

**DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES**

Direction des Transports et des Mobilités

**Objet : Avis de Grand Paris Grand Est sur le Plan des Mobilités en Ile-de-France**  
*Projet arrêté par le Conseil Régional d'Ile-de-France par délibération du 27 mars 2024*

## Table des matières

Contexte .....	3
Le Plan des Mobilités en Ile-de-France.....	4
Objectifs principaux.....	4
Projets structurants et renforcement de l'intermodalité.....	4
Promotion des modes actifs et partage de la voirie.....	4
Cohésion territoriale et inclusion sociale .....	5
Logistique durable .....	5
Préservation de l'environnement et adaptation climatique .....	5
Amélioration de la sécurité routière .....	5
Le territoire de Grand Paris Grand Est .....	6
Le Plan Local de Mobilité de Grand Paris Grand Est .....	9
Avis de Grand Paris Grand Est sur le PDMIF.....	10
Préambule .....	10
Axe 1 - Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs.....	10
Axe 2 - Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité.....	13
Axe 3 - Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements .....	13
Axe 4 - Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo .....	14
Axe 5 - Développer les usages partagés de la voiture.....	16
Axe 6 - Renforcer l'intermodalité et la multimodalité .....	16
Axe 7 - Rendre la route plus multimodale, sûre et durable .....	18
Axe 8 - Mieux partager la voirie urbaine .....	18
Axe – 9 Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux .....	19
Axe – 10 Soutenir une activité logistique performante et durable.....	20

Axe 11- Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules.....	21
Axe 12 - Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire .....	22
Axe 13 - Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable .....	23
Axe – 14 Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements.....	23
Annexe Accessibilité .....	27
Annexe : Normes de stationnement .....	29

## Contexte

Ile-de-France Mobilités (IDFM) a engagé dès 2022 la révision du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France de 2014, conformément aux dispositions des articles L. 1214-24 à 28 du code des transports.

Le 6 février 2024, en application des dispositions des articles L. 1214-24 et 25 du code des transports, le conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités a délibéré sur le projet de plan des mobilités d'Ile-de-France (PDMIF), puis l'a transmis au conseil régional d'Ile-de-France pour arrêt par courrier en date du 13 février 2024.

Lors de sa séance du 27 mars 2024, et par délibération n° CR 2024-002, le conseil régional d'Ile-de-France a arrêté le projet de Plan des Mobilités en Ile-de-France proposé par Ile-de-France Mobilités. Ce projet est constitué de trois documents : le projet de plan des mobilités, l'annexe accessibilité et le rapport environnemental. La Région Ile-de-France a ainsi la charge de poursuivre la procédure de révision de ces documents.

Le projet de Plan des Mobilités en Ile-de-France se décline selon 14 axes et 46 actions :

Axe 1 « Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs »

Axe 2 « Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité »

Axe 3 « Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements »

Axe 4 « Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo »

Axe 5 « Développer les usages partagés de la voiture »

Axe 6 « Renforcer l'intermodalité et la multimodalité »

Axe 7 « Rendre la route plus multimodale, sûre et durable »

Axe 8 « Mieux partager la voirie urbaine »

Axe 9 « Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux »

Axe 10 « Soutenir une activité logistique performante et durable »

Axe 11 « Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules »

Axe 12 « Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire »

Axe 13 « Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable »

Axe 14 « Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements »

En application de l'article L. 1214-25 du code des transports, et par courrier en date du 5 juin 2024, la Région Ile-de-France a sollicité Grand Paris Grand Est pour un avis régulièrement délibéré dans un délai de six mois sur le PDMIF arrêté par le conseil régional le 27 mars 2024.

Comme celui de l'ensemble des partenaires publics associés, l'avis de Grand Paris Grand Est sera versé au dossier d'enquête publique que le conseil régional souhaite organiser au premier semestre 2025.

Ainsi, l'avis de Grand Paris Grand Est sur le projet de PDMIF est soumis à l'approbation du Conseil de Territoire en date du 12 novembre 2024.

## Le Plan des Mobilités en Ile-de-France

Le projet de Plan des mobilités en Île-de-France, arrêté par le Conseil régional le 27 mars 2024, définit la stratégie régionale pour la mobilité durable sur les dix prochaines années. Ce plan vise à transformer en profondeur les systèmes de transport de la région pour répondre aux enjeux environnementaux, économiques et sociaux. Il propose des actions pour rendre les déplacements plus fluides, accessibles, et plus respectueux de l'environnement.

Le PDMIF s'inscrit dans une démarche pour faire face aux défis climatiques, sociaux et économiques de la région Ile-de-France. Il repose sur une transformation des infrastructures, des comportements et de l'offre de transport, afin de garantir une mobilité durable, inclusive et résiliente à l'horizon 2030.

### Objectifs principaux

L'un des axes majeurs du PDMIF est la réduction des émissions de gaz à effet de serre. En s'inscrivant dans les objectifs de l'Accord de Paris, le plan prévoit une diminution de 26 % des émissions liées aux transports d'ici 2030, par rapport à 2019. Cet effort vise à atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. Pour cela, la transition énergétique des véhicules et la promotion de solutions de mobilité moins polluantes sont des priorités du PDMIF.

Parallèlement, le plan ambitionne une amélioration significative de la qualité de l'air dans la région. Des mesures sont prévues pour réduire les concentrations de polluants atmosphériques, notamment le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et les particules fines (PM10 et PM2.5), qui demeurent problématiques dans certains secteurs. Le respect des seuils réglementaires sera renforcé, avec des objectifs progressifs en ligne avec les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

En matière de transition énergétique, le plan entend notamment accélérer l'électrification des véhicules. Cela concerne non seulement les voitures particulières, mais aussi les poids lourds et véhicules utilitaires légers. Des technologies comme le bioGNV (gaz naturel pour véhicules) et l'hydrogène seront également développées, notamment pour le transport de marchandises.

### Projets structurants et renforcement de l'intermodalité

Le Grand Paris Express, projet structurant du PDMIF, joue un rôle central dans cette transformation. Quatre nouvelles lignes de métro automatique seront créées d'ici 2030, desservant à terme 68 nouvelles gares. Ces infrastructures de transport, largement connectées au réseau existant (métro, RER, Transilien et tramway), visent à décongestionner les réseaux actuels tout en réduisant l'usage de la voiture. Le Grand Paris Express facilitera également les déplacements entre la petite couronne et la grande couronne, contribuant ainsi à un rééquilibrage des mobilités au sein de la région.

Le renforcement de l'intermodalité est une priorité pour améliorer la fluidité des déplacements en Ile-de-France. Le plan met l'accent sur la meilleure connexion entre les différents modes de transport, qu'il s'agisse des transports en commun, des vélos ou des voitures partagées. Le but est de rendre les trajets plus efficaces en facilitant les correspondances entre les différents réseaux, tout en favorisant l'utilisation de moyens de transport collectifs ou partagés.

### Promotion des modes actifs et partage de la voirie

Le PDMIF place également une importance particulière sur la promotion des modes de déplacement actifs, tels que la marche et le vélo. L'objectif est de tripler le nombre de déplacements à vélo d'ici 2030, en proposant des infrastructures adaptées et sécurisées. Des efforts significatifs seront également déployés pour encourager la mobilité piétonne, en plaçant le piéton au cœur des politiques de mobilité. Ce changement doit

s'accompagner d'un partage de la voirie entre piétons, cyclistes, véhicules motorisés et transports en commun, afin de permettre une cohabitation sécurisée de tous les usagers.

## Cohésion territoriale et inclusion sociale

Le droit à la mobilité pour tous est un autre pilier de ce plan. Il vise à améliorer l'accès aux transports pour les publics les plus vulnérables, notamment les personnes en situation de handicap ou de précarité. Un effort particulier sera fait pour améliorer l'accessibilité des infrastructures de transport pour les personnes à mobilité réduite. Le plan prévoit également des solutions adaptées pour les territoires moins bien desservis, comme les zones rurales et les quartiers populaires. Des solutions comme le transport à la demande ou des services de mobilité solidaire seront renforcées pour garantir l'équité territoriale.

## Logistique durable

Le volet logistique du PDMIF est essentiel pour optimiser le transport de marchandises tout en réduisant son impact environnemental. La cyclologistique, qui consiste en l'utilisation de vélos pour les livraisons du dernier kilomètre, sera développée notamment dans les zones denses comme Paris et sa petite couronne. Par ailleurs, le plan soutient la création de hubs logistiques multimodaux dans les centres urbains pour limiter les distances parcourues par les poids lourds. Il s'agit également d'encourager le recours aux modes de transport alternatifs à la route, comme le fret fluvial ou ferroviaire, pour réduire les nuisances liées au transport routier.

## Préservation de l'environnement et adaptation climatique

Le PDMIF prend en compte les enjeux climatiques. Il prévoit des mesures pour adapter les infrastructures de transport aux aléas climatiques récurrents et croissants, tels que les inondations ou les vagues de chaleur. Ces infrastructures devront être conçues de manière à être résilientes face à ces phénomènes. Par ailleurs, l'aménagement des infrastructures existantes devra respecter l'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN), en minimisant la consommation d'espaces naturels et en favorisant la végétalisation des zones urbaines.

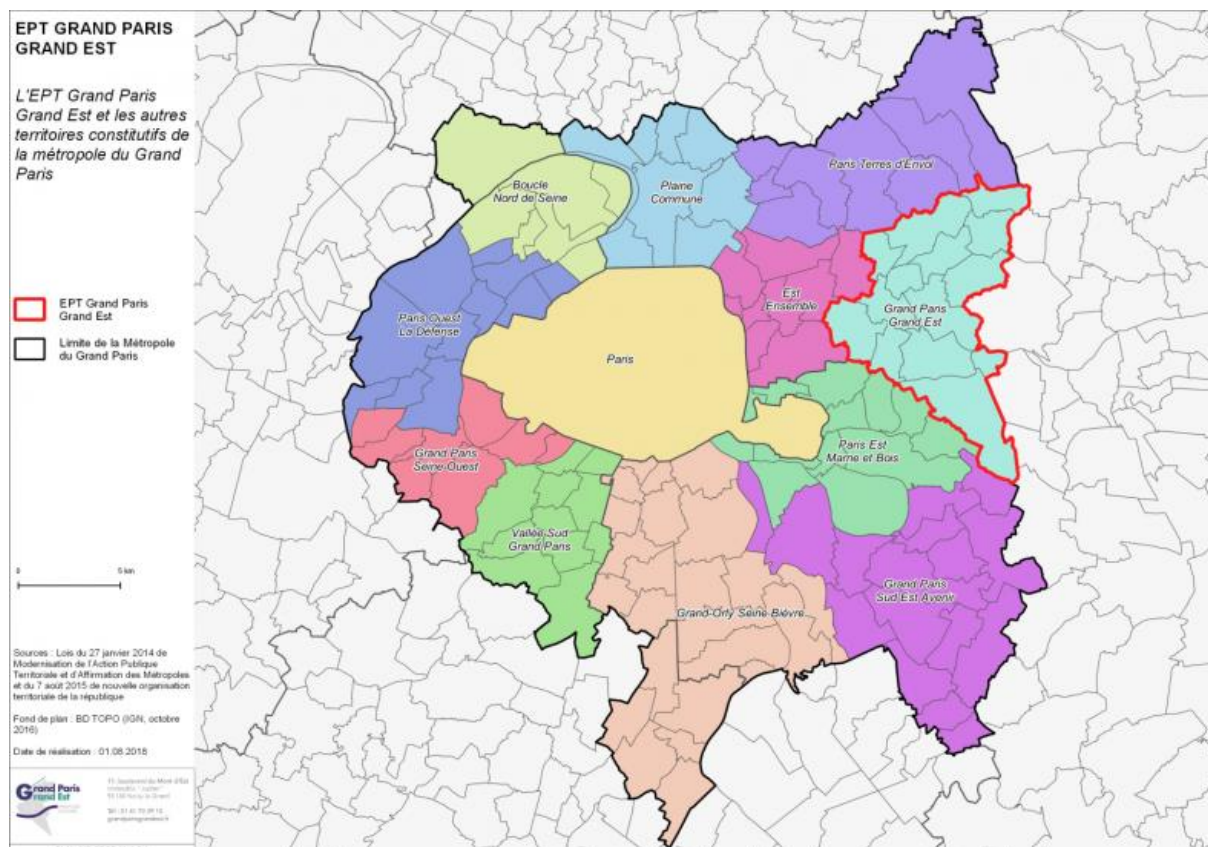
## Amélioration de la sécurité routière

La sécurité routière constitue aussi une priorité dans le plan. L'objectif fixé est une réduction de moitié des accidents graves et mortels d'ici 2030, avec une attention particulière portée aux usagers vulnérables, comme les piétons et les cyclistes. Le plan soutient aussi des actions pour améliorer la qualité de vie des usagers des transports en commun, en renforçant la sécurité et le confort dans les bus, métros, et trains.

## Le territoire de Grand Paris Grand Est

### Description du territoire

Créé le 1er janvier 2016 en Seine-Saint-Denis, Grand Paris Grand Est regroupe les 14 communes suivantes : Clichy-sous-Bois, Coubron, Gagny, Gournay-sur-Marne, Le Raincy, Livry-Gargan, Les Pavillons-sous-Bois, Montfermeil, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Noisy-le-Grand, Rosny-sous-Bois, Vaujours, Villemomble. Le territoire de Grand Paris Grand Est compte plus de 400 000 habitants et couvre un territoire de 72 km<sup>2</sup>.



### Qualité de l'air et transport routier

Grand Paris Grand Est fait partie de la zone sensible pour la qualité de l'air en Ile-de-France.

Le secteur routier y domine largement les modes de déplacement. Cette situation s'explique par le caractère majoritairement résidentiel du territoire et l'importance quotidienne des trajets domicile-travail dirigés vers l'extérieur du territoire. En ce qui concerne les flux pendulaires, la voiture individuelle est le mode de transport privilégié (46%) par les habitants. Le taux moyen de véhicules par ménage sur le territoire s'élevait ainsi à 1,05 en 2021 (avec un taux de motorisation compris entre 0,84 et 1,49). Ce taux est plus élevé que la moyenne de la métropole (0,67) et que la moyenne d'Ile-de-France (0,88).

A noter que les étapes de dépôt des enfants à l'école, ou nourrice ou centres de loisirs génèrent également de nombreux déplacements.

Par ailleurs, le territoire est parcouru par de grands axes routiers qui font partie du réseau magistral francilien (A4, A3, A86). Ces infrastructures permettent de connecter le territoire au reste de la métropole mais concentrent également des trafics de transit importants qui sont sources de nuisances (ex : 85000 vh/jr sur l'A4 à Noisy-le-Grand, 90000 vh/jr sur l'A86 à Rosny-sous-Bois).

Ces caractéristiques ont de fortes conséquences sur la qualité de l'air puisque le secteur du transport routier est le deuxième émetteur de polluants atmosphériques sur le territoire. Il est responsable de plus de 60% des oxydes d'azote. C'est également l'un des principaux contributeurs aux émissions de NH3 et l'un des contributeurs significatifs aux émissions de particules fines du territoire.

### Mobilités douces

La marche à pied est peu utilisée pour les déplacements domicile-travail (seulement 5% en 2015), pour lesquels la voiture particulière et les transports en commun dominent. Cette proportion est plus faible, mais comparable à celle constatée dans le reste de la Métropole du Grand Paris (8%).

Les quartiers pavillonnaires sont très étendus et peu desservis par les transports en commun, et beaucoup de famille doivent intégrer dans leur parcours domicile-travail le dépôt des enfants à l'école ou centre de loisirs. Ce qui rend l'usage de la voiture souvent incontournable.

La marche est en revanche très utilisée pour les déplacements du quotidien réalisés pour des motifs de loisirs, d'achats ou d'accompagnement de personnes : 63% des déplacements de moins de 2 km internes au territoire sont ainsi réalisés à pied.

En ce qui concerne les déplacements en vélo, les éléments suivants sont à retenir :

- 200 km d'aménagements cyclables sur le territoire, principalement constitués de pistes cyclables ;
- De nombreuses discontinuités d'aménagements limitent les liaisons intercommunales ;
- cinq stations Vélib' sont aujourd'hui installées sur le secteur de la ville de Rosny-sous-Bois.

Au regard des différentes initiatives relatives au vélo sur le territoire de Grand Paris Grand Est (plans vélos communaux, Réseau Vélo Ile-de-France porté par la Région, Plan Vélo Métropolitain porté par la Métropole du Grand Paris et Plan Vélo Départemental), il y a aujourd'hui un enjeu réel à développer une stratégie cyclable à l'échelle du territoire afin de développer la pratique du vélo et d'améliorer l'intermodalité : infrastructures, signalétiques, services, stationnement, prise en compte des largeurs de voirie disponibles, actions pédagogiques et d'accompagnement notamment.

La topographie / le relief (pente, déclivité...) du territoire sont des éléments caractéristiques qui contraignent les mobilités notamment actives.

### Desserte en transport en commun

En tant que territoire de Petite Couronne, Grand Paris Grand Est souffre d'une desserte insuffisante par les transports en commun qui ne permet pas d'initier un report modal significatif. Les moyens consacrés au développement de l'offre de transports et aux mobilités alternatives à la voiture particulière n'ont pas encore permis de répondre à ces enjeux. En conséquence, le Conseil Territorial du 17 d'octobre 2017 a acté « l'enclavement d'une partie du territoire et l'insuffisance des liaisons en transports en commun entre ses différentes communes et déterminé l'intérêt de pouvoir conduire une réflexion et de mener des études en vue de l'harmonisation des conditions de déplacement sur son territoire ».

Néanmoins, le territoire de Grand Paris Grand Est s'inscrit dans une dynamique marquée par des projets de transport majeurs destinés à renforcer le réseau structurant : Grand Paris Express (lignes 15 Est, 15 Sud et 16), prolongement du Métro 11 entre Rosny-Bois-Perrier et Noisy-Champs, lignes de transport en commun en site propre (T-Zen 3 et Bus Bords de Marne sur l'ex-RN34), et le bouclage de la ligne de tramway T4 à Montfermeil. Ces grands projets bouleverseront profondément le paysage et seront des atouts. Leur fonctionnement ne sera optimal qu'en étant accompagné par des évolutions et des adaptations de l'offre de mobilité dans son intégralité.

### Transport fluvial

Des infrastructures de transport fluvial traversent le territoire dans le sens Est-Ouest : le canal de l'Ourcq (au Nord des commune de Pavillons-sous-Bois et Livry-Gargan), le canal de Chelles (sur le territoire des

communes de Gournay-sur-Marne et Neuilly-sur-Marne), et la Marne. Le canal de Chelles double la Marne qui est fermée à la navigation sur la section entre Vaires-sur-Marne et Neuilly-sur-Marne.

Ces infrastructures permettent la circulation des péniches et embarcations de transport fluvial (grand gabarit - 1000T pour le canal de l'Ourcq, gabarit Freycinet – 450T pour le canal de Chelles).

Deux ports fluviaux dédiés à des activités de logistique sont présents sur ces deux infrastructures, à Gournay-sur-Marne et aux Pavillons-sous-Bois.

\*\*\*

Grand Paris Grand Est porte de grandes ambitions en matière de développement territorial qui se traduiront dans les années à venir par la mise en œuvre de projets majeurs dans les domaines économique, résidentiel, social ou culturel.

L'offre de transport (bus urbain, bus à haut niveau de service, métro, mobilités douces, free-floating, services de location...), en tant qu'offre de maillage du territoire, sera une condition de réussite de ce développement.

## Le Plan Local de Mobilité de Grand Paris Grand Est

L'Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est s'engage dans la procédure d'élaboration d'un Plan Local de Mobilité (PLM). Son lancement a été approuvé lors du Conseil de territoire du 25 juin 2024. L'objectif est d'accompagner le changement des pratiques de déplacements et d'améliorer les conditions de transports et d'accessibilité du territoire.

L'élaboration du Plan Local de Mobilité est prévue par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de décembre 2019. Celle-ci impose une déclinaison du Plan des Mobilités d'Île-de-France (anciennement Plan de déplacements urbains d'Île-de-France ou « PDUIF ») par des Plans Locaux de Mobilité à échelon localisé à compter du 1er janvier 2021. Le Plan Local de Mobilité constitue ainsi une déclinaison territorialisée du Plan des Mobilités d'Ile-de-France élaboré par Ile-de-France Mobilités.

Les Etablissements Publics Territoriaux de la Métropole du Grand Paris doivent ainsi réaliser un Plan Local de Mobilité à l'échelle de leur territoire. La mise en œuvre de cette démarche relève également de la compétence Mobilité de Grand Paris Grand Est au titre de sa composante « élaboration d'un plan local de déplacements ».

L'Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est envisage le Plan Local de Mobilité comme un outil privilégié pour construire et mettre en œuvre une politique globale de mobilité sur son territoire. La finalité de ce document sera principalement d'obtenir une meilleure planification de la mobilité à l'échelle de Grand Paris Grand Est, en prenant en compte l'ensemble des modes et motifs de déplacement.

Les principaux objectifs du Plan Local de Mobilité de Grand Paris Grand Est consistent à améliorer l'accessibilité du territoire, à favoriser les déplacements intra-territoriaux et à planifier l'ensemble des politiques de mobilité, tout mode de transport confondu, à l'échelle du territoire.

Le PLM pourra présenter des solutions nouvelles de mobilités (tels que le covoiturage, les transports à la demande, les mobilités actives, etc.) afin de compléter et soutenir le développement de l'offre de transports collectifs. Il devra également proposer des solutions d'amélioration de l'accessibilité du territoire et favoriser les déplacements au sein de l'intercommunalité, et avec les territoires voisins.

Le PLM abordera également les problématiques de stationnement (automobiles et vélos), de partage de la voirie, de réseaux d'avitaillement en énergie alternative et de logistique urbaine.

L'Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est construira son Plan Local de Mobilité le plus étroitement possible avec ses partenaires, en particulier : les collectivités, les instances supra communales, les institutions, les chambres consulaires et les associations (usagers des transports, environnement, personnes à mobilité réduite). En premier lieu, les attentes et enjeux de mobilité des 14 communes du territoire seront placés au cœur du Plan Local de Mobilité.

L'élaboration se déclinera en trois principales missions :

- Mission 1 : Diagnostic territorial et des mobilités, puis définition des ambitions et orientations ;
- Mission 2 : Elaboration du plan d'actions ;
- Mission 3 : Formalisation et concertation du Plan Local de Mobilité.

Le PLM sera soumis à l'approbation du Conseil de Territoire de décembre 2025.

## Avis de Grand Paris Grand Est sur le PDMIF

L'un des principaux enjeux du PDMIF et de sa déclinaison consiste à proposer des solutions de mobilité adaptées aux contextes territoriaux, et notamment accompagner la mise en œuvre de la région polycentrique.

Les communes de Grand Paris Grand Est font partie de la catégorie « cœur d'agglomération » sauf pour les communes de Coubron et Vaujours qui sont incluses dans la catégorie « couronne d'agglomération »<sup>1</sup>.

Pour le cœur d'agglomération, les principaux objectifs sont les suivants :

- Rapprocher les caractéristiques de la mobilité du cœur de celles de l'hypercentre : démotorisation des ménages et forte réduction des déplacements automobiles au profit d'un transfert modal massif vers les transports collectifs et le vélo, grâce à un développement orienté vers les transports collectifs et un renforcement de leur attractivité, et à un meilleur partage de l'espace public entre les modes et les usages.
- Préserver et développer des espaces pour la logistique.

Pour la couronne d'agglomération, l'enjeu est d'encourager un changement de pratiques vers un moindre recours aux modes individuels motorisés, en renforçant l'attractivité des mobilités alternatives : marche et vélo pour les déplacements de proximité, transports collectifs pour les déplacements en lien avec l'hypercentre et le cœur d'agglomération, usages partagés de la voiture.

### Préambule

Le Plan des mobilités en Île-de-France 2030 propose une feuille de route et des actions pour transformer les systèmes de transport dans la région Ile-de-France. Son objectif est de répondre aux défis climatiques, environnementaux et sociétaux, tout en modernisant le réseau de mobilité pour tous les Franciliens.

Le territoire de Grand Paris Grand Est (GPGE), situé en partie en zone dense et en partie dans des zones plus rurales, présente des enjeux spécifiques. Cette note d'analyse propose une évaluation, action par action du PDMIF, en prenant en compte à la fois les opportunités et les défis pour notre territoire.

Cet avis est accompagné de tableaux d'analyse qui reprennent en détail chaque axe et les mesures qui en découlent.

### Axe 1 - Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs

Grand Paris Grand Est bénéficiera des nouvelles lignes de métro du Grand Paris Express (GPE), avec les lignes 15 (Noisy-Champs, Rosny-Bois-Perrier) et 16 (Noisy-Champs, Clichy-Montfermeil, Sevran-Livry), apportant une nouvelle offre de transport rapide et efficace. Cependant, les infrastructures de transport sont encore insuffisantes dans certaines zones du territoire pour lesquelles les habitants sont fortement dépendants de la voiture.

---

<sup>1</sup> Pour les villes de Grand Paris Grand Est, il pourrait être proposé une autre classification dans chaque catégorie selon la desserte à venir par un transport en commun lourd, comme le Grand Paris Express (ex : une ville comme Neuilly-sur-Marne ne sera pas desservie par le Grand Paris Express).

Ainsi, le prolongement de ligne de métro 11 entre Rosny-Bois-Perrier et Noisy-Champs<sup>2</sup>, le bouclage de la ligne de tramway T4 dans le centre-ville de Montfermeil, les lignes de bus à Haut Niveau de Service (Bus Bords de Marne, et le T-ZEN 3 et son prolongement à Vaujours), la modernisation du RER A et la mise en œuvre de l'offre nominale du prolongement du RER E à La Défense pour le service annuel 2025 sont des projets nécessaires et structurants pour améliorer de manière significative les conditions de déplacement des habitants.

L'enjeu est également de garantir une interconnexion fluide entre les nouvelles lignes du Grand Paris Express et les réseaux de bus et de RER existant.

Le choc d'offre annoncé par le PDMIF est prometteur, mais dans les faits, les retards dans la livraison des infrastructures (comme observé dans le passé dans le cadre du Grand Paris Express) et l'absence de garantie de financement (concernant le métro 11 à Noisy-Champs en particulier) laissent planer des incertitudes sur la réalisation effective de ces projets dans les meilleurs délais. En effet, des villes du territoire ne sont toujours pas à ce jour desservies par un mode de transport en commun lourd (ex : Neuilly-sur-Marne, Vaujours, Coubron, Clichy-sous-Bois, Montfermeil...).

A noter que le PLUi prend en compte les demandes exprimées par Ile-de-France Mobilités et la Société des Grand Projets visant à faciliter la réalisation des ouvrages du Grand Paris Express. Les deux futurs pôles gares (Noisy-Champs et Clichy-Montfermeil) présents sur le territoire font l'objet d'OAP sectorielles garantissant leur bonne intégration dans les tissus urbains existants.

#### *Avis sur l'axe 1*

L'axe 1 est une action prioritaire pour le territoire, en particulier pour désengorger les réseaux actuels, notamment le RER A et le RER E qui traversent plusieurs des communes. L'EPT soutient fermement le développement des lignes du Grand Paris Express et recommande un suivi renforcé des délais de livraison. Grand Paris Grand porte également une attention particulière aux études et travaux pour réaliser les projets de transports structurants cités ci-dessus.

Le développement des Bus à Haut Niveau de Service améliorera la mobilité dans les zones actuellement mal desservies. Dans le cadre de ces projets, une attention particulière est à porter sur les espaces et fonctions partagées le long du tracé (circulation générale, vélos, piétons, stationnement, livraison) dans des zones complexes et déjà saturées par la circulation automobile.

A titre d'illustration, la séquence du projet Bus Bords de Marne entre la limite communale de Neuilly-Plaisance et Le Perreux-sur-Marne induit une réduction du nombre de voies de circulation conséquente. En effet, dans le sens Est-Ouest, le profil passera de 2 voies de circulation générale / 1 voie bus en site propre axial / une piste cyclable à 1 voie mixte (circulation générale et Bus) / une piste cyclable. Cette configuration présente un risque important de générer une situation de forte congestion et de report de la circulation dans les centres-villes. En termes de conditions de déplacement et de nuisances (sonores et pollution) pour nos riverains, il est nécessaire que les études soient suffisamment précises et partagées avec les collectivités par les maîtres d'ouvrage afin : de limiter les risques de report, d'assurer l'écoulement le plus fluide de la circulation générale et de garantir des conditions d'exploitation optimales pour le Bus Bords de Marne.

---

<sup>2</sup> Les études de faisabilité de ce prolongement ont été inscrites par Ile-de-France Mobilités au Contrat de Plan Etat Région 2023-2027, signé le 26 septembre 2024 par l'Etat et la Région Ile-de-France.

Si le PDMIF prévoit des développements massifs des transports collectifs, il reste des incertitudes quant à la capacité de réalisation dans les délais impartis. De plus, l'investissement massif requis pourrait entraîner des difficultés financières pour les collectivités locales, qui devront adapter leurs propres réseaux pour accueillir ces nouvelles infrastructures.

En ce qui concerne la qualité de service, l'amélioration de la régularité et de l'information voyageur, en particulier sur les lignes de bus et de RER, sont essentielles pour fidéliser les usagers, encourager le report modal et garantir des conditions de déplacement optimales. Par ailleurs, les salariés qui travaillent en horaires décalés doivent être mieux pris en compte avec le développement d'un système de réseau de transport spécifique.

A noter que la qualité de service de la ligne T4 est régulièrement remise en cause par les nombreux dysfonctionnements, pannes et incidents. Le renforcement des transports en commun doit ainsi en premier lieu se traduire par la garantie d'une qualité de service optimale.

Néanmoins, les investissements nécessaires à l'amélioration de la qualité et de la régularité sont élevés, et les résultats risquent de ne pas se concrétiser avant plusieurs années. Il faudra également veiller à ce que les zones moins denses du territoire, avec peu de lignes de bus ou des transports à faible fréquence / amplitude, ne soient pas négligées.

Avec l'arrivée du Grand Paris Express, il y a une forte attente du territoire pour permettre de meilleurs rabattements par l'intermédiaire des lignes de bus. Il est impératif que les villes du territoire non desservies par le Grand Paris Express puissent y être connectées par des lignes de bus efficaces en termes de fréquence, de parcours et de temps de trajet. Il est également indispensable aussi que tous les quartiers soient desservis par des transports en commun fiables et de qualité pour un rabattement optimal vers les lignes de bus à haut niveau de service.

L'arrivée de ces transports en commun structurants ne doit pas se faire au détriment des autres axes de transports en commun, souvent considérés comme secondaires, mais participant pleinement au rabattement et au maillage des territoires parfois éloignés des gares ou stations de tram ou du futur métro. En l'absence de solutions de rabattement efficaces dans certaines zones, l'impact sur la population sera limité.

EN ce qui concerne le prolongement du métro 11 entre Rosny-Bois-Perrier et Noisy-Champs, il constituera un élément primordial du maillage en transports en commun de l'Est parisien en général et du territoire de Grand Paris Grand Est en particulier. Compte tenu de l'enclavement d'un grand nombre de quartiers et de la congestion des principaux axes de transport routiers, le développement des transports en commun dans ce territoire est en effet urgent. Il permettra l'amélioration des conditions de transport des habitants, le désengorgement des lignes de RER et de bus, la contribution à la transition énergétique et au report modal, et l'accompagnement du développement du territoire.

Ce prolongement permettra d'irriguer et de desservir le cœur du territoire de Grand Paris Grand Est, d'Est en Ouest, qui n'est actuellement desservi par aucun transport en commun lourd. Le métro, moyen de transport en commun rapide, fiable et efficace, permettra de désaturer les axes routiers du centre du territoire et de faciliter les déplacements des habitants en proposant un mode de transport alternatif à l'utilisation de la voiture individuelle.

La ligne prolongée améliorera aussi l'accès des Séquano-Dionysiens au pôle universitaire et de recherche de la Cité Descartes. En outre, pour les entreprises et les salariés, le prolongement de la ligne 11 entre Rosny-Bois-Perrier et Noisy-Champs est nécessaire pour renforcer l'attractivité et la compétitivité du pôle économique du Grand Est parisien, accroître son poids économique en contribuant au rééquilibrage au sein de la métropole et augmenter le nombre de créations d'emplois de proximité pour les habitants améliorant ainsi leur quotidien.

Dans ce cadre, la contribution de Grand Paris Grand Est au volet mobilités du CPER 2023-2027, par délibération du conseil de territoire du 17 mai 2022 demandant à l'Etat la Région et Ile-de-France Mobilités de « confirmer la réalisation du prolongement de la ligne 11 de Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs », intègre également une évolution du tracé passant par la gare RER E Le Raincy-Villemomble-Montfermeil qui

permettra d'interconnecter la ligne 11 avec le RER E et la gare routière au Raincy, et avec le RER A et les lignes 15 Sud / 16 du Grand Paris Express à Noisy-Champs. Une nouvelle station sera également à envisager au nord de la ville de Noisy-le-Grand, à proximité de la ZAC des Hauts de Nesles.

Des réflexions sur l'opportunité d'envisager un arrêt entre la gare RER E Le Raincy-Villemomble-Montfermeil et l'actuel terminus de la ligne 11 à Rosny pourraient être menées.

En termes de représentation, il pourrait être opportun, pour les projets mentionnés au SDRIF-E et inscrits au CPER 2023-2027 (pour la réalisation des études, comme le prolongement de la ligne 11) de les faire figurer sur les cartographies du Plan des Mobilités en Ile-de-France même s'il s'agit de projets à plus long terme que 2030.

Enfin, la sécurité des voyageurs apparaît comme un enjeu transversal à de nombreuses actions. Le plan met en avant des mesures concrètes pour améliorer la sécurité des usagers, notamment en intégrant des dispositifs de sécurisation dans les pôles d'échanges multimodaux et les gares.

Cependant, pour le territoire de Grand Paris Grand Est, des préoccupations subsistent. Le plan propose des actions qui vont dans la bonne direction, mais une mise en œuvre renforcée, avec une attention particulière aux infrastructures locales et à la présence d'agents de sécurité dans les transports en commun, sera nécessaire pour garantir un sentiment de sécurité accru pour tous les usagers du territoire.

## Axe 2 - Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité

Les piétons, en particulier dans les centres-villes historiques ou les zones résidentielles récentes, manquent souvent de trottoirs suffisamment larges, de passages sécurisés ou de parcours agréables. Cette action vise à inverser cette tendance en leur redonnant plus de place.

### *Avis sur l'axe 2*

Le développement de la marche à pied est un levier efficace pour encourager les déplacements de proximité, réduire les embouteillages, et améliorer la santé publique.

Toutefois, les projets de réaménagement devront s'accompagner de mesures pour ne pas augmenter la congestion automobile et garantir la sécurité des piétons. Grand Paris Grand Est souhaite des aménagements qui permettent de mieux partager la voirie en accueillant les piétons et les cyclistes. Il convient également de ne pas reporter les flux de circulation dans les centres-villes.

Une réduction trop drastique de l'espace réservé aux véhicules pourrait créer des tensions sur des activités nécessaires au fonctionnement et développement de notre territoire (commerces, stationnements, livraisons...) et contraindre les automobilistes qui n'ont pas d'alternatives viables (dans l'attente de l'arrivée des lignes du Grand Paris Express ou de métro par exemple). De plus, ces réaménagements nécessiteront des budgets conséquents, alors que les communes de notre territoire doivent déjà faire face à des contraintes budgétaires.

La mobilité piétonne n'est pas du tout traitée sous le prisme du loisir et/ou du tourisme. La définition de sentiers pédestres remarquables en milieu urbain reliant des points d'intérêt dans une commune ou une intercommunalité pourrait constituer un moyen de promouvoir la pratique de la marche.

## Axe 3 - Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements

Toutes les gares RER et arrêts de bus du territoire ne sont pas encore entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). Cette action, qui prévoit l'amélioration de l'accessibilité dans toute la région Ile-de-France, est une opportunité pour combler ces lacunes. Il est essentiel que ces adaptations se fassent rapidement et prioritairement, notamment dans les gares à forte fréquentation.

### *Avis sur l'axe 3*

La mise en accessibilité du réseau de transports collectifs et de la voirie est une action primordiale pour Grand Paris Grand Est, avec de nombreux usagers ayant des besoins spécifiques (personnes âgées, familles avec enfants, personnes en situation de handicap). Un effort particulier doit être fait pour rendre accessibles les infrastructures existantes, en complément des nouvelles gares du Grand Paris Express.

Le Plan des Mobilités en Ile-de-France doit être une opportunité pour penser la mobilité douce et l'accessibilité dans une logique de parcours pour compléter les installations déjà réalisées (exemple des stations de bus accessibles aux personnes à mobilité réduite / souffrant de handicap qui nécessitent de prévoir les circulations avec des trottoirs également accessibles).

Bien que cette action soit essentielle, la mise en œuvre concrète risque de prendre du temps et d'être coûteuse. De nombreuses gares et stations de bus ne pourront être entièrement modernisées d'ici à 2030, ce qui pourrait laisser une partie de la population toujours exclue des bénéfices de la mobilité accessible.

Le financement de ces projets de mise en accessibilité, même si des subventions sont apportées par Ile-de-France Mobilités pour la mise en accessibilité des arrêts de bus par exemple, pourrait également présenter des difficultés pour certaines communes. Des financements supplémentaires pourraient être nécessaires pour réaliser ces aménagements dans un délai optimal (ex : arrêts de bus sur voirie communale, mise en application des PAVE – plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics).

## **Axe 4 - Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo**

Le territoire de Grand Paris Grand Est, notamment dans ses zones périurbaines et résidentielles, présente un fort potentiel pour le développement de l'usage du vélo. De nombreuses initiatives sont en cours sur le territoire : plans vélos communaux, Réseau Vélo Ile-de-France (Région Ile-de-France), Plan Vélo Métropolitain (Métropole du Grand Paris) et Plan Vélo Départemental (Seine-Saint-Denis).

Cependant, les infrastructures cyclables sont actuellement sous-développées et parfois discontinues. Les voies cyclables sont souvent limitées ou mal adaptées, et la sécurité des cyclistes demeure une préoccupation majeure, surtout dans les zones à forte densité de circulation automobile.

La circulation à vélo est très complexe sur le territoire en raison des conditions de circulation routière denses, des points noirs de circulation (notamment les routes départementales, les carrefours, les ponts, etc.), des voiries étroites et de la topographie du territoire.

L'adaptation de la voirie existante et le traitement des points noirs de la circulation en lien avec l'arrivée de Bus à Haut Niveau de Service sur les routes départementales feront partie des priorités de traitement.

### *Avis sur l'axe 4*

La promotion du vélo comme mode de déplacement écologique et pratique est une priorité pour notre territoire. Nous appuyons le développement d'un réseau cyclable cohérent, sécurisé et interconnecté avec les gares du

Grand Paris Express, du RER et du T4. Un réseau continu de pistes cyclables est essentiel pour atteindre l'objectif de développement de l'usage du vélo sur le territoire<sup>3</sup>.

Une forte coordination entre les gestionnaires de voirie (communes et Département) et les porteurs de plans stratégiques (comme la Région Ile-de-France et la Métropole du Grand Paris) est nécessaire. Les enjeux de continuité, de jonctions de pistes cyclables pour relier les villes, les pôles et les territoires limitrophes sont primordiaux pour assurer un maillage cohérent d'aménagements cyclables.

Les stations de vélo en libre-service devraient également être étendues pour couvrir des zones plus vastes, notamment autour des grands pôles<sup>4</sup>. Le vélo a vocation à devenir un mode de déplacement du quotidien pour les courtes et moyennes distances. Cependant, une analyse des besoins, des coûts de mise en place et de la maîtrise d'ouvrage de ces équipements, et de la maintenance des stations de vélos en libre-service sera essentielle avant tout déploiement.

Faciliter l'accès à des services de réparation ou d'autoréparation (garage solidaire pour les véhicules et réparations des vélos) doivent en outre être des solutions à développer pour encourager la pratique du vélo.

Par ailleurs, sans une politique d'incitation plus forte (subventions pour l'achat de vélos, sécurité renforcée) et un accompagnement à la mise en selle / promotion du vélo, les infrastructures risquent de ne pas être pleinement utilisées. De plus, le financement et l'entretien des pistes cyclables pourraient représenter des investissements supplémentaires pour les communes, dont les réalisations devront s'accompagner de subventions octroyées par d'autres partenaires financiers.

Pour les Zone d'Activités Economiques, il serait opportun de proposer un plan d'actions avec notamment l'accompagnement à la réalisation d'un plan des mobilités entreprises ou inter-entreprises, avec des actions d'animation territoriale spécifiques autour du vélo.

Les infrastructures existantes présentées dans les cartes annexées aux mesures 4.1.1 et 4.1.2 gagneraient à plus de précision. Dans le cas de la Seine-Saint-Denis :

- il manque les berges de la Marne,

A noter qu'il existe des pistes cyclables sur les berges au niveau de Neuilly-Plaisance, mais qui ne peuvent être aux normes préconisées par le Réseau Vélo Ile-de-France sans retirer une importante partie de la végétation (il faudrait sauvegarder la majorité de la végétation existante pour respecter la ZAN). C'est pourquoi un itinéraire via la RD934 pour le Réseau Vélo Ile-de-France dans ce secteur est préconisé.

- Les figurés entre l'existant et le projeté devraient être plus contrastés (ex sur la D970, le plan donne l'impression que la continuité cyclable est presque achevée).

La mesure 4.2.3 "Développer le stationnement vélo sur voirie", qui vise à atteindre un ratio minimal de places de stationnement pour les vélos sur le domaine public, nous semble particulièrement ambitieuse. Si l'objectif d'augmenter le nombre de places dédiées au stationnement des vélos est louable et nécessaire pour encourager l'usage de ce mode de transport, sa mise en œuvre pourrait rencontrer plusieurs défis. D'une part, atteindre un ratio minimal de places de stationnement sur le domaine public nécessitera des aménagements

---

<sup>3</sup> A titre d'illustration, l'avenue Outrebon à Villemomble, colonne vertébrale de la commune, fait déjà l'objet de réflexion avec des travaux engagés à partir de janvier 2025, veillant à dédier une partie plus importante de la voirie aux modes actifs.

<sup>4</sup> A titre d'illustration, la ville de Livry-Gargan ambitionne de déployer des services en faveur du vélo (vélos en libre-service par exemple) et de faciliter la pratique de la marche à pied.

importants dans les zones déjà fortement urbanisées, où l'espace disponible est limité. La concurrence entre les différents usages de la voirie, notamment pour le stationnement des voitures, risque de créer des tensions, surtout dans les centres-villes denses. D'autre part, l'installation de stationnements vélo adaptés et sécurisés implique des coûts supplémentaires pour les collectivités locales, qui devront investir dans des infrastructures pérennes et bien situées. Ainsi, bien que cette mesure soit en phase avec les objectifs de transition écologique, elle nécessitera une forte mobilisation des acteurs locaux et un soutien financier accru pour être pleinement réalisable.

En ce qui concerne les prescriptions et recommandations pour les locaux vélos dans les constructions (logements, bureaux, etc...), nous faisons la suggestion que le nombre d'emplacement vélos ne soit plus simplement réfléchi en surface au sol mais également en volume. En effet, le rangement des vélos peut se traiter en superposition.

## Axe 5 - Développer les usages partagés de la voiture

Grand Paris Grand Est, en tant que territoire périurbain avec des zones faiblement desservies par les transports collectifs, reste fortement dépendant de l'usage de la voiture. Le développement des usages partagés, comme le covoiturage ou l'autopartage, représente une solution potentielle pour réduire le nombre de véhicules sur la route et diminuer les émissions polluantes. Cependant, ces initiatives peinent encore à se développer en dehors des zones urbaines denses.

Avec ses axes routiers congestionnés comme l'A4, Grand Paris Grand Est bénéficierait grandement du développement du covoiturage. Des incitations financières pour les usagers pourraient encourager cette pratique, en particulier pour les trajets domicile-travail.

L'autopartage constitue également un enjeu pour le lissage des heures de pointe pour les zones d'activités économiques et pôles d'emploi.

### *Avis sur l'axe 5*

Grand Paris Grand Est soutient pleinement l'idée de promouvoir les usages partagés de la voiture, en particulier dans les zones rurales ou peu desservies par les transports en commun sur notre territoire. Des aires de covoiturage pourraient être créées aux abords des grands axes routiers (comme l'A4 et la RD933) pour faciliter les trajets domicile-travail. Ces initiatives, combinées à des incitations financières, participeraient à réduire les émissions de gaz à effet de serre et la congestion.

Les solutions d'usages partagés comme le covoiturage sont aussi jugées pertinentes pour le territoire de Grand Paris Grand Est afin d'offrir de nouvelles possibilités d'accès à la voiture pour les ménages non-motorisés.

L'autopartage constitue également une solution de mobilité alternative à la voiture individuelle pour les ménages non-motorisés et de lissage des heures de pointe pour les zones d'activités économique, les pôles d'emploi, les sites universitaires et les pôles de formation.

Le développement du covoiturage et de l'autopartage dépend de changements culturels importants, qui peuvent être lents à se produire. En l'absence de véritables incitations financières ou d'infrastructures adaptées, ces solutions risquent de rester marginales dans les zones moins denses.

## Axe 6 - Renforcer l'intermodalité et la multimodalité

L'intermodalité est un enjeu essentiel pour Grand Paris Grand Est, où de nombreux usagers doivent combiner différents modes de transport pour leurs déplacements quotidiens. La connexion avec les pôles de transports RER et plus globalement l'intermodalité est une préoccupation importante.

L'intermodalité permet non seulement de simplifier les déplacements mais également de rendre les transports en commun plus attractifs face à l'usage du véhicule individuel. En multipliant les points de connexion et en améliorant la fréquence des correspondances, les transports collectifs deviennent une véritable alternative, à la fois pratique et écologique. Les usagers peuvent ainsi combiner plusieurs moyens de transport sans perte de temps excessive, favorisant une mobilité durable et désengorgeant les routes.

L'amélioration et la création de pôles d'échanges multimodaux (Clichy-Montfermeil, Noisy-Champs, Rosny-Bois-Perrier), dotés d'infrastructures adaptées pour le vélo, le covoiturage et les transports en commun, permettra de fluidifier les trajets et de réduire la dépendance à la voiture. Cependant, certains pôles de notre territoire manquent encore d'infrastructures modernes et suffisantes.

La réalisation des pôles du Grand Paris Express sur le territoire (Noisy-Champs, Clichy-Montfermeil et Rosny-Bois-Perrier) constitue ainsi un enjeu majeur dans l'amélioration des conditions de déplacement et l'intégration de tous les modes de déplacement.

#### *Avis sur l'axe 6*

L'amélioration et la création de pôles d'échange est une priorité pour faciliter les connexions entre les différents modes de transport (bus, RER, vélo). Les pôles des RER E et RER A existant doivent faire l'objet d'un diagnostic et d'un état des lieux pour que les transporteurs et Ile-de-France Mobilités puissent engager les études et travaux d'amélioration nécessaires. L'ajout de parkings vélos, de bornes de recharge électrique, ainsi que des infrastructures pour les bus et cars express renforcera l'attractivité de ces pôles.

Lorsque cela s'avère nécessaire, la création de parkings-relais doit être préconisée pour permettre un rabattement efficace vers les transports collectifs et ainsi limiter les trafics de transit dans les centres-villes et les quartiers résidentiels. Leur création doit être impérative pour accompagner l'arrivée des gares structurantes, notamment celle de Clichy/Montfermeil.

La restructuration des réseaux de bus, dans le cadre de l'arrivée d'un projet de transport structurant, doit être concertée dès la phase d'études préliminaires avec les acteurs locaux par Ile-de-France Mobilités. L'objectif serait de mieux anticiper les besoins en amont (fréquence, amplitude, desserte et itinéraire des bus, garantie de qualité de service) et ainsi dimensionner les infrastructures en conséquence.

D'autres moyens de transport permettront aussi d'encourager le report modal vers les nouvelles lignes de métro comme le Car Express ou la prolongation du T-ZEN 3 jusqu'à Vaujours.

Le coût des travaux des pôles constitue une charge financière importante pour les collectivités locales qui sont fléchées pour les postes d'investissements relatifs aux actions d'intermodalité (éco-station bus, parking-relais, cheminements piétons, aménagements cyclables, places dépose / reprise...). Une gestion coordonnée des maîtres d'ouvrage ainsi qu'un appui financier aux collectivités de la part des partenaires financeurs potentiels sont nécessaires pour garantir la réalisation des infrastructures pour une intermodalité optimale.

Par ailleurs, un point d'attention est à porter sur les perturbations liées aux périodes de chantiers, pour ne pas décourager les usagers pendant la transition et les travaux, et accueillir les voyageurs dans de bonnes conditions. L'enjeu de l'indemnisation des commerçants lors de phases travaux est également à prendre en compte pour ne pas casser les dynamiques commerciales des cœurs de ville.

In fine, une interopérabilité efficace doit passer par la possible combinaison d'achat de titres combinés (vélo + covoiturage ; parking relais + TC...).

L'information voyageur doit être lisible, accessible et compréhensible par tous les publics et doit être plurilingue.

## Axe 7 - Rendre la route plus multimodale, sûre et durable

Le territoire de Grand Paris Grand Est est traversé par de nombreuses routes à fort trafic, notamment l'A4, la RD933, la RD934 et la RD970.

La sécurisation et la modernisation de ces axes sont essentielles pour assurer la sécurité des usagers, qu'ils soient piétons, cyclistes, automobilistes ou utilisateurs de transports en commun. La multimodalité implique également de repenser la voirie pour offrir plus d'espaces partagés entre les différents modes. La sécurité sur les routes de Grand Paris Grand Est, particulièrement pour les piétons et les cyclistes, est un ainsi un enjeu majeur.

Moderniser les routes en incluant des passages sécurisés pour les piétons, des voies cyclables protégées, et des dispositifs pour réduire la vitesse sur des axes identifiés comme accidentogènes pourrait réduire considérablement les accidents.

### *Avis sur l'axe 7*

Grand Paris Grand Est soutient l'idée de rendre les routes plus sûres et plus adaptées à une utilisation multimodale. Des voies réservées aux bus et au covoiturage pourraient être envisagées sur les grands axes pour fluidifier les trajets et inciter au partage des modes de transport. La sécurisation des abords des écoles et des zones résidentielles est également une priorité pour le territoire.

Néanmoins, la transformation des routes pour intégrer plusieurs modes de transport peut être coûteuse et complexe. Dans certains secteurs, l'espace disponible est limité, et réaménager les routes pourrait causer des perturbations importantes. Les projets multimodaux pourraient entrer en conflit avec la nécessité de fluidifier le trafic automobile, et le risque d'augmenter la congestion et le report dans les centres-villes et quartiers résidentiels demeure important.

## Axe 8 - Mieux partager la voirie urbaine

Le partage de la voirie entre voitures, vélos, piétons et bus est un enjeu majeur sur le territoire de Grand Paris Grand Est. L'espace public est souvent contraint, en particulier dans les villes où les rues sont étroites. Cette action propose de rééquilibrer l'usage de la voirie en faveur des modes de transport les plus durables (vélos, piétons, transports en commun).

### *Avis sur l'axe 8*

Le partage de la voirie est essentiel pour favoriser une mobilité durable. L'extension des zones piétonnes et la création de pistes cyclables sécurisées, voire de zones à 30 km/h pourraient être des mesures à soutenir.

Néanmoins, il est nécessaire de prendre en compte les usagers et habitants pour qui la voiture reste un moyen de transport nécessaire (domicile-travail, dépôt des enfants, domicile-étude...), notamment dans l'attente de l'arrivée du Grand Paris Express ou du prolongement de la ligne de métro 11 à Noisy-Champs. Réduire l'espace dédié aux véhicules sans offrir d'alternatives viables pourrait causer des congestions supplémentaires. De plus, la mise en œuvre de ces politiques nécessite des moyens financiers importants, qui peuvent s'avérer difficiles à mobiliser pour les communes qui sont gestionnaires de voirie.

La cartographie proposée dans le PDMIF ne comporte aucune coupure urbaine majeure sur le territoire de l'EPT, ce qui était déjà le cas dans le PDUIF. Les points proposés constituent d'ailleurs plus des goulets d'étranglement que des coupures. Conformément au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLUi arrêté de Grand Paris Grand Est, il faudrait au moins mentionner :

- le pont de Neuilly,
- le franchissement par passerelle sur la Marne et le canal de Chelles entre Ville-Evrard, le parc de la Haute île et les berges de Noisy-le-Grand,
- le secteur Rosny 2 (de part et d'autre de la gare).

Il faudrait également prendre en compte les franchissements de l'A4, de la Marne et des canaux de l'Ourcq et de Chelles, les voies ferrées, et le pont du Vert Galant qui se trouve en limite de la commune de Tremblay-en-France et Vaujours.

Les axes départementaux, comme la RD934 / RD970 / RD933, constituent également des axes de coupure urbaine et très fortement circulés où les situations de forte congestion sont fréquentes.

En outre, à l'image de la coupure naturelle telle que la Marne ou de coupures infrastructurelles, la topographie est un frein dans la pratique des modes actifs.

## Axe – 9 Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

Le stationnement est une problématique complexe sur le territoire de Grand Paris Grand Est, en particulier dans les zones résidentielles où l'espace est limité. Cette action vise à adapter les politiques de stationnement pour mieux répondre aux besoins locaux, tout en réduisant l'emprise de la voiture dans les centres urbains et en favorisant le stationnement relais pour encourager l'usage des transports en commun.

### *Avis sur l'axe 9*

Les politiques de stationnement doivent être adaptées selon les contextes locaux.

Lorsque le besoin est nécessaire, la mise en place et le développement de parkings-relais aux abords des pôles gares structurants (comme les pôles du Grand Paris Express à Clichy-Montfermeil et Noisy-Champs) pourra grandement inciter à l'usage des transports en commun.

A titre d'illustration, la gare de Clichy-Montfermeil sera sûrement une gare de rabattement pour les communes limitrophes non desservies par la ligne 16 et des villes plus lointaines de Seine-et-Marne.

La mise en place de parkings-relais nécessite des investissements importants et des espaces dédiés, ce qui pourrait poser un problème dans certaines communes où le foncier est limité. Il est également crucial de garantir une interconnexion efficace entre ces parkings et les réseaux de transport en commun.

Restreindre l'accès au stationnement dans certaines zones pourrait générer des difficultés pour les résidents et les commerçants, surtout dans les secteurs où les alternatives à la voiture sont limitées. La suppression des places de stationnement sans solution de remplacement efficace pourrait entraîner une hausse des stationnements illégaux et des congestions.

Concernant la réglementation du stationnement et la mise en place du stationnement payant, les différences entre les zones 3/4/5 dans la classification des recommandations sont à clarifier. En effet, les enjeux de stationnement ne sont pas les mêmes selon si on se situe en zone 3/4/5 (proche couronne, moyenne couronne, grande couronne). Cette mesure peut être injuste socialement et économiquement notamment pour la grande couronne.

En ce qui concerne les mesures de réduction du nombre de places de stationnement en zone dense, on ne peut pas raisonner de la même manière selon si l'on se trouve en proche, moyenne ou grande couronne. Or, la typologie définie par IDFM rassemble les mêmes ambitions pour les zones 3/4/5 mais dans des contextes urbains totalement différents, tout quartier et zone d'habitat confondu.

La régulation de l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé peut avoir un impact sur les capacités de déplacement des habitants, notamment ceux qui sont dépendants à l'automobile en raison de la faible desserte en transport en commun.

Les normes actuelles de stationnement figurant au Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de Grand Paris Grand Est sont celles du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUiF). Les nouvelles normes vont contribuer à réduire de manière significative le nombre de places exigées, notamment dans le pavillonnaire. Dans ce cadre, Grand Paris Grand Est souhaite maintenir les dispositions actuelles du PLUi dans le futur Plan des Mobilités en Ile-de-France. A minima, il faudrait peut-être conditionner l'entrée en vigueur de ces nouvelles normes à la mise en service effective des lignes du Grand Paris Express et d'autres projets de transports structurants comme le bouclage de la ligne T4.

Il faut en effet éviter d'aboutir à une saturation du stationnement sur le domaine public.

A noter qu'une analyse détaillée des normes de stationnement, en lien avec le PLUi de Grand Paris Grand Est, est fournie en annexe.

## Axe – 10 Soutenir une activité logistique performante et durable

Grand Paris Grand Est est un territoire avec de nombreuses zones commerciales et industrielles qui induisent des flux réguliers de marchandises, mais également des flux de transit. Le développement d'une logistique durable, notamment via la cyclologistique par exemple ou l'utilisation de véhicules moins polluants (biogaz, hydrogène), est crucial pour réduire les nuisances générées par le trafic routier, surtout dans les zones résidentielles. La cyclologistique, qui consiste à utiliser des vélos pour la livraison de marchandises, est particulièrement adaptée aux centres urbains où les livraisons par véhicules polluants créent de nombreuses nuisances.

### *Avis sur l'axe 10*

La mise en œuvre des actions de cet axe permettrait de mieux organiser la logistique urbaine tout en réduisant son impact environnemental. Les hubs logistiques doivent être développés en priorité dans des zones stratégiques pour réduire les distances parcourues par les véhicules de livraison et faciliter les livraisons en mode doux dans les centres urbains. Ces hubs pourraient se situer à proximité des grands axes routiers et ferroviaires. La gestion du « dernier kilomètre » est aussi primordiale.

A l'échelle d'un territoire comme Grand Paris Grand Est, il est ainsi nécessaire de porter des réflexions sur :

- l'optimisation des flux de marchandises et les livraisons,
- la favorisation de la transition des flottes vers des véhicules, non polluant, neutres en carbone et non bruyant,
- la sensibilisation des consommateurs aux enjeux de la logistique.

Le Plan des Mobilités en Ile-de-France doit mener des réflexions sur la limitation de circulation des poids lourds qui embolissent les grands axes des villes et génèrent des nuisances et de l'insécurité.

La transition vers une logistique plus verte nécessitera des investissements considérables, notamment pour l'achat de véhicules propres et la création d'infrastructures adaptées. Les entreprises locales pourraient être

réticentes à s'engager dans cette transition sans un soutien financier important. De plus, l'espace disponible pour développer des infrastructures logistiques est limité, surtout dans les zones urbaines denses.

La cyclologistique nécessite des infrastructures adaptées, comme des pistes cyclables sécurisées et des espaces de stockage spécifiques, ce qui pourrait poser des problèmes d'aménagement.

Les mesures sur la logistique urbaine vont peut-être au-delà du ressort de compétences des communes/EPT, mais davantage à l'échelle métropolitaine par exemple (pacte logistique métropolitain).

L'enjeu d'acculturation des habitants au sujet des pratiques de consommation doit trouver un pendant dans l'acculturation et l'accompagnement des acteurs économiques à déployer les outils de plan de mobilité employeur, de mutualisation des espaces de livraisons et des livraisons elles-mêmes au sein des pôles d'emplois.

En ce qui concerne le développement des modes fluvial et ferroviaire pour la mobilité des marchandises, Grand Paris Grand Est identifie des opportunités de mise en œuvre de cette mesure notamment par la Marne, le canal de l'Ourcq et le faisceau ferroviaire de la grande ceinture.

## Axe 11- Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

La transition énergétique dans le secteur des transports est un enjeu majeur pour le territoire de Grand Paris Grand Est, notamment pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'accélération de cette transition passe par l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques et la promotion des véhicules propres auprès des particuliers et des entreprises. Cependant, le coût de cette transition pourrait freiner son adoption, notamment pour les ménages et habitants les plus modestes.

Les réseaux de bus et les flottes publiques sont encore majoritairement thermiques. Le plan propose de favoriser l'électrification ou l'hybridation des flottes, voire de développer des véhicules fonctionnant à l'hydrogène. Cela concerne notamment les bus qui sont des éléments clés pour les déplacements dans notre territoire.

La transition énergétique des véhicules demeure une orientation forte.

### *Avis sur l'axe 11*

Le développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques dans les parkings publics et privés constitue une opportunité. Des mesures financières incitatives pour l'achat de véhicules propres, combinées à une offre de recharge accessible, pourraient permettre d'accélérer cette transition.

En effet, le coût d'acquisition de ces véhicules, couplé à l'augmentation du coût de l'énergie, les rend peu accessibles à une grande partie de notre population.

Soutenir la conversion des flottes de véhicules professionnels est une mesure nécessaire pour diminuer les émissions polluantes dans les zones urbaines et industrielles de Grand Paris Grand Est. Des subventions et des incitations fiscales pour les entreprises pourraient accélérer cette transition.

Le coût des véhicules électriques et des infrastructures de recharge reste un frein important pour de nombreux ménages et petites entreprises. De plus, l'offre de véhicules propres (voitures électriques ou au biogaz) reste encore limitée sur le marché. Il sera donc difficile d'atteindre les objectifs de transition énergétique fixés pour 2030 sans des subventions massives et un soutien financier aux ménages et entreprises.

La création d'un réseau de bornes de recharge, notamment à proximité des gares, des centres commerciaux et des zones résidentielles, pourrait encourager les habitants à adopter des véhicules électriques.

Les zones à faibles émissions (ZFE) visent à réduire la pollution en limitant l'accès aux véhicules les plus polluants dans les zones délimitées. Néanmoins, ces mesures risquent de pénaliser les ménages les plus modestes, qui ne peuvent pas toujours se permettre de changer de véhicule. Une attention particulière doit être portée à la mise en place de dispositifs d'accompagnement financier pour éviter une marginalisation des populations moins favorisées.

Le développement de transports publics électriques ou à hydrogène est une initiative qui contribuera à l'amélioration de la qualité de l'air et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Néanmoins, l'intégration de nouvelles technologies comme l'hydrogène dans les transports publics nécessite des investissements considérables en termes d'infrastructures et de formation des opérateurs. Si ces coûts sont sous-estimés, cela pourrait ralentir la mise en œuvre du projet.

Concernant l'hydrogène, cette technologie étant encore en phase de développement, il pourrait être judicieux, dans