utilisation de véhicules propres.



↳ Coûts

Coût interne

Aides & Subventions :

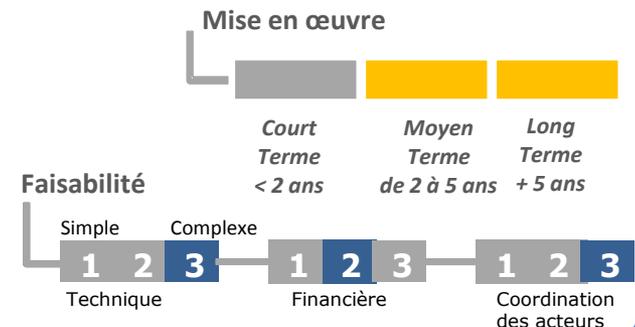
Aide du CR IDF, aide n°5 en partie 6

↳ Suivi des mesures

- ✓ Enquête de respect sur les aires de livraisons
- ✓ Evolution des trafics PL aux heures réglementées

| Acteurs | Rôle |
|--------------|--|
| Communes | Pour la mise en place des arrêtés et la réalisation des aires de livraisons |
| Est Ensemble | Rôle de coordinateur entre les communes et les associations de commerçants / transporteurs |

↳ Planning & faisabilité





ACTION 6

Communiquer, sensibiliser, observer

6.1 Communiquer et informer sur les déplacements alternatifs

6.2 Lancer des plans de déplacements

6.3 Renforcer la perméabilité des ZAC aux modes actifs

6.4 Suivre et évaluer le projet de Plan Local de Déplacements



Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Le PLD et les aménagements réalisés dans les prochaines années sur Est Ensemble permettront d'ouvrir des conditions de déplacements améliorées pour les modes alternatifs à l'automobile, il faut populariser ces initiatives afin de favoriser une meilleure pratique de la marche, du vélo et des TC.

Impacts



Echelle d'intervention

✓ Est Ensemble

Mesures à mettre en place

Valoriser l'image et l'utilité des modes alternatifs auprès de la population en utilisant une large palette de modes de communication. Pour cela il convient de :

- Mettre en place une cartographie des temps de parcours modes actifs
- Installer des plans de quartier tous modes
- Développer/faire connaître des applications dédiées aux modes actifs grâce à l'open data



Coûts

Coût carte temps de parcours : 35 K€ (conception 5 K€ et impression de 20 000 cartes)
Coût plans de quartiers : 70 K€ (conception 40 K€ et impression / installation 30 K€ pour 100 plans)

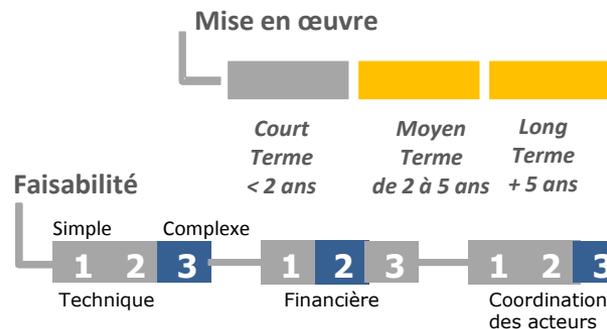
Aides & Subventions :
Non concerné

Suivi des mesures

✓ Evolution des parts modales dans les déplacements pendulaires (INSEE)

| Acteurs | Rôle |
|--|--|
| Communes, Est Ensemble, Département, ... | Pour l'ouverture des données en Open Data |
| Est Ensemble | Pour la conception et la réalisation des cartes de temps de parcours et des plans de quartiers |

Planning & faisabilité





Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

Les possibilités de stationnement et de déplacements au travail conditionnent fortement l'automobilité. Afin d'éviter ce cercle vicieux, il convient d'agir à la source, au niveau des principaux employeurs, pour favoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile.

Impacts



Echelle d'intervention

✓ Sur l'ensemble des collèges et lycées et au niveau des principaux pôles d'emplois

Mesures à mettre en place

Pour poursuivre et inciter à l'usage des alternatives à la voiture sur les trajets domicile-travail et trajets professionnels et pour limiter les besoins déplacements, de stationnement,... il convient de :

- Développer des Plans de Déplacements des Etablissements Scolaires (PDES)
- Développer des Plans de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE)

Coûts

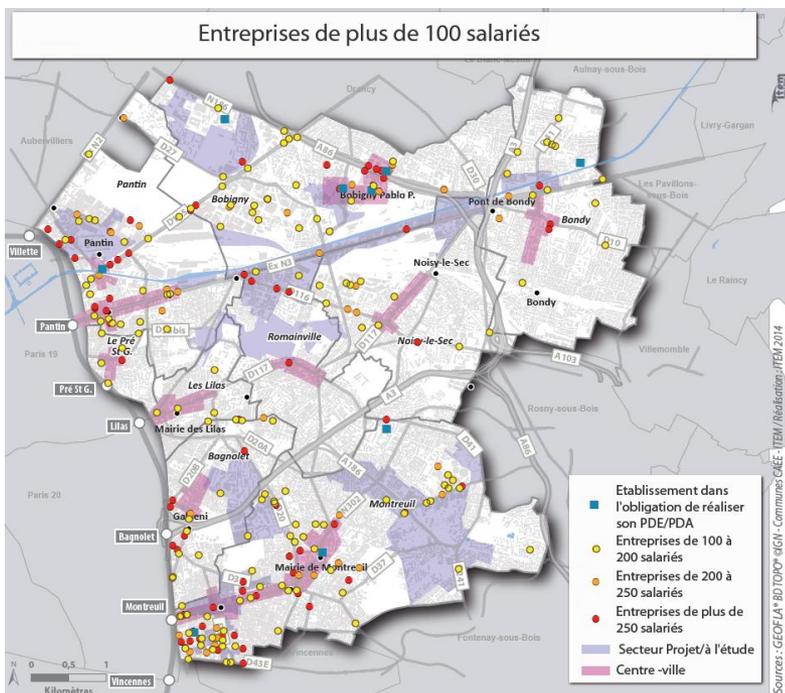
Coût interne pour favoriser le développement des PDIE

Coût PDA Est Ensemble et Villes : 80 K€

Aides & Subventions : Aide du CR IDF, aide n°3 & 8 en partie 6

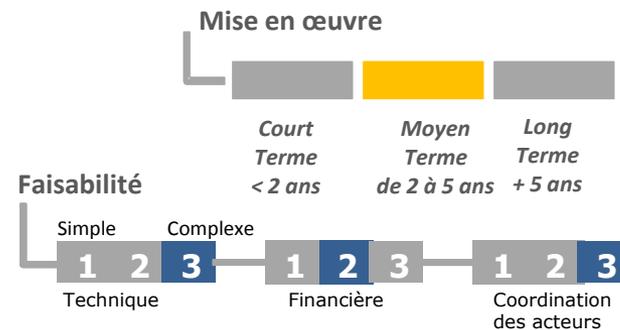
Suivi des mesures

- ✓ Nombre de PDIE et PDES lancé chaque année
- ✓ Evolution des parts modales dans les trajets domicile / travail (INSEE)



| Acteurs | Rôle |
|-------------------------------|--|
| Est Ensemble / Communes | Maître d'ouvrage pour la réalisation d'un PDA commun aux villes et à l'agglomération |
| Etablissements d'enseignement | Initiateur de la démarche de PDES |
| Région / Département | Maître d'ouvrage associé pour les PDES |
| Est Ensemble | Rôle de coordinateur pour faciliter le lancement de PDIE et PDES |

Planning & faisabilité





Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

La finesse de la trame viaire praticable à pied est la condition pour la bonne « marchabilité » des villes. En effet, plus la trame urbaine est fine, plus on multiplie les possibilités de cheminement pour se rendre d'un point à un autre, et plus les trajets peuvent se rapprocher de la ligne droite et éviter ainsi les détours.

Impacts



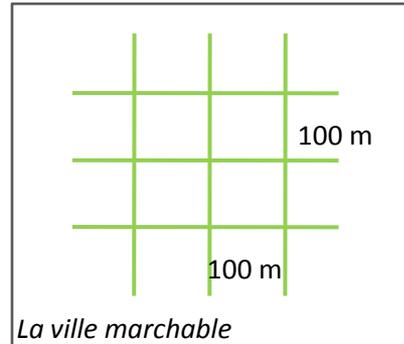
Echelle d'intervention

✓ Sur l'ensemble des projets de ZAC du territoire

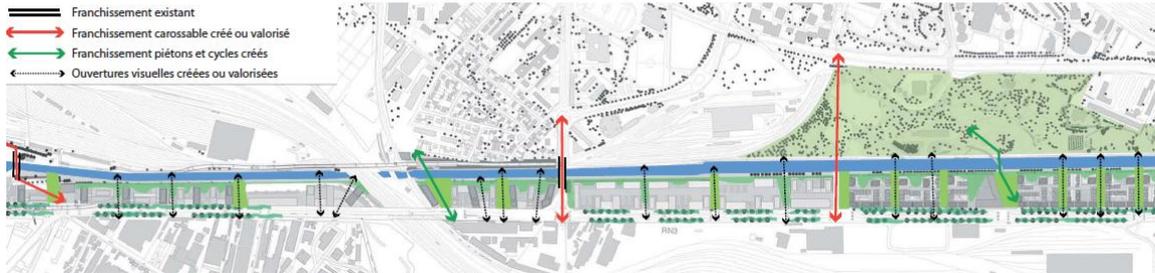
Mesures à mettre en place

Constituer une trame urbaine de voies publiques favorables à la marche dans les ZAC

Est Ensemble devra veiller à ce que les programmes de ZAC des neuf communes s'inscrivent dans cette logique de marchabilité avec 100 mètres maximum entre deux itinéraires utilisables de manière sécurisée par les piétons. Une attention particulière doit être faite autour des sentes privées qui pourraient être ouvertes au public.



Structure du plan de la ZAC Ecocité selon deux grandes directions



Les traversées/franchissement sur la ZAC Ecocité

Coûts

Coût interne pour vérifier que les projets de ZAC s'inscrivent bien dans cette logique de perméabilité piétonne

Aides & Subventions :
Non concerné

Suivi des mesures

✓ Non concerné

| Acteurs | Rôle |
|--------------|---|
| Est Ensemble | Rôle de coordinateur pour acter les principes de perméabilité dans les projets de ZAC |

Planning & faisabilité

Mise en œuvre



Court Terme < 2 ans
Moyen Terme de 2 à 5 ans
Long Terme + 5 ans

Faisabilité





↳ Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

L'incidence des actions du PLD d'Est Ensemble doit être analysée et afin de réaliser d'éventuels ajustements. Pour ce faire, il convient de mettre en place un protocole visant à évaluer régulièrement le PLD.

Impacts

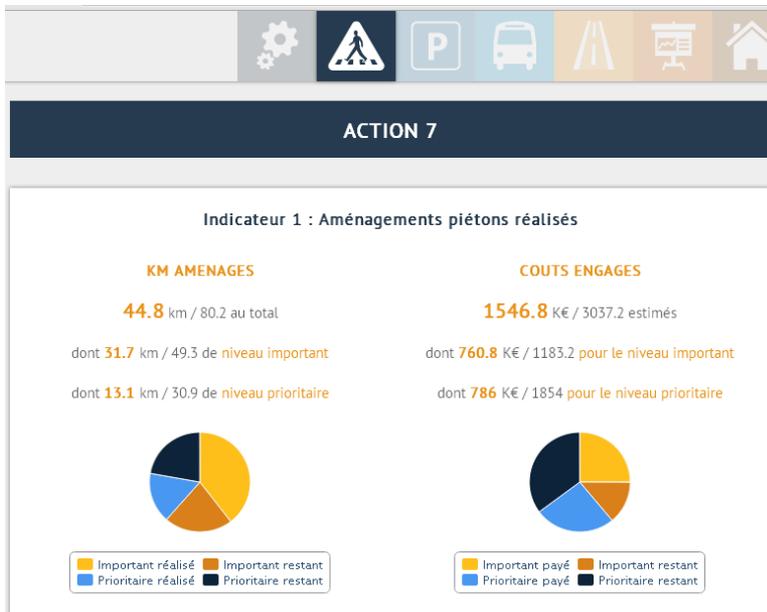


↳ Echelle d'intervention

✓ Est Ensemble

↳ Mesures à mettre en place

Assurer une **observation et un suivi de l'évolution** des différents paramètres relatifs aux déplacements permettant de réagir aux évolutions constatées. **L'observatoire des déplacements** collecte et traite les informations sur lesquelles les comités vont s'appuyer pour mesurer l'avancement du PLD et analyser ses effets. Ainsi, dans le cadre du PLD, il convient de **mettre en œuvre un outil capable de suivre et d'évaluer les actions entreprises** dans le cadre de ce plan.



↳ Coûts

Coût interne pour faire vivre l'outil d'évaluation du PLD avec recueil des différents indicateurs auprès des partenaires

Aides & Subventions :

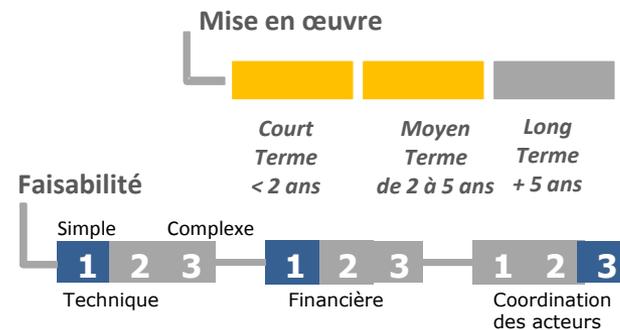
Non concerné

↳ Suivi des mesures

✓ Non concerné

| Acteurs | Rôle |
|--|--|
| <i>Est Ensemble</i> | Réalisation du tableau de bord annuel à partir de l'outil d'évaluation |
| <i>Communes, Département, STIF, CR IDF, Etat</i> | Partenaire technique pour collecter les différentes données nécessaires au tableau de bord |

↳ Planning & faisabilité





Zoom sur l'impact du PLD concernant l'amélioration de la mobilité dans les quartiers politique de la ville

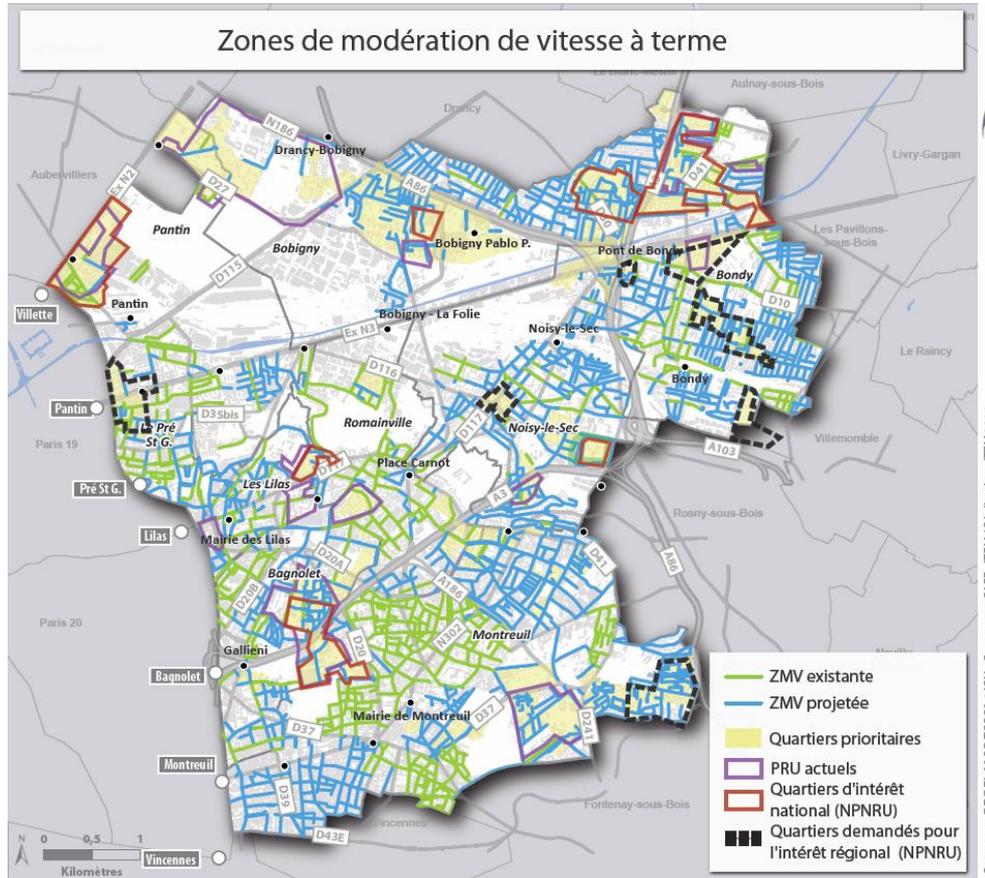
Le territoire d'Est Ensemble compte 19 Quartiers prioritaires Politique de la Ville. Un certain nombre de ces quartiers fait l'objet ou va faire l'objet d'un projet de renouvellement urbain, la liste étant amenée à évoluer prochainement.

1. Les aménagements de pacification de voirie dans les quartiers prioritaires

Certains quartiers ont déjà connu des campagnes de pacification de la voirie notamment à travers les projets de renouvellement urbain.

Il convient de poursuivre ces initiatives sur d'autres secteurs afin de favoriser et sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes. La mise en place de ces ZMV permet également une amélioration du cadre de vie par la réfection des espaces publics. A cet égard, pour prioriser le plan d'actions du PLD, ont été retenus les périmètres des PRU actuels, des PRU d'intérêts national et des PRU d'intérêt régional (tels que présentés par la CAEE), qui pourront bénéficier à échéance du PLD d'intervention pour pacifier la voirie.

Plus de **38 Km de ZMV** sont préconisés dans ces secteurs. La question des déplacements sera étudiée plus précisément dans les futurs PRU. Certaines actions d'aide à la mobilité sont financées dans le cadre du contrat de ville (ex : atelier vélo pour certains quartiers à Montreuil, Pantin et Noisy).

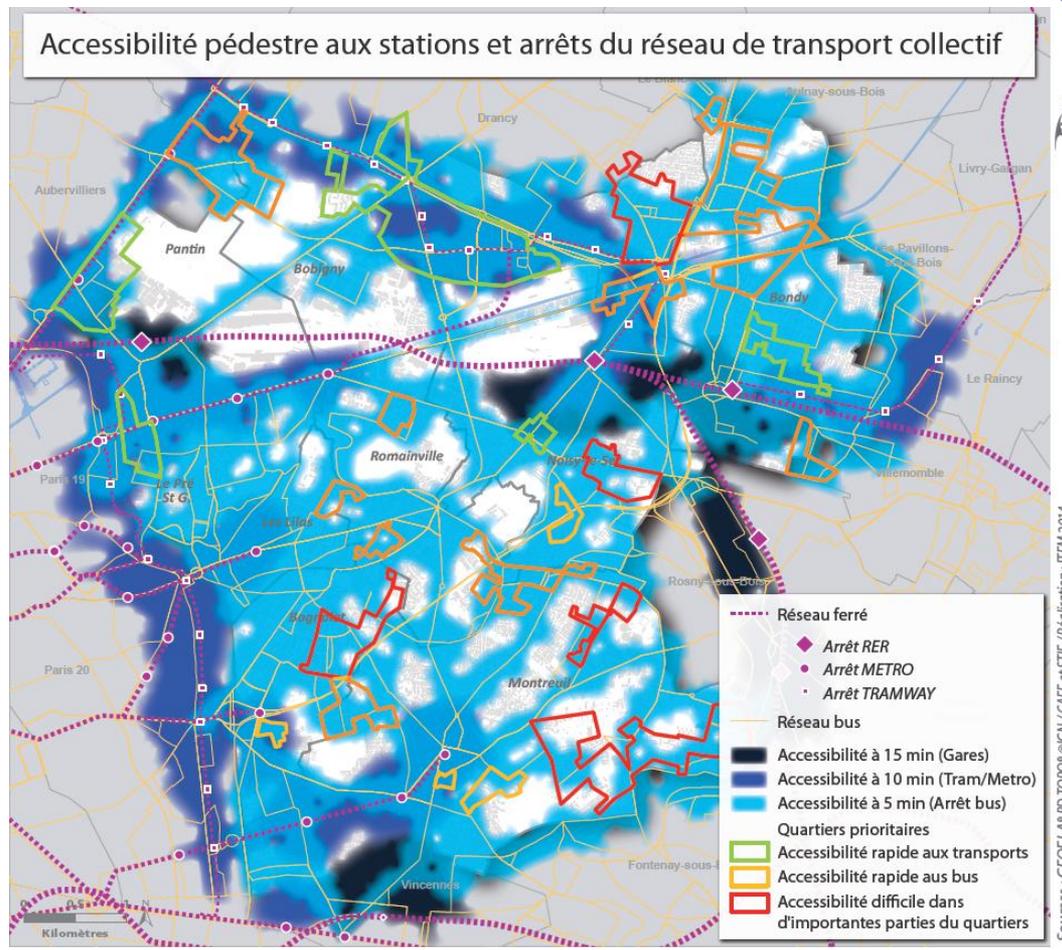


Zoom sur l'impact du PLD concernant l'amélioration de la mobilité dans les quartiers politiques de la ville

2. La desserte actuelle des quartiers prioritaires par l'offre de transport en commun

Les quartiers prioritaires disposent actuellement de 3 niveaux distincts en terme d'accessibilité à l'offre de transports collectifs (symbolisé par les contours vert/orange ou rouge sur la carte ci-contre).

L'évolution attendue au niveau de la desserte en transports collectifs du fait de l'arrivée du T1, du Tzen3 et du prolongement du M11, accompagné de la restructuration du réseau de bus permet de largement atténué les difficultés actuellement constatées en termes d'accessibilité aux TC.





Zoom sur l'impact du PLD concernant l'amélioration de la mobilité dans les quartiers politiques de la ville

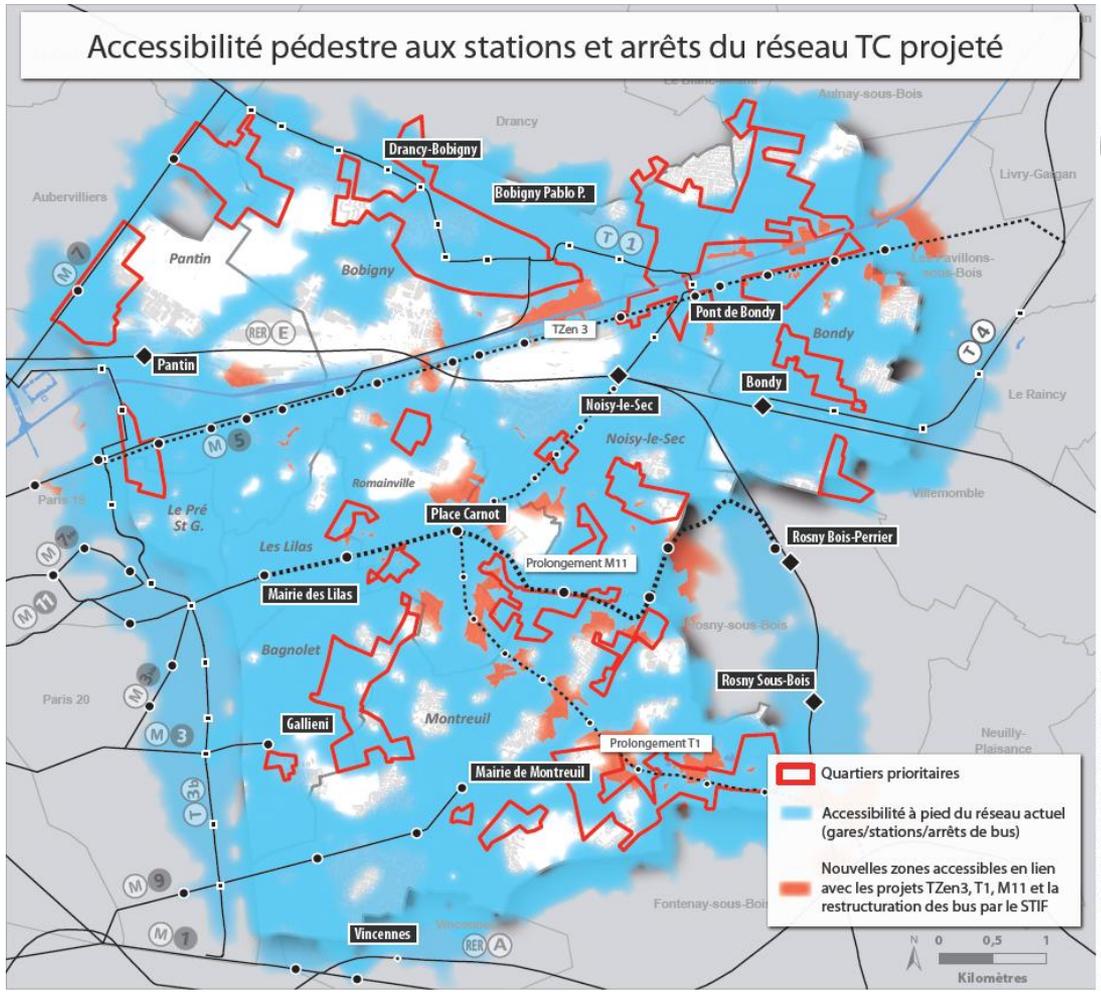
3. L'impact de la restructuration du réseau TC dans les quartiers prioritaires

La carte ci-contre nous montre la couverture de la population par le réseau de transport en commun ainsi que la couverture pour les quartiers prioritaires de politique de la ville.

Les nouvelles zones accessibles correspondent peu aux périmètres de ces quartiers. Néanmoins, l'accessibilité de certains quartiers qui était surtout assurée par des bus va être renforcée par des projets de transports en commun plus structurants à échéance PLD (M11, T1, Tzen3).

Certains quartiers auraient besoin de voir leur desserte en bus renforcée, ce qui est notamment l'objet d'une nouvelle ligne nord/sud proposée précédemment.

D'autres dessertes complémentaires devraient être étudiées : assurer une liaison plus rapide et plus efficace entre la Noue et le pôle Gallieni, renforcer la desserte du quartier A. France à Bagnolet,...



Sources : GEOFLA® BD TOPO® ©IGN / CAEE et STIF



Zoom récapitulant les actions du PLD sur l'accessibilité pour tous

Basée sur un principe de solidarité nationale, l'intégration des personnes handicapées doit être une composante de l'ensemble des politiques publiques. Au delà d'un changement de regard sur le handicap, la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées s'intéresse à une population beaucoup plus large que la population handicapée, au sens strict, les personnes à mobilité réduite (les personnes âgées, les mères accompagnées de jeunes enfants, ou toute personne gênée temporairement dans sa mobilité) et constitue une opportunité pour toute la société.



La délégation interministérielle aux personnes handicapées a adopté en outre une définition commune de l'accessibilité en octobre 2006 : « L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire en supprimant les discordances entre les capacités, les besoins et les souhaits d'une part et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement d'autre part. L'accessibilité requiert la mise en œuvre des éléments complémentaires, nécessaires à toutes personnes en incapacité permanente ou temporaire pour se déplacer et accéder librement et en sécurité au cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits et activités. La société, en s'inscrivant dans cette démarche d'accessibilité, fait progresser également la qualité de vie de tous ses membres. »

La loi du 11 février 2005 apporte notamment différentes évolutions quant à la prise en compte du handicap et plus globalement de la mobilité réduite dans les déplacements. Elle modifie l'article 28 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs s'agissant du Plan des Déplacements Urbains.

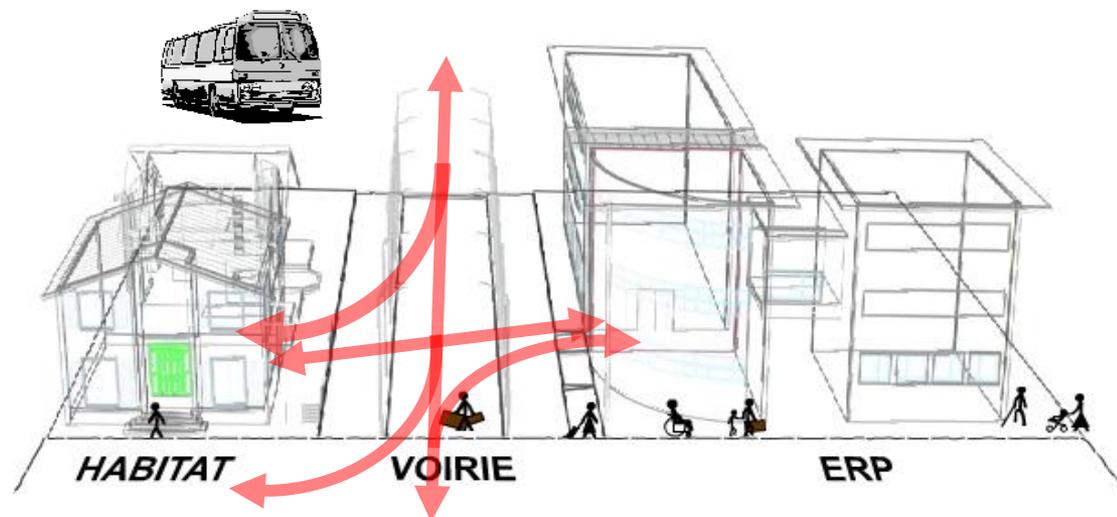


Zoom récapitulant les actions du PLD sur l'accessibilité pour tous

1 – Le cadre législatif de la loi du 11 février 2005

La législation en matière d'accessibilité a connu son coup d'envoi avec la loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées. Depuis, différentes lois ont été votées pour améliorer notamment l'accessibilité. Initialement incitative, la législation est devenue de plus en plus prescriptive. **Le législateur a insisté sur la nécessité de traiter l'intégralité de la chaîne de déplacement.** Celle-ci comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transports, ainsi que leur intermodalité. **L'objectif est d'éliminer toute rupture dans les déplacements pour les personnes concernées.**

En outre, l'ensemble des handicaps doit être pris en compte, non seulement moteurs, mais aussi sensoriels, cognitifs et psychiques. L'accessibilité concerne également les personnes à mobilité réduite. La directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001 les définit comme « toutes personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».



⇒ *La continuité de la chaîne des déplacements : un seul maillon défaillant et la chaîne de l'accessibilité est brisée !*



Zoom récapitulant les actions du PLD sur l'accessibilité pour tous

2. Les outils définis par la loi de 2005

Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des services de transports publics : l'autorité organisatrice de transports publics doit élaborer un schéma directeur d'accessibilité des services de transport et mettre en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite dans un délai de trois ans soit au plus tard le 12 février 2008.

- Il dresse **l'état des lieux de la situation actuelle des services de transport et présente les mesures à prendre pour rendre le réseau accessible avant 2015.**
- En cas **d'impossibilité technique avérée (ITA)** de mise en accessibilité des réseaux existants, des **moyens de substitution adaptés** aux besoins des PMR doivent être mis en place dans un délai de trois ans à compter du dépôt de dérogation : il peut s'agir de mesures organisationnelles, humaines ou techniques. **Le coût du transport de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas excéder le coût du transport public existant.**

Les objectifs précis du SDA sont :

- **De définir les modalités de la mise en accessibilité des différents types de transport** (aménagement et équipement des installations d'accès aux véhicules, dispositions concernant les matériels roulants, les mesures d'exploitation et d'organisation des services, les correspondances et les échanges entre les différentes lignes de transport public) ;
- **D'établir les éventuels cas de dérogation** (impossibilités techniques) et de définir les services de substitution qui seront mis en place dans le délai de trois ans à compter de l'approbation du schéma par l'autorité organisatrice responsable et les principes d'organisation les concernant ;
- **De préciser les dispositions prises pour assurer l'intermodalité avec les réseaux de transport public des autres autorités organisatrices ;**
- **D'établir la programmation des investissements à réaliser et des mesures d'organisation à mettre en œuvre dans le délai de dix ans édicté par la loi**, pour la mise en accessibilité des services de transports collectifs ;
- **De prévoir les conditions de mise à jour**, en fonction de l'avancée technologique en matière d'accessibilité.



Zoom récapitulant les actions du PLD sur l'accessibilité pour tous

Le Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PMAV ou PAVE). Celui-ci doit être établi par toutes les communes ou, le cas échéant, pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de voirie, quelle que soit la taille de leur population (avant le 20 décembre 2009). **C'est un document qui permet de prendre en compte les difficultés d'accessibilité de la voirie et de l'accès aux ERP pour les personnes en situation de handicap. Il est un outil de programmation de l'aménagement de la Ville, même s'il n'y a pas de date définie pour la mise en accessibilité.** Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics comporte un diagnostic qui recense les points de gêne ou d'inaccessibilité sur les itinéraires prioritaires, une estimation financière des travaux. Il définit les priorités d'action à réaliser en concertation avec l'ensemble des acteurs et des usagers de la voirie et des espaces publics, pour permettre la mise en place d'une programmation et un suivi des actions.

La mise en accessibilité des Etablissements Recevant du Publics (ERP)

La création de commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.

3. Un certain retard dans l'accessibilité qui a conduit à une nouvelle concertation

La loi du 11 février 2005 est une loi ambitieuse qui a su fixer un cap en matière d'accessibilité. Elle a permis d'opérer un changement d'état d'esprit dans notre société, de porter un regard différent sur le handicap. Des efforts incontestables ont été déployés par les acteurs concernés pour atteindre les objectifs d'accessibilité qu'elle a fixés. Pour autant, dès 2013 les pouvoirs publics étaient conscients que la France ne serait pas au rendez-vous du 1er janvier 2015.

Un état des lieux de l'OBIACU (Observatoire Interministérielle de l'Accessibilité et de la Conception Universelle) en 2012 révèle que, seuls **65 % des SDA ont été réalisés et 15 % d'entre eux n'ont pas commencé.** De même, les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) ont été adoptés par **38 % des communes de plus de 50 000 habitants mais seulement par 8 % de celles de moins de 200 habitants.** Ainsi, face à ce constat, le 1er mars 2013, a été remis au Premier Ministre, le rapport parlementaire Champion (Sénatrice de l'Essonne), dont l'objectif était de définir, en concertation avec l'ensemble des acteurs, les moyens à mettre en oeuvre pour réussir le rendez-vous de 2015 en matière d'accessibilité. **Parmi les quarante propositions du rapport « Réussir 2015 », deux mesures se distinguent : la mise en place des agendas d'accessibilité programmés (Ad'AP) véritables actes d'engagement et de programmation décidés par les maîtres d'ouvrage et l'ajustement de l'environnement normatif du cadre bâti de la voirie et des transports qui, après application, se révèlent peu opérationnels. Ces deux propositions essentielles ont été retenues par le Premier Ministre.**



Zoom récapitulant les actions du PLD sur l'accessibilité pour tous

4. Les Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP)

Concernant les transports

L'Ordonnance du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées a introduit deux grandes évolutions dans le domaine de l'accessibilité des transports :

- *l'obligation d'accessibilité du service de transport ne concerne plus la totalité des points d'arrêts mais seulement les points d'arrêts prioritaires ;*
- *la mise en place d'un outil d'application volontaire : le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (ou Sd'AP), qui devrait permettre de relever le défi de simplification de mise en œuvre et de performance.*

L'Agenda d'Accessibilité Programmé (Ad'AP) pour les transports publics de voyageurs apparaît comme un complément au Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA). C'est un document de programmation financière des travaux d'accessibilité afin de s'engager sur un calendrier précis. Le projet d'Ad'AP était à déposer auprès du Préfet (DDTM) avant le 27 septembre 2015 (1 an au plus tard après le décret).

Le contenu des Ad'AP : les Ad'AP transport routier de voyageurs comprennent **comme les autres Ad'AP les volets suivants : diagnostic, présentation de la concertation, principes structurants, critères pris en compte, calendrier, financement.** Au titre des spécificités du transport, ils **doivent également définir : la liste des lignes et des arrêts à rendre accessibles en priorité et la programmation afférente, la liste des arrêts relevant des ITA (dérogations), les modalités de suivi et d'actualisation, les éléments de la discussion avec les gestionnaires de voirie notamment.**



Zoom récapitulatif des actions du PLD sur l'accessibilité pour tous

Concernant la voirie et les nouvelles dispositions pour le PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics)

La loi n°2014-789 du 10 juillet 2014 a modulé les dispositions de réalisation des PAVE. Désormais, à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale :

- un PAVE devra être élaboré dans les communes de plus de 1 000 habitants ;
- un PAVE limité aux voies les plus fréquentées de la commune devra être élaboré dans les communes de 500 à 1 000 habitants ;
- un PAVE portant sur les voies reliant les pôles générateurs de déplacements de la commune pourra être élaboré dans les communes de moins de 500 habitants.

Ainsi, il n'y a plus d'obligation de réalisation de PAVE dans la totalité des communes françaises.

Concernant les ERP (Etablissement Recevant du Public)

1 million d'Établissements Recevant du Public (ERP) étaient soumis aux obligations de la loi du 11 février 2005 et devaient être accessibles à tous à compter du 1er janvier 2015. Désormais, il est aussi possible de déposer un dossier d'Ad'AP en préfecture, pour le 27 septembre 2015, pour les ERP qui ne ce sont pas encore mis en conformité en matière d'accessibilité.

Des nouveautés ont été apportées sur les obligations d'accessibilité avec le Décret n°2014-1326 modifiant le Code de la construction et de l'habitation (ERP/IOP) du 7 novembre 2014 et l'Arrêté du 8 décembre relatif à l'accessibilité des ERP situés dans un cadre bâti existant et des IOP. Il s'agit notamment de l'intégration d'atténuations des normes issues de l'Arrêté initial du 21 mars 2007.

| | Décret de 2007 | Décret de 2014 |
|--|---|--|
| Pente : | | |
| ▪ tolérance | ≤ 5% ≤ 8% sur 2 m ≤ 10% sur 0,5 m | ≤ 6% ≤ 10% sur 2 m ≤ 12% sur 0,5 m |
| ▪ palier de repos | Si pente > 4% | Si pente > 5% |
| Ressaut successifs | interdits | tolérés si écart ≥ 2,50 m et palier de repos |
| Largeur cheminement (rétrécissement ponctuel) | 1,40 m (jusqu'à 1,20 m) | 1,20 m (jusqu'à 0,90 m) |
| Dévers | ≤ 2% | ≤ 3% |

Les adaptations sur les cheminements extérieurs des ERP/IOP



Zoom récapitulant les actions du PLD sur l'accessibilité pour tous

5. La mise en accessibilité sur Est Ensemble à travers les actions du PLD

Le PDU a traité de façon transversale la problématique de l'accessibilité tout au long de son élaboration.

Ainsi, plusieurs actions définies dans le PLD sont en faveur de l'accessibilité des PMR, à savoir :

Action 1.2 : Adapter la configuration des voies à leur niveau de hiérarchisation. Dans les différents profils de voie qui seront adoptés ultérieurement la prise en compte de l'accessibilité pour tous sera intégré.

Action 1.5 : Pacifier les secteurs à enjeux automobiles. Cette action consiste à la mise en œuvre de zone de modération de vitesse (zone 30, zone de rencontre,...) ainsi, comme tout nouvel aménagement ces zones devront être accessible au sens de la loi.

Action 2.1 : Améliorer les cheminements piétons sur l'ensemble du territoire. Dans cette action il est déterminé les axes où les aménagements piétons seront prioritairement réalisé et ce, à échéance du PLD. Donc ces axes seront les secteurs considérés comme, à minima, comme accessible au sens de la loi et permettront une bonne accessibilité en rabattement de l'offre lourde de TC et au sein des principales centralités.

Action 3.5 : Veiller à la mise en accessibilité des arrêts. Dans cette action les lignes inscrites à l'Ad'Ap par le STIF sur le territoire sont précisé ainsi que leur calendrier de mise en œuvre.

Action 4.2 : Mieux contrôler le stationnement. Afin de garantir une bonne utilisation des places réservés aux personnes en situation d'handicap, des actions de contrôles et de communication sont prévus.

Action 4.5 : Offrir un meilleur équilibre en voirie entre les voitures, les vélos et les deux roues motorisés. Il est précisé notamment le dimensionnement adéquates des places handicapés afin que celles-ci soit de qualité et utilisable sur Est Ensemble.



Zoom récapitulant les actions du PLD sur l'accessibilité pour tous

6. Les itinéraires prioritaires au niveau de l'accessibilité

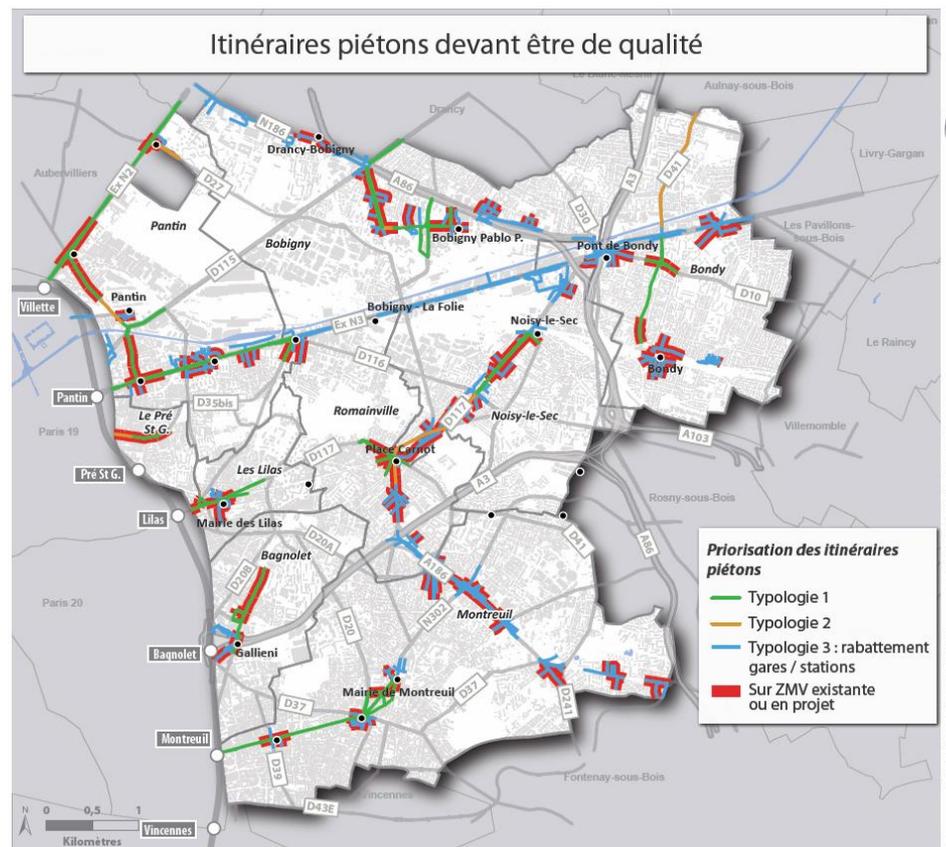
Des ruptures gênent la pratique de la marche sur le territoire d'Est Ensemble :

- Faible largeur de l'espace de circulation ;
- Espace de circulation dégradé ;
- Présence d'obstacles ;
- Discontinuité des cheminements...

Les 690 kilomètres de voirie sur Est Ensemble ne peuvent être aménagés de manière optimale et il convient donc de prioriser les secteurs à enjeux.

Les cheminements piétons les plus usuels ont été définis en **trois niveaux de priorité selon l'intensité piétonne présente.**

- **Priorité 1 : 23,9 Km**, secteur de centralité et/ou d'intensité commerciale, forte intensité piétonne ;
- **Priorité 2 : 3,9 Km**, intensité moindre mais objectif de liaison de différentes centralités piétonnes (centre de Noisy à place Carnot, Jaurès à Pablo Picasso à Bobigny, en lien avec la future ZAC de Bondy) ;
- **Priorité 3 : 54,9 Km**, secteur de rabattement sur les gares, les stations de Métro Tzen 3 et T1 dans une logique de 100 à 150 m. autour.



Sources : GEOFLA* BDTOP® ©IGN - Communes CAEE - ITEM / Réalisation : ITEM 2015



Zoom récapitulatif des actions du PLD sur l'accessibilité pour tous

7. Définir les arrêts à rendre accessibles en priorité

Sur Est Ensemble, l'ensemble des lignes sont prioritaires selon le STIF. **162 arrêts ne sont pas accessibles au sens de la loi et tous sont prioritaires :**

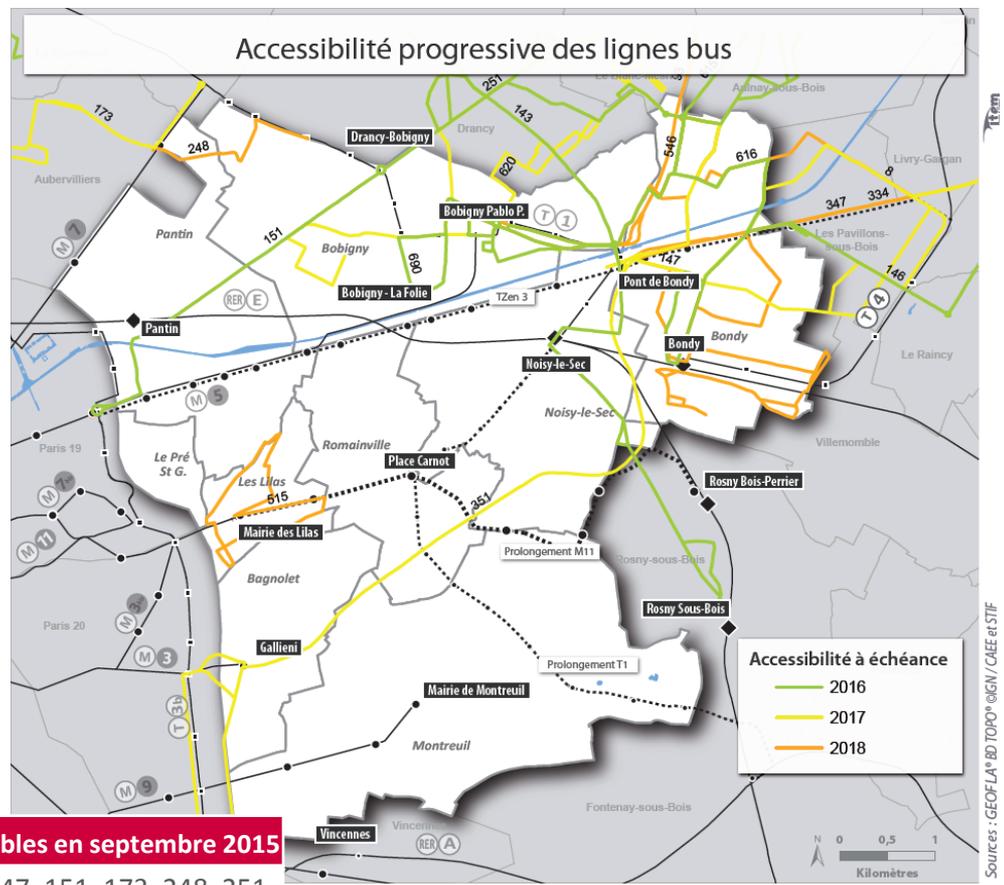
- 68 arrêts sont desservis par plus de deux lignes ;
- Les 94 arrêts restants sont à moins de 200 mètres d'un pôle générateur;

En septembre 2015, 18 lignes de transports n'étaient pas déclarées accessibles sur le territoire. La mise en conformité des arrêts peut améliorer l'accessibilité des lignes mais cela dépend également du matériel roulant mis sur la ligne.

Les lignes N12, N13, N34, N41, N42 et N45 seront progressivement mises en accessibilité.

Prioriser la mise en accessibilité

La carte ci-contre présente le calendrier de mise en accessibilité des arrêts selon les lignes. L'agenda proposé devra être regardé plus précisément par chaque collectivité dans le cadre des Ad'Ap.



| Lignes accessibles | Lignes non accessibles en septembre 2015 |
|--------------------|--|
|--------------------|--|

| | |
|--|---|
| 61, 76, 102, 105, 115, 118, 121, 122, 124, 127, 129, 134, 145, 148, 150, 152, 170, 215, 221, 234, 249, 318, 322, 330, 346, 545 | 8, 93, 143, 146, 147, 151, 173, 248, 251, 334, 347, 351, 515, 546, 615, 616, 620, 690 |
|--|---|

Sources : GEOFLA® BD TOPO® ©IGN / C/EE et STIF

6.

Le détail des aides & subventions



Détail des aides ou subventions de la Région Ile-de-France

Aide n°1 : Le développement des actions visant à renforcer la sécurité des piétons et à limiter les comportements à risque

Ce dispositif vise à mettre en œuvre des travaux d'aménagement et d'équipements visant à renforcer la sécurité des usagers les plus vulnérables, ainsi que des mesures de communication et d'incitation à caractère préventif à l'attention de différentes catégories d'usagers.

Objectifs de l'aide

Poursuite de la politique régionale de sécurité routière visant à renforcer la sécurité des piétons, cycles et deux roues motorisés ainsi que des mesures de communication et d'incitation à caractère préventif.

Bénéficiaires

L'Etat, les Départements, les communes, les EPCI et les syndicats mixtes.

Critères d'éligibilité

La participation de la Région s'applique à :

- 1/ La sécurisation des traversées des voies routières par les usagers les plus vulnérables aux abords immédiats des établissements recevant du public.
- 2/ La sensibilisation et la formation du grand public aux enjeux de la sécurité routière par la mise en œuvre d'actions de communication et de formation visant à réduire l'importance du facteur comportemental dans la survenue d'accidents.

Nature des projets soutenus

Pour le point 1 des critères d'éligibilité, les projets soutenus concernent les études et interventions sur les voiries réalisées sur le réseau dont les bénéficiaires ont la charge et dont l'objectif est la sécurisation des zones de croisement de flux d'usagers aux abords immédiats (dans un rayon de 300m) des établissements recevant du public.

Pour le point 2 des critères d'éligibilité, les projets soutenus concernent les études, programmes et actions de communication et d'éducation à l'attention du grand public.

Modalités de l'aide

Pour le point 1 des critères d'éligibilité : 30 % du montant subventionnable du projet, porté à 70% pour les travaux concernant les Etablissements publics locaux d'enseignement (EPL), les zones de dépôt des gares routières et les arrêts de bus situés à proximité des EPL, les opérations du présent dispositif se situant dans un périmètre des quartiers prioritaires ou placé en dispositif de veille active.

Pour le point 2 des critères d'éligibilité : 30 % du montant subventionnable du projet sauf pour les projets concernant les EPL pour lesquels le taux est porté à 50 %.

Un plafond des dépenses subventionnable de 100 000 € HT est appliqué sur ce point.

Le montant subventionnable est la part financière de l'opération affectée aux travaux et aux études de réalisation contribuant directement à améliorer la sécurité des usagers les plus vulnérables et la sensibilisation du grand public.

Les opérations de sécurité routière relevant des contrats particuliers Région/Département seront financées selon les modalités prévues dans ces contrats.



Détail des aides ou subventions de la Région Ile-de-France

Aide n°2 : Politique régionale en faveur des déplacements à vélo en Île-de-France

Objectifs de l'aide

Le Plan de Déplacements Urbains constate que malgré les atouts incontestables du vélo, son développement est limité. Il y a donc nécessité d'impulser une dynamique nouvelle à travers trois axes d'intervention : l'aménagement de la voirie, la création d'une offre de stationnement, l'accompagnement au changement des comportements modaux.

La Région confirme aujourd'hui son rôle d'acteur majeur qui, en l'espace de 18 ans, a pu accompagner près de 2 000 opérations. Au total, ce sont plus de 1 500 Km d'aménagements et plus de 3 600 places de stationnement pour les vélos qui ont été subventionnés.

Avec sa politique, la Région confirme son ambition d'atteindre des objectifs très volontaristes en matière de déplacements à vélo en maintenant son soutien aux projets d'infrastructures, mais aussi en appuyant le développement de services et d'outils de communication et en renforçant son exigence en matière d'entretien des réseaux cyclables.

Bénéficiaires

Etat, Collectivités territoriales et leurs groupements, Syndicats mixtes, Opérateurs de transports (RFF, SNCF, RATP), Etablissement publics, OPH, Gestionnaires de Bases Régionales de Plein Air et de Loisirs, Associations, MOA délégué.

Critères d'éligibilité

Les projets qui peuvent faire l'objet d'un financement devront porter sur un de ces trois axes :

1/ la réalisation d'itinéraires et d'équipements cyclables à travers des opérations qui visent la complétion du réseau cyclable structurant, le développement des itinéraires d'accès cyclables au réseau de transport public, l'amélioration de l'accès pour les modes actifs aux équipements régionaux, le développement d'une offre de stationnement vélo dans le cadre de plans globaux, le jalonnement de l'espace public, la généralisation du partage de la rue et la mise en double sens cyclable des voiries à sens unique ;

2/ la réalisation d'un réseau vélo de loisirs, de tourisme durable et de véloroutes en participant aux études et travaux des itinéraires et équipements cyclables. Réalisés sur le domaine public ou sur des voies privées ouvertes à la circulation publique, les projets éligibles sont reconnus et identifiés au schéma régional véloroutes voies vertes, permettent la desserte des équipements régionaux (bases de loisirs, Parcs Naturels Régionaux...) ou complètent la fonction cyclable de la trame verte et bleue de l'Île de France.

3/ la mise en œuvre d'un volet services et communication autour du vélo, à travers le développement et la mise en réseau des points de réparation/entretien fixes ou mobiles.

Modalités de l'aide

| | Liste des critères d'éligibilité | Taux maximum de la dépense subventionnable | Plafond de dépense subventionnable | Bénéficiaires |
|---|---|--|--|--|
| Développement des réseaux cyclables franciliens | Réseau cyclable structurant régional de niveau 1 | | 610 000 € maximum par km linéaire | <ul style="list-style-type: none"> Collectivités territoriales et leurs groupements Etat et ses établissements publics opérateurs de transport Titulaires d'un mandat ou d'une délégation de maîtrise d'ouvrage Gestionnaires des Bases Régionales de Plein Air et de Loisirs |
| | Réseau cyclable de niveau 2 : <ul style="list-style-type: none"> Schéma Vélo de Paris Accès aux transports en commun lourds Voies départementales Accès aux lycées, CFA Stationnements vélo Plan de jalonnement ou jalonnement d'un itinéraire régional structurant | 50% maximum | <ul style="list-style-type: none"> 450 000 € maximum par km linéaire 3 M € maximum par opération pour les ouvrages d'art et les traitements de sécurité aux intersections 2 500 € maximum par place de stationnement vélo, hors stationnement à proximité des gares (financé par le STIF) 40 000 € pour les plans de jalonnement | |
| | <ul style="list-style-type: none"> Généralisation des zones 30 Plan de mise en double sens cyclable | 30% maximum | | |



Détail des aides ou subventions de la Région Ile-de-France

Aide n°3 : Soutien aux études et à la mise en œuvre des plans de déplacements scolaires et inter-entreprises

Objectifs de l'aide

Favoriser le développement des plans de déplacements scolaires (PDES) impliquant les élèves au niveau des collèges, lycées et universités ou des plans de déplacements inter-entreprises (PDIE) à l'échelle d'une zone d'activité, plateforme logistique, bassin d'emploi ou pôle générateur de déplacements ou de plans de déplacements entreprises (PDE) multi-sites.

Bénéficiaires

Collectivités locales et leurs groupements, établissements publics, associations, fondations, coopérative, GIP, GIE, syndicats mixtes, SEM
Dans ce cadre seront notamment éligibles les hôpitaux et les gestionnaires de zone d'activité.

Critères d'éligibilité

PDES collèges : étude globale multi collèges portée à l'échelle du département, plan d'action multi collèges, financement d'actions ponctuelles impliquant les élèves et permettant d'initier ou de prolonger une démarche de PDES globale. Ces actions seront mises en place sur plusieurs collèges ou dans une logique de territoire.

PDES Lycées : étude, plan d'action. Financement d'actions ponctuelles impliquant les élèves dans le cadre de la démarche lycées eco-responsables ou pour initier une démarche de PDES plus globale sur un lycée ou sur un territoire.

PDE campus : étude, plan d'action pluriannuel à l'échelle d'un campus avec animation et évaluation

PDIE ou PDE multi-sites : étude, plan d'actions pluriannuel multimodal avec animation et évaluation s'appuyant sur les outils mis à disposition à l'échelle régionale par les partenaires. Les PDIE s'élaborent à l'échelle de zones d'activité, de plateformes logistiques, de bassin d'emplois ou de pôles générateurs de déplacements et doivent concerner pour tout ou partie du projet des PME.

Modalités de l'aide

Taux de financement maximum :

Etudes et plans d'action PDES ou actions ponctuelles collèges: 40 %

Etudes et plans d'action PDES ou actions ponctuelles lycées : 100 %

Etudes et plans d'action pluriannuel PDIE ou campus avec engagement sur 3 ans : 40 %

Plafond des dépenses subventionnables et dépenses éligibles- études (en HT)

Etudes PDES collèges 150 000 € par département

Etudes PDES lycées : 10 000 € par lycée

Etudes PDES université : 75 000 € par campus

Etudes PDIE ou PDE multi-sites: 75 000 € par PDIE/PDE multi-sites

plans d'actions

610 € HT/ml pour les aménagements en faveur des piétons (cheminement piéton sécurisé), les aménagements en faveur des vélos (pistes, bandes cyclables) et zone 30, zones de rencontre ou zone piétonne

300 000 € HT pour le réaménagement de parvis devant les établissements scolaires

2 500 € HT /place pour le stationnement vélo

100 000 € HT/an pour l'ensemble des autres actions d'investissement

30 000 € HT/an pour l'ensemble des actions de fonctionnement

Les aménagements de carrefour en faveur de la sécurité des modes actifs (vélos, piétons) sont déplaçonnés.

Détail des aides ou subventions de la Région Ile-de-France

Aide n°4 : Mise en place de service partagé ou mutualisé concernant les nouveaux véhicules urbains

Objectifs de l'aide

Ce dispositif vise à promouvoir les expérimentations en matière de Nouveaux Véhicules Urbains (NVU) en développant des services associés d'autopartage et d'équipements mutualisés exclusivement dédiés à ces véhicules. Etant donné les limites posées par la loi, les projets d'autopartage de NVU éligibles à l'aide de la Région ne concerneront que les territoires pour lesquels une carence de l'offre privée est objectivement démontrée. Par ailleurs, les expérimentations pourront porter sur tout type de véhicule répondant à la définition des NVU indiquée à l'article 1 de la délibération n° CR14-14 et ne sont donc pas réservées aux voitures électriques.

Les services eux même pourront porter sur différents types de mutualisation intervenant obligatoirement dans le cadre d'un service public, au sens de la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM). Les promoteurs des projets devront impérativement démontrer l'interopérabilité matérielle des systèmes avec les autres services existants sur tout le territoire régional.

Bénéficiaires

communes et leurs groupements,
établissements publics,

Nature des projets soutenus

Les services publics d'autopartage répondant à la définition posée dans l'Art. L.1231-14 du code des transports et concernant exclusivement :
des NVU au sens de la politique régionale ou des véhicules détenteurs d'un label « autopartage », attribué selon les règles fixées par l'Art. L. 1231-14 du code des transports dès lors que le porteur de projet aura fait la preuve d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée existante sur le territoire concerné.

Les équipements mutualisés exclusivement dédiés aux NVU permettant de développer, sur un territoire donné, l'usage :

des vélos à assistance électrique, en particulier par la création de stationnements sécurisés
des véhicules utilitaires légers électriques, au gaz naturel et au biogaz pour la logistique urbaine,
des NVU adaptés aux déplacements des personnes à mobilité réduite.

De tout type de NVU, à condition que l'équipement soit public et accessible à tous les usagers potentiels.

Modalités de l'aide

Un même bénéficiaire ne peut prétendre qu'à une seule aide pour un même type de projet, au sens des quatre catégories listées, au cours de la période 2014-2017.

Dépenses éligibles:

Sont éligibles toutes dépenses d'investissement directement nécessaires au projet, y compris les prestations intellectuelles, les travaux ou l'acquisition d'équipements ou de matériel.

Sont exclues les dépenses relatives à la maintenance et au renouvellement, à l'abonnement ou au renforcement du réseau de distribution d'énergie.

Taux de financement maximum et modulation des aides :

Le taux de base de l'intervention est fixé à 30 % de l'investissement nécessaire, directement lié au projet.

Ce dispositif se verra appliquer les modulations prévues dans les fiches 1 et 2 de la délibération n°CR92-11 dès lors que les bénéficiaires seront une commune ou un EPCI.

Pour les autres bénéficiaires, le taux d'intervention est fixé à 30 % de l'investissement nécessaire, directement lié au projet.

Plafond des dépenses subventionnables :

200.000 € HT / projet.

Ce montant comprend l'ensemble des dépenses éligibles, y compris les prestations intellectuelles.



Détail des aides ou subventions de la Région Ile-de-France

Aide n°5 : Soutenir les modèles vertueux de logistique urbaine

Objectifs de l'aide

Favoriser le report modal et développer les bonnes pratiques en soutenant les projets vertueux de logistique urbaine : aide à la réalisation d'embranchements ferrés et fluviaux, aide à l'exploitation du transport combiné fluvial et ferré, amélioration des conditions de livraison de marchandises en ville.

Bénéficiaires

Associations,
Entreprises
RFF
VNF

Critères d'éligibilité

Aide aux embranchements fluviaux et ferrés : la Région s'appuie sur le dispositif existant de VNF et l'abonde à parité avec l'opérateur afin de traiter un plus grand nombre de demandes.

Aide au démarrage la Région verse une aide aux entreprises qui réalisent du transport modal (ferré et fluvial) en Ile de France.

Accompagner des projets visant à améliorer les performances des chaînes logistiques sur le 'dernier kilomètre' et réduire leurs impacts environnementaux en améliorant les conditions de livraison. Ces expérimentations portent principalement sur la création de services innovants permettant l'organisation plus rationnelle des livraisons et la distribution des marchandises en ville. Seules les TPE sont éligibles à l'aide régionale.

Modalités de l'aide

Aide aux embranchements fluviaux ou ferrés

Nature des dépenses subventionnables : dépenses liées à la création ou réactivation d'embranchement ferroviaire ou fluvial, réalisation de quais de déchargement, nouveaux équipements de manutention permettant la mise en œuvre d'une approche multimodale.

Modalités d'intervention : La Région intervient en abondant les dispositifs VNF et RFF. Elle intervient à parité avec les opérateurs à hauteur de 50%, dans la limite d'un plafond de 500 000 € par an HT.

Aide au démarrage

Nature des dépenses subventionnables : dépenses liées à l'exploitation ou à l'investissement pour le transport ferroviaire ou fluvial des marchandises.

Taux de financement maximum : 50 %

Plafond de dépenses subventionnables: 400 000 € HT par entreprise

Modalités d'intervention : la Région versera une aide plafonnée à 200 000 € HT (toutes aides publiques confondues).

Accompagner des projets visant à améliorer les performances des chaînes logistiques

Nature des dépenses subventionnables : dépenses liées à l'exploitation et en investissement sur des projets innovants de logistique urbaine

Taux de financement maximum : 50 %

Plafond de dépenses subventionnables: 400 000 € HT par entreprise

Modalités d'intervention : la Région versera une aide plafonnée à 200 000 € HT (toutes aides publiques confondues).



Détail des aides ou subventions de la Région Ile-de-France

Aide n°6 : Innovation et actions pilotes en matière de mobilité

Objectifs de l'aide

Réaffirmée dans les conclusions du Grenelle de l'environnement, la réduction des émissions de gaz à effets de serre à hauteur de 20% d'ici 2020 constitue, avec l'amélioration de la qualité de l'air, l'axe structurant du PDUIF en matière de préservation de l'environnement. Dans ce contexte, le PDUIF vise à soutenir l'innovation et l'expérimentation en matière de déplacements, pour accélérer les mutations technologiques et comportementales. Dans ce cadre, la participation financière de la Région s'applique aux travaux liés aux études, à la recherche, à l'expérimentation ou au déploiement sur un territoire d'un produit, un service ou un process innovant.

Bénéficiaires

collectivités et leurs groupements,
établissements publics,
associations,
GIE,
syndicats mixtes,
les entreprises (petites et moyennes),
SEM,
Etat,
fondations.

Critères d'éligibilité

Le caractère innovant d'un projet peut porter sur son apport technologique ou sur la mise en œuvre d'une technologie déjà existante par ailleurs, mais dont l'utilisation inventive permettra de l'étendre à de nouveaux usages, usagers ou territoires. Ainsi, les projets soutenus viseront à enclencher des ruptures dans l'organisation des mobilités, ruptures qui pourront être aussi bien technologiques que comportementales, sociales, économiques, ou encore de gouvernance.

Les projets soutenus pourront porter sur :

des études : notamment sur les NVU, les systèmes de transport intelligents, la mise en place de nouveaux outils d'analyse et d'aide à la décision ;

des expérimentations : pour tester en réel dans le cadre de démonstrateurs les modalités de mise en œuvre ou de diffusion d'un produit, service ou process innovant, ou pour valider de nouveaux modèles économiques.

le déploiement sur un territoire d'un outil ou service innovant visant à favoriser le report modal, changer les comportements de mobilité, améliorer l'accessibilité aux nouvelles mobilités pour toutes les catégories de population et tous les territoires, favoriser l'adaptation des politiques locales de mobilité, réduire l'impact environnemental des déplacements.

Modalités de l'aide

Nature des dépenses subventionnables :

Dépenses liées aux études, ingénierie, travaux de recherche, équipements, investissements immatériels, communication, frais de personnel, directement liés au projet

Taux de financement maximum et plafond des dépenses subventionnables :

50 % du montant subventionnable du projet dans la limite d'un plafond de dépenses subventionnables de 1 M€ HT par projet sélectionné.

Les aides régionales sont cumulables avec d'autres aides dans la limite de 70 % du total du coût du projet, 30 % au moins devant rester la charge du porteur de projet.

Les aides régionales attribuées au titre du présent dispositif ne sont pas cumulables avec les aides des autres dispositifs du PRMD.

Par ailleurs des appels à projet ou à manifestation d'intérêt pourront être lancés pour cibler des thématiques particulières.



Détail des aides ou subventions de la Région Ile-de-France

Aide n°7 : Sécurité routière - actions portant sur l'infrastructure

Objectifs de l'aide

Poursuite de la politique régionale de sécurité routière visant à participer à la diminution de la gravité des accidents sur le réseau routier d'intérêt régional et particulièrement sur les sites objectivement dangereux dans le cadre du PDUIF afin de pacifier la voirie et redonner la priorité aux modes actifs.

Bénéficiaires

Pour le point 1 ci-dessous : L'Etat, les Départements, les EPCI, les syndicats mixtes et la Ville de Paris.

Pour les points 2, 3 et 4 ci-dessous : Les Départements, les EPCI, les syndicats mixtes et la Ville de Paris.

Pour le point 5 ci-dessous : Les Départements.

Critères d'éligibilité

Les critères d'éligibilité s'appliquent à :

- 1/ Des opérations visant à sécuriser les zones d'accumulation d'accidents répertoriées, où se sont produits au moins 5 accidents sur une section de moins de 850m sur une période de 5 ans.
- 2/ Le traitement des zones de transition en entrée d'agglomération concernées par une réduction des vitesses autorisées de 30 Km/h au moins.
- 3/ L'atténuation de la gravité des accidents liés à la présence d'obstacles latéraux ainsi que la création d'écrans de protection basse pour les deux roues motorisés.
- 4/ Les aménagements résultant de nouvelles approches de conception de l'incidentologie.
- 5/ La sécurisation des carrefours à visibilité insuffisante en rase campagne.

Nature des projets soutenus

Les projets soutenus concernent les études, les dépenses liées aux procédures, les acquisitions foncières, les travaux de toute nature indissociables de l'opération, ainsi que l'évaluation à postériori.

Modalités de l'aide

Pour le point 1 des critères d'éligibilité : 50 % du montant subventionnable.

Pour le point 2 des critères d'éligibilité : 50 % du montant subventionnable du projet dans la limite de 400 000 € HT maximum par zone de transition.

Pour le point 3 des critères d'éligibilité : 50 % du montant subventionnable du projet dans la limite de 400 000 € HT maximum par programme de protection ou de suppression des obstacles.

Pour le point 4 des critères d'éligibilité : 50 % du montant subventionnable du projet dans la limite de 400 000 € HT maximum par aménagement.

Pour le point 5 des critères d'éligibilité : 50 % du montant subventionnable du projet dans la limite de 500 000 € HT maximum par carrefour traité.

Ce taux est susceptible d'être porté à hauteur de 70 % dès lors qu'une opération de ce dispositif se situe dans un périmètre des quartiers prioritaires ou placé en dispositif de veille active.

Le montant subventionnable est la part financière de l'opération affectée aux travaux et aux études de réalisation contribuant directement à améliorer la sécurité routière.

Les opérations de sécurité routière relevant des contrats particuliers Région/Département seront financées selon les modalités prévues dans ces contrats.

Détail des aides ou subventions de la Région Ile-de-France

Aide n°8 : Soutien au développement du conseil en mobilité en Île-de-France

Objectifs de l'aide

Favoriser le développement du conseil en mobilité par l'aide au développement des agences locales de mobilité et à la création de postes de chargés de mission mobilité au sein des agences locales de mobilité, des EPCI ou autres acteurs publics. Les territoires prioritairement visés par cette politique sont des pôles touristiques, des zones d'activités commerciales ou économiques, des grands projets d'aménagements, des grandes plateformes logistiques, des campus...

Bénéficiaires

Collectivités locales et leurs groupements, syndicats mixtes, Etablissements publics, Associations, SEM, chambres consulaires

Critères d'éligibilité

Aide au montage de projet d'agences locales de mobilité (ALM) : études préalables, investissement initial (locaux, matériel, équipements de mobilité durable), budget de fonctionnement sur 3 ans.

Le développement des services en conseil de mobilité en amont des projets urbains (ZAC, NQU, aménagement de zone, implantation d'établissements scolaires ou de grands équipements publics...) sera encouragé.

Aide à la création de postes de chargés de mission mobilité

Nature des projets soutenus

Dépenses subventionnables

Pour les ALM : études (diagnostic, stratégie, périmètre fonctionnel, rôle et services proposés, plan d'action et budget prévisionnel), locaux, équipements de vélos et 2R électriques, outils de gestion et de suivi, tout équipement nécessaire à la mise en œuvre des activités (gestion de base de données pour relayer l'information voyageurs multimodale et en temps réel, ...), sensibilisation, communication, formations, salaires (hors postes déjà financés).

Toutes les dépenses sont calculées HT.

Pour les postes de chargé de mission mobilité les dépenses éligibles correspondent :

au salaire et aux charges patronales,

aux dépenses attachées à l'activité du chargé de mission PDE prises en charge par le bénéficiaire (notamment, frais de déplacements, coûts externes, communication, quote-part de frais de fonctionnement, ...) qui devront représenter, au plus, 30 % des dépenses totales.

Les subventions régionales sont cumulables avec d'autres aides publiques notamment de l'ADEME, dans la limite d'une prise en charge maximale de 70 % toutes subventions comprises.

Modalités de l'aide

Taux de financement maximum

Aide au montage de projet ALM :

études: 40 %

investissement initial : 40 %

budget sur 3 ans : 30 % (1ère année) – 25 % (2ème année) – 20 % (3ème année)

Aide à la création de postes de chargés de mission mobilité : 50 % maximum des dépenses éligibles calculées sur les 3 premières années, attribuée en une seule fois

Plafond des dépenses éligibles (HT)

ALM – Etudes de faisabilité : 50 000 € ; ALM – Investissement initial : 150 000 € ; ALM – Budget (fonctionnement) : 300 000 € par an (y compris charges de personnel)

Postes de chargés de mission : 230 000 € sur 3 ans.



Détail des aides ou subventions du STIF

Aide n°9 : Subvention sur le traitement de points durs de circulation pour les bus, sur les points d'arrêts et sur la priorité aux feux des bus

Le traitement des points durs plus ponctuels de circulation des bus, les aménagements nécessaires au développement de l'offre, l'aménagement et la mise en accessibilité des points d'arrêt et l'équipement d'une ligne entière en priorité bus peuvent bénéficier de subventions du STIF.

La décision du STIF de participer au financement de ces aménagements de voirie nécessite une évaluation préalable du projet par le maître d'ouvrage :

- un diagnostic de fonctionnement des lignes de bus concernées, avec localisation et hiérarchisation des difficultés de circulation (plus particulièrement dans le cas d'axes entiers),
- une estimation du nombre horaire de bus, par sens qui seraient concernés par l'aménagement projeté, et du trafic voyageurs potentiellement concerné en situation actuelle,
- une estimation des renforts d'offre bus envisagés,
- une évaluation du gain de temps envisagé pour l'aménagement, notamment quand il s'agit de sites propres ou de priorités aux carrefours,
- une présentation des variantes d'aménagement envisagées, notamment quand celles-ci ont des conséquences importantes sur les coûts,
- une estimation du coût total de l'aménagement.

| Types d'aménagements | | Financement | Barème PDU | Prise en compte des critères d'instructions pour être éligible aux subventions du STIF |
|---|--|---|--|---|
| Aménagements de traitement de points durs de circulation pour les bus | <ul style="list-style-type: none"> • Site propre ou couloir d'approche d'accès aux feux • Mise en avancée et en accessibilité des points d'arrêt • Reprise d'aménagement de carrefours pour favoriser les bus • Traitement des points durs de circulation • Aménagement des points d'arrêt • Aménagement pour le développement d'offre | 75 % STIF 25 % MOA | <ul style="list-style-type: none"> • Pour les aménagements de lignes Mobilien et Express dans les zones denses, et de couloirs bus : montant plafond de subvention fixé à 75 % de 4 millions d'euros de subvention/km. • Pour les aménagements de lignes Express hors zones denses, sur certains tronçons empruntés par les lignes fortes, et de couloirs bus : montant plafond de subvention fixé à 75 % de 1 million d'euros de subvention/km (pour un dispositif à double sens). • Pour les sites propres faisant partie de voies créées dans le cadre de projet urbain : montant au prorata de la largeur du site propre par rapport à la largeur totale des chaussées, dans une limite de 75 % de la voie bus. | <ul style="list-style-type: none"> • Une participation du MOA d'au moins 25 % des aménagements éligibles aux subventions du STIF (participation éventuelle d'autres financeurs). • Évaluation préalable du projet par le maître d'ouvrage : <ul style="list-style-type: none"> - un diagnostic de fonctionnement des lignes de bus concernées, avec localisation et hiérarchisation des difficultés de circulation (plus particulièrement dans le cas d'axes entiers), - une estimation du nombre de bus (trafic cumulé), par sens qui seraient concernés par l'aménagement projeté, et du trafic voyageurs potentiellement concerné en situation actuelle, - une estimation des renforts d'offre bus envisagés, - une évaluation du gain de temps envisagé pour l'aménagement, notamment quand il s'agit de sites propres ou de priorités aux carrefours, - une présentation des variantes d'aménagement envisagées, notamment quand celles-ci ont des conséquences importantes sur les coûts, - une estimation du coût total de l'aménagement. |
| | Point d'arrêt | <ul style="list-style-type: none"> • De l'étude : à hauteur de 300 € HT par point d'arrêt étudié • Des travaux : <ul style="list-style-type: none"> - 75 % STIF - 25 % MOA | | <ul style="list-style-type: none"> • L'ensemble des postes à quai doivent être à une hauteur comprise entre 18 et 20 cm, conformément à l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées. • L'information voyageurs statique doit figurer dans le cadre dédié, en fond d'abri et non pas sur poteau considéré comme une extension du linéaire réseau. |
| Priorité aux feux sur une ligne étudiée | Remplacement des contrôleurs de carrefours, paramétrage des équipements et études (missions portées par les collectivités) | 75 % STIF 25 % MOA | | <ul style="list-style-type: none"> • Un nombre important de carrefours structurants doivent être traités à l'échelle de la ligne afin d'obtenir un gain significatif. • La ligne doit bénéficier d'une amélioration de son temps de parcours et d'un taux de régularité significatif. |
| | Équipement des véhicules, du centre bus (logiciels...) et paramétrage des équipements (missions portées par les transporteurs) | 100 % STIF | | <ul style="list-style-type: none"> • Une convention d'exploitation et de maintenance des systèmes doit être signée entre la collectivité et les transporteurs. • Traitement des lignes Mobilien uniquement. • Après mise en service, ce dispositif doit faire l'objet d'une évaluation d'efficacité. |



Détail des aides ou subventions du STIF

Aide n°10 : Financement des études préliminaires de mise aux normes d'accessibilité

Périmètre de l'étude

Les conditions d'accessibilité des points d'arrêt sont définies par les décrets n°2006-1657 et n°2006-1658 du 21 décembre 2006, ainsi que par l'arrêté du 15 janvier 2007 relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées. Dans le cadre de l'étude visée, sont uniquement concernés les travaux sous maîtrise d'ouvrage de la collectivité locale requérante et notamment ceux nécessaires pour :

- faciliter l'accostage des véhicules en favorisant une approche rectiligne et parallèle ;
- porter la hauteur des quais de bus à 18 centimètres (pour être desservis de manière optimale par des véhicules à plancher bas et équipés de palette) ;
- permettre des cheminements au point d'arrêt sur sol non meuble, sans revêtement lisse et sans obstacle aux roues ;
- assurer une largeur de cheminement de 1,40 mètre derrière un abri voyageur et 0,90 mètres devant. Si l'abri voyageur est appuyé sur un mur, la largeur de cheminement devant l'arrêt devra être portée à 1,40 mètre.

Modalités de paiement

La participation du STIF au financement de l'étude est, au maximum, de 300 € HT par point d'arrêt étudié. Le règlement de la subvention ne s'effectue qu'après achèvement de l'étude et sur présentation de différentes pièces attendus par le STIF.

Pour bénéficier d'une aide du STIF au financement d'une étude de mise en accessibilité de ses points d'arrêt, la collectivité requérante doit préalablement s'engager à mettre en œuvre les programmes préconisés par l'étude.



Détail des aides ou subventions du STIF

Aide n°11 : Financement des travaux de mise en accessibilité PMR

Les travaux de mise en accessibilité PMR, de création ou de modification de points d'arrêt bus sont financés par le STIF à hauteur de 75 %, les 25 % restants étant à la charge du maître d'ouvrage.

Le principe d'un financement par le STIF est conditionné, préalablement au vote de ses instances délibérantes, par :

- la conformité du point d'arrêt aménagé avec les normes réglementaires en vigueur et de sécurité ;
- la transmission au STIF d'un dossier de demande de subvention complet ;
- un périmètre de travaux à financer correspondant au périmètre fonctionnel du point d'arrêt bus ;
- la desserte du point d'arrêt à financer par des lignes assurant un service public (lignes de bus inscrites au plan de transport régional).

Le dossier de demande de subvention de mise en accessibilité des points d'arrêt a pour objectif de présenter et décrire l'opération. Il devra permettre d'identifier le(s) maître(s) d'ouvrage(s), de justifier les interventions envisagées, de présenter le projet retenu et sa compatibilité avec les objectifs recherchés, d'en estimer le coût. Le droit au financement est lié au respect du présent cahier de référence. Tout dossier sera étudié par le STIF.



Détail des aides ou subventions du STIF

Aide n°12 : Financement des projets de pôles d'échanges

En Île-de-France, le financement des aménagements d'intermodalité et des projets de pôles d'échanges plus globaux diffère selon la nature des enjeux à traiter :

- **les grands pôles multimodaux de correspondance** à restructurer sont financés dans le cadre des contrats particuliers Région/Départements, ou du CPER (projets actuels : Juvisy, Versailles Chantiers, Nanterre Université, Noisy-le-Grand Mont d'Est, Pompadour, Rosa Parks, St Denis...). Les nouveaux projets de grands pôles sont à financer selon les principes de la délibération de la Région de février 2012 : 50 % par la Région, 25 % par les maîtres d'ouvrages, les 25 % restants devant être pris en charge par les autres partenaires (Conseils Généraux, les intercommunalités, l'État...). Leur prise en considération par les financeurs nécessite une inscription au contrat ÉtatRégion (CPER) ou Contrats Particuliers Région Départements (CPRD),
- **les projets de modernisation des pôles de desserte des secteurs denses et des pôles d'accès au réseau ferré** sont financés à 75 % par le STIF, les 25 % restants étant à la charge des maîtres d'ouvrages : opérateurs ferroviaires ou collectivités locales, gestionnaires des voiries et des équipements d'intermodalité,
- **dans les trois types de pôles, l'aménagement des équipements d'intermodalité** (gares routières, Parcs Relais, Véligo) est pris en charge à 75 % par le STIF, dans la limite de prix plafonds par emplacement de stationnement voiture ou bus (la part dépassant le barème de subventions du STIF relevant des maîtres d'ouvrages).

Modes de financement des projets de pôles du nouveau PDU

| Aménagements | Type | Maîtres d'ouvrages | Grands pôles multimodaux de correspondances | Pôles de desserte des secteurs denses, pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins |
|--|--|---|--|---|
| Gares routières, Parcs Relais, consignes Véligo | Création, déplacement, labellisation ou adaptations ponctuelles | Communes, Communautés d'Agglomérations, Conseils Généraux | | 75 % STIF* 25 % MOA** |
| Mise en accessibilité PMR de la gare | Mise en accessibilité PMR de l'accès aux trains (dans le cadre du SDA) | RFF SNCF RATP | | 50 % STIF 25 % RIF 25 % MOA |
| Autres aménagements (voirie et gare) | Parvis, carrefours, arrêts bus, zones 30... | Conseils Généraux, Communes, Communautés d'Agglomérations | 50 % RIF 25 % Dpt/État/ Collectivité 25 % MOA | 75 % STIF 25 % MOA |
| | Bâtiments, rénovation espaces, désaturation... | RFF SNCF RATP | | |

* Dans la limite de prix plafonds par place. ** Maîtrise d'ouvrage.

7.

Le plan de financement des actions



Coût de l'action 1, sous réserve de l'arbitrage budgétaire à réaliser par chaque collectivité, les coûts sont précisés selon les gestionnaires de voirie mais cela ne détermine pas la maîtrise d'ouvrage effective des travaux.

| N° | Actions | Coût total estimé (HT) | Est Ensemble | Communes ⁽⁴⁾ | Dép. 93 ⁽⁴⁾ | Région ⁽¹⁾ | STIF | Etat ⁽²⁾ |
|--------------------|---|---|------------------|--|-------------------------------|-------------------------------|------------|---------------------------------|
| 1 | Hierarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification | | | | | | | |
| 1.1 | Réorganiser la hiérarchisation fonctionnelle du réseau | interne | | | | | | |
| 1.2 | Adapter la configuration des voies à leur niveau de hiérarchisation | interne puis en fonction des travaux d'aménagements de voirie | | | | | | |
| 1.3 | Réguler les carrefours | interne | | | | | | |
| 1.4 | Jalonner la circulation automobile | 400 000 | 100 000 | 150 000 | 150 000 | | | |
| 1.5 ⁽³⁾ | Pacifier les secteurs à enjeux automobiles | De 2 615 000 à 7 114 000 | | ⁽⁴⁾ De 1 867 000 à 4 387 000 (6,6 % des ZMV sur route départementale soit entre 120 000 et 290 000 € pour le département de Seine-Saint-Denis). | | De 212 000 à 616 000 | | De 536 000 à 2 111 000 |
| 1.6 | Un nouveau franchissement de l'Ourcq et une réorganisation du Pont de Bondy | Etude de réorganisation des circulations routières et autoroutières 90 000 | 30 000 | | 30 000 | | | 30 000 |
| | Total | De 3 105 000 à 7 604 000 € | 130 000 € | De 1 897 000 à 4 247 000 € | De 300 000 à 470 000 € | De 212 000 à 616 000 € | 0 € | De 566 000 à 2 141 000 € |

⁽¹⁾ NB : les aides et subventions mentionnés ici correspondent à des maximum subventionnables au regard des aides actées en avril 2015.

⁽²⁾ NB : les aides et subventions mentionnées ici correspondent aux financements de l'Etat dans le cadre des projets ANRU, ces financements étant globalisés il a été estimé que 50 % des montants alloués aux travaux d'aménagements de ZMV pourraient être financés dans ce cadre.

⁽³⁾ NB : le montant indiqué est une fourchette en fonction du type d'aménagements réalisés. En effet, il est possible de pacifier la circulation à faible coût notamment en utilisant des écluses, évitement et autres coussins berlinois ce qui offre un coût moyen de 20 000 € HT par Km à traiter en zone de modération de vitesse. A l'opposé, un traitement systématique des intersections sous forme de plateaux piétons aura un coût moyen de 100 000 € HT par Km. Dès lors, la fourchette de coût exprimée pour cette action s'établit entre le coût minimum attendu et le coût maximum attendu, les aides et subventions afférentes étant proportionnelles une fourchette similaire a été adoptée.

⁽⁴⁾ NB : la répartition entre les communes et le Département ne peut être actée dans le cadre du PLD. Le Département est maître d'ouvrage sur les voies départementales mais cela ne détermine pas sa participation au projet. Ainsi, il est indiqué la part maximum supportable par le Département s'il réalise l'ensemble des aménagements sur ses voiries.



Coût de l'action 2, sous réserve de l'arbitrage budgétaire à réaliser par chaque collectivité, les coûts sont précisés selon les gestionnaires de voirie mais cela ne détermine pas la maîtrise d'ouvrage effective des travaux.

| N° | Actions | Coût total estimé (HT) | Est Ensemble | Communes ⁽³⁾ | Dép. 93 ⁽³⁾ | Région ⁽¹⁾ | STIF | Etat ⁽²⁾ |
|----------|--|---|--------------|--|----------------------------|----------------------------|------|------------------------|
| 2 | Offrir une place prépondérante aux modes actifs | | | | | | | |
| 2.1 | Améliorer les cheminements piétons sur l'ensemble du territoire | Coût inclus dans l'action 1.5 | | | | | | |
| 2.2 | Développer la pratique cyclable grâce aux aménagements | De 4 071 000 à 5 574 000 ⁽⁴⁾ | | ⁽³⁾ De 2 094 000 à 2 966 000 (82 % des aménagements cyclables sur route départementale soit entre 1 717 080 et 2 432 120 € pour le département de Seine-Saint-Denis). | | De 1 306 000 à 1 641 000 | | De 671 000 à 967 000 |
| 2.3 | Réaliser un plan de jalonnement des modes actifs | 100 000 | | 50 000 | 50 000 | | | |
| 2.4 | Développer un service de location de vélos électriques | Réflexion en interne | | | | | | |
| | Total | 4 171 000 à 5 674 000 € | 0 € | De 426 920 à 583 880 € | De 1 767 080 à 2 482 120 € | De 1 306 000 à 1 641 000 € | 0 € | De 671 000 à 967 000 € |

⁽¹⁾ NB : les aides et subventions mentionnées ici correspondent à des maximum subventionnables au regard des aides actées en avril 2015.

⁽²⁾ NB : les aides et subventions mentionnées ici correspondent aux financements de l'Etat dans le cadre des projets ANRU, ces financements étant globalisés il a été estimé que 50 % des montants alloués aux travaux d'aménagements cyclables pourrait être financés dans ce cadre.

⁽³⁾ NB : la répartition entre les communes et le Département ne peut être actée dans le cadre du PLD. Le Département est maître d'ouvrage sur les voies départementales mais cela ne détermine pas sa participation au projet. Ainsi, il est indiqué la part maximum supportable par le Département s'il réalise l'ensemble des aménagements sur ses voiries.

⁽⁴⁾ NB : ratios de coût utilisés pour les aménagements cyclables

| Piste cyclable | Bande cyclable | Trottoir partagé | Zone 30 | Zone de rencontre |
|----------------|----------------|------------------|-------------|-------------------|
| 300 €/mètre | 35 €/mètre | 35 €/mètre | 100 €/mètre | 200 €/mètre |



Coût de l'action 3, sous réserve de l'arbitrage budgétaire à réaliser par chaque collectivité, les coûts sont précisés selon les gestionnaires de voirie mais cela ne détermine pas la maîtrise d'ouvrage effective des travaux.

| N° | Actions | Coût total estimé (HT) | Est Ensemble | Communes | Dép. 93 | Région | STIF ⁽¹⁾ | Etat |
|----------|---|---|--------------|------------------|------------|------------|---------------------|------------|
| 3 | Rendre les transports en commun plus attractifs | | | | | | | |
| 3.1 | Profiter de la restructuration du réseau pour améliorer l'offre de bus | Coût de la restructuration définie et prise en charge par le STIF | | | | | | |
| 3.2 | Améliorer la circulation des bus | Coût à définir selon les études techniques à réaliser | | | | | | |
| 3.3 | Améliorer l'accès aux pôles d'échange | 80 000 | | 40 000 | | | 40 000 | |
| 3.4 | Développer de nouveaux transport sur le territoire s'adaptant à d'autres contraintes | interne | | | | | | |
| 3.5 | Veiller à la mise en accessibilité des arrêts | 3 240 000 | | 810 000 | | | 2 430 000 | |
| 3.6 | Développer un service d'autopartage sur Est Ensemble | interne | | | | | | |
| | Total | 3 320 000 € | 0 € | 850 000 € | 0 € | 0 € | 2 470 000 € | 0 € |

⁽¹⁾ NB : les aides et subventions mentionnées ici correspondent à des maximum subventionnables au regard des aides actées en avril 2015.



Coût de l'action 4, sous réserve de l'arbitrage budgétaire à réaliser par chaque collectivité, les coûts sont précisés selon les gestionnaires de voirie mais cela ne détermine pas la maîtrise d'ouvrage effective des travaux.

| N° | Actions | Coût total estimé (HT) | Est Ensemble | Communes | Dép. 93 | Région ⁽¹⁾ | STIF | Etat |
|--------------------|--|--|-----------------|--------------------|------------|-----------------------|------------|------------|
| 4 | Gérer le stationnement sur Est Ensemble | | | | | | | |
| 4.1 | Faire évoluer l'organisation et les réglementations du stationnement sur Est Ensemble | 500 000 | | 500 000 | | | | |
| 4.2 ⁽²⁾ | Mieux contrôler le stationnement | auto financement du contrôle par les recettes du stationnement +52 000 € pour la communication | 52 000 | | | | | |
| 4.3 | Favoriser une mutualisation du stationnement privé dans les futurs opérations immobilières | interne | | | | | | |
| 4.4 | Agir sur les normes des PLU en matière de stationnement | interne | | | | | | |
| 4.5 | Offrir un meilleur équilibre en voirie entre les voitures, les vélos et les deux roues motorisées | 1 000 000 | | 600 000 | | 400 000 | | |
| Total | | 1 552 000 € | 52 000 € | 1 100 000 € | 0 € | 400 000 € | 0 € | 0 € |

⁽¹⁾ NB : les aides et subventions mentionnées ici correspondent à des maximum subventionnables au regard des aides actées en avril 2015.

⁽²⁾ NB : Comme cela est expliqué dans l'action 4.2, le contrôle du stationnement doit s'autofinancer dans le cadre des réglementations en place que ce soit par les recettes directement perçue par la commune et du fait du retour sur les amendes de stationnement émises.



Coût de l'action 5, sous réserve de l'arbitrage budgétaire à réaliser par chaque collectivité, les coûts sont précisés selon les gestionnaires de voirie mais cela ne détermine pas la maîtrise d'ouvrage effective des travaux.

| N° | Actions | Coût total estimé (HT) | Est Ensemble | Communes | Dép. 93 | Région | STIF | Etat |
|----------|--|-------------------------------|--------------|-----------------|------------|------------|------------|------------|
| 5 | Améliorer le transport et la livraison des marchandises | | | | | | | |
| 5.1 | Mettre en place un schéma d'itinéraires poids lourds | Coût inclus dans l'action 1.4 | | | | | | |
| 5.2 | Réglementer les aires de livraison sur le territoire | 45 000 | | 45 000 | | | | |
| 5.3 | Accompagner le développement de la logistique fluviale/ferrée autour du canal de l'Ourcq par la création de Centre de Distribution Urbaine | interne | | | | | | |
| | Total | 45 000 € | 0 € | 45 000 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € |

Coût de l'action 6, sous réserve de l'arbitrage budgétaire à réaliser par chaque collectivité, les coûts sont précisés selon les gestionnaires de voirie mais cela ne détermine pas la maîtrise d'ouvrage effective des travaux.

| N° | Actions | Coût total estimé (HT) | Est Ensemble | Communes | Dép. 93 | Région | STIF | Etat |
|----------|--|------------------------|------------------|-----------------|------------|------------|------------|------------|
| 6 | Communiquer, sensibiliser, observer | | | | | | | |
| 6.1 | Communiquer et informer sur les déplacements alternatifs | 105 000 | 105 000 | | | | | |
| 6.2 | Lancer des plans de déplacements | 80 000 | 20 000 | 60 000 | | | | |
| 6.3 | Renforcer la perméabilité des ZAC aux modes actifs | interne | | | | | | |
| 6.4 | Suivre et évaluer le projet du PLD | interne | | | | | | |
| | Total | 185 000 € | 125 000 € | 60 000 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € |



Coût total du PLD, sous réserve de l'arbitrage budgétaire à réaliser par chaque collectivité, les coûts sont précisés selon les gestionnaires de voirie mais cela ne détermine pas la maîtrise d'ouvrage effective des travaux.

| | Coût total estimé (HT) | Est Ensemble | Communes ⁽⁴⁾ | Dép. 93 ⁽⁴⁾ | Région ⁽¹⁾ | STIF ⁽¹⁾ | Etat ⁽²⁾ |
|----------------------------|---|--------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|---------------------|----------------------------|
| Total⁽³⁾ | De 12 378 000 à 18 380 000 € ⁽⁵⁾ | 307 000 € | De 4 378 920 à 6 885 880 € | De 2 067 080 à 2 952 120 € | De 1 918 000 à 2 657 000 € | 2 470 000 € | De 1 237 000 à 3 108 000 € |

⁽¹⁾ NB : les aides et subventions mentionnées ici correspondent à des maximum subventionnables au regard des aides actées en avril 2015.

⁽²⁾ NB : les aides et subventions mentionnées ici correspondent aux financements de l'Etat dans le cadre des projets ANRU, ces financements étant globalisés il a été estimé que 50 % des montants alloués aux travaux d'aménagements de ZMV pourrait être financés dans ce cadre.

⁽³⁾ NB : le montant indiqué est une fourchette en fonction du type d'aménagements réalisé dans le cadre de l'action 1.5. En effet, il est possible de pacifier la circulation à faible coût notamment en utilisant des écluses, évitement et autres coussins berlinois ce qui offre un coût moyen de 20 000 € HT par Km à traiter en zone de modération de vitesse. A l'opposé, un traitement systématique des intersections sous forme de plateaux piétons aura un coût moyen de 100 000 € HT par Km.

Dès lors, la fourchette de coût total exprimée est fonction de l'action 1.5 qui s'établit entre le coût minimum attendu et le coût maximum attendu, les aides et subventions afférentes étant proportionnelles une fourchette similaire a été adoptée.

⁽⁴⁾ NB : la répartition entre les communes et le Département ne peut être actée dans le cadre du PLD. Le Département est maître d'ouvrage sur les voies départementales mais cela ne détermine pas sa participation au projet. Ainsi, il est indiqué la part maximum supportable par le Département s'il réalise l'ensemble des aménagements sur ses voiries.

⁽⁵⁾ NB : ratios de coût utilisés pour les aménagements cyclables

| Piste cyclable | Bande cyclable | Trottoir partagé | Zone 30 | Zone de rencontre |
|----------------|----------------|------------------|-------------|-------------------|
| 300 €/mètre | 35 €/mètre | 35 €/mètre | 100 €/mètre | 200 €/mètre |

8.

L'échéancier des actions



Echéancier de l'action 1

| N° | Actions | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | De 2020 à 2030 |
|-----|--|---|--|-----------------------------|------|------|--|
| 1 | Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification | | | | | | |
| 1.1 | Réorganiser la hiérarchisation fonctionnelle du réseau | Action réalisée dans le cadre du PLD | | | | | |
| 1.2 | Adapter la configuration des voies à leur niveau de hiérarchisation | Principe d'aménagement validé dans le cadre du PLD. Aménagement de voirie au fur et à mesure des projets sur la base des principes adoptés | | | | | |
| 1.3 | Réguler les carrefours | Mise en place la nouvelle régulation des carrefours | | | | | |
| 1.4 | Jalonner la circulation automobile | | Réalisation du schéma directeur de jalonement Mise en place du jalonement | Mise en place du jalonement | | | |
| 1.5 | Pacifier les secteurs à enjeux | Réalisation de 30 % des aménagements de modération de vitesse prioritaires ⁽¹⁾ | | | | | Réalisation des 70 % restants |
| 1.6 | Un nouveau franchissement de l'Ourcq et une réorganisation du Pont de Bondy | Etude de réorganisation des circulations routières et autoroutières | | | | | Mise en œuvre des aménagements visant à réduire les difficultés sur le Pont de Bondy |

⁽¹⁾ NB : les aménagements de modération de vitesse prioritaires sont présentés dans la carte p.139



Echéancier de l'action 2

| N° | Actions | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | De 2020 à 2030 |
|----------|--|--|---|------------------------------|------|------|-------------------------------|
| 2 | Affirmer la pratique des modes actifs | | | | | | |
| 2.1 | Améliorer les cheminements piétons sur l'ensemble du territoire | | Meilleure prise en compte des flux piétons au niveau des traversées en lien avec l'action 1.3 | | | | |
| 2.1 | Améliorer les cheminements piétons sur l'ensemble du territoire | Réalisation de 40 % des aménagements de modération de vitesse prioritaires ⁽¹⁾ | | | | | Réalisation des 60 % restants |
| 2.1 | Améliorer les cheminements piétons sur l'ensemble du territoire | Sécurisation des 110 établissements scolaires (<i>dont 78 sont traités avec les zones de modération de vitesse</i>) | | | | | |
| 2.2 | Développer la pratique cyclable grâce aux aménagements | Généralisation des doubles sens cyclables en zone de modération de vitesse, ouverture des couloirs bus aux cycles et généralisation des SAS vélo | | | | | |
| 2.2 | Développer la pratique cyclable grâce aux aménagements | Réalisation de 60 % des aménagements cyclables prioritaires ⁽¹⁾ | | | | | Réalisation des 40 % restants |
| 2.3 | Réaliser un plan de jalonnement des modes actifs | | Réalisation du schéma directeur de jalonnement | Mise en place du jalonnement | | | |
| 2.4 | Développer un service de location de vélos électriques | Etude de faisabilité technique & financière | | | | | |

⁽¹⁾ NB : les aménagements de modération de vitesse & cyclables prioritaires sont présentés dans la carte p.139



Echéancier de l'action 3

| N° | Actions | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | De 2020 à 2030 |
|-----|--|--|---|------|------|--|--|
| 3 | Rendre les transports en commun plus attractifs | | | | | | |
| 3.1 | Profiter de la restructuration du réseau pour améliorer l'offre de bus | | | | | Restructuration des lignes en lien avec le Tzen 3 et l'extension de T1 | Restructuration des lignes en lien avec le M11 |
| 3.2 | Améliorer la circulation des bus | Etude technique pour les aménagements nécessaires sur les principaux points durs | Travaux d'aménagements au niveau des 3 carrefours prioritaires et des 5 axes prioritaires en lien avec les projets de modération de vitesse et d'aménagements cyclables | | | | |
| 3.3 | Améliorer l'accès aux pôles d'échange | Etude du pôle Gallieni | Etude des futurs pôles | | | | |
| 3.3 | Améliorer l'accès aux pôles d'échange | Lancement des travaux en fonction de l'avancement des projets modes lourds sur les zones de modération de vitesse, les aménagements cyclables et le stationnement des vélos. | | | | | |
| 3.4 | Développer de nouveaux transports sur le territoire s'adaptant à d'autres contraintes | Etude sur le projet de téléphérique entre Romainville et Les Lilas | | | | | |
| 3.5 | Veiller à la mise en accessibilité des arrêts | Mise en accessibilité des 11 lignes diurnes et de l'intégralité des Noctiliens (<i>au moins 70 % des arrêts accessibles</i>) | | | | | |
| 3.6 | Développer un service d'autopartage sur Est Ensemble | Réunions pour étudier la faisabilité technique & financière de solutions d'autopartage | | | | | |



Echéancier de l'action 4

| N° | Actions | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | De 2020 à 2030 |
|-----|--|---|--|------|------|------|----------------|
| 4 | Gérer le stationnement sur Est Ensemble | | | | | | |
| 4.1 | Faire évoluer l'organisation et les réglementations du stationnement sur Est Ensemble | Mise en place par les communes des recommandations d'extension des zones réglementées de stationnement | | | | | |
| 4.2 | Mieux contrôler le stationnement | Mise en œuvre des moyens humains et matériels pour mieux contrôler le stationnement | | | | | |
| 4.2 | Mieux contrôler le stationnement | | Campagne de communication annuelle sur le stationnement illicite | | | | |
| 4.3 | Favoriser une mutualisation du stationnement privé dans les futurs opérations immobilières | Mise à jour des PLU des communes pour favoriser la mutualisation dans les nouvelles opérations immobilières | | | | | |
| 4.3 | Favoriser une mutualisation du stationnement privé dans les futurs opérations immobilières | Prise en compte du stationnement mutualisé dans tous les projets de ZAC | | | | | |
| 4.4 | Agir sur les normes des PLU en matière de stationnement | Mise à jour des PLU des communes pour celles qui ne suivent pas les prescriptions du PDU IF et du PLD au niveau de la règle U12 | | | | | |
| 4.5 | Offrir un meilleur équilibre en voirie entre les voitures, les vélos et les deux roues motorisées | Matérialisation des places et création des places GIG-GIC manquantes | | | | | |
| 4.5 | Offrir un meilleur équilibre en voirie entre les voitures, les vélos et les deux roues motorisées | Mise en place du stationnement vélos et deux roues motorisées sur Est Ensemble | | | | | |



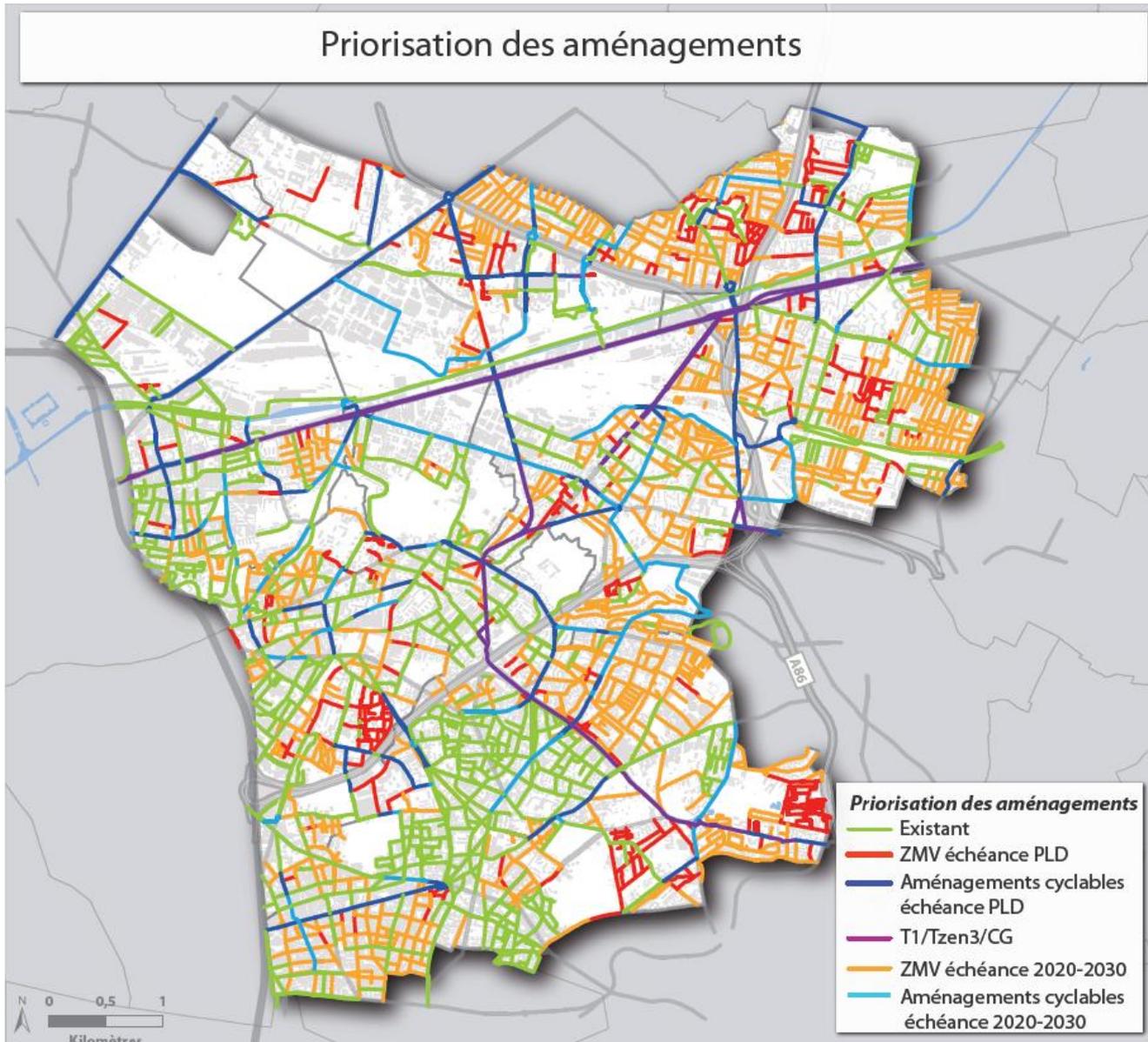
Echéancier de l'action 5

| N° | Actions | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | De 2020 à 2030 |
|-----|---|--|---|------|------|------|----------------|
| 5 | Améliorer le transport et la livraison des marchandises | | | | | | |
| 5.1 | Mettre en place un schéma d'itinéraires poids lourds | | Mise en place des arrêts sur la circulation des PL et mise en place du jalonnement spécifique pour les PL. Informations des arrêts auprès des sociétés de GPS. | | | | |
| 5.2 | Réglementer les aires de livraison sur le territoire | Définition conjointe des réglementations de livraisons à l'échelle d'Est Ensemble | Mise en place des réglementations | | | | |
| 5.3 | Accompagner le développement de la logistique fluviale/ferrée autour du canal de l'Ourcq par la création de Centre de Distribution Urbaine | Etudier auprès d'opérateurs potentiels la faisabilité technique et financière de la création de Centre de Distribution Urbaine | Mise en service, sous réserve d'un opérateur, de centre de distribution urbaine | | | | |



Priorisation des aménagements (cyclable + ZMV)

Priorisation des aménagements



Logique de priorisation :

Sur les secteurs ANRU ; sur les cheminements piétons prioritaires & sur les itinéraires cyclables structurants du PDU IF



Echéancier de l'action 6

| N° | Actions | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | De 2020 à 2030 |
|----------|---|---|---|------|------|------|----------------|
| 6 | Communiquer, sensibiliser, observer | | | | | | |
| 6.1 | Communiquer et informer sur les déplacements alternatifs | Ouverture des données Open Data | Création / distribution des cartes temps de parcours modes actifs | | | | |
| 6.1 | Communiquer et informer sur les déplacements alternatifs | Installation des plans de quartiers au fur et à mesure des aménagements | | | | | |
| 6.2 | Lancer des plans de déplacements | Réalisation d'un PDA commun à Est Ensemble et aux Villes | | | | | |
| 6.2 | Lancer des plans de déplacements | Accompagnement d'Est Ensemble pour la réalisation de PDES et PDIE | | | | | |
| 6.3 | Renforcer la perméabilité des ZAC aux modes actifs | Rôle de coordinateur pour acter les principes de perméabilité dans les projets de ZAC | | | | | |
| 6.4 | Suivre et évaluer le projet du PLD | Restitution de l'outil de suivi à l'approbation du PLD | Collecte des données nécessaires aux indicateurs et réalisation annuelle d'un tableau de bord du suivi des actions du PLD | | | | |

9.

Annexe 1 : Le diagnostic complet

10.

Annexe 2 :
Le plan d'actions complet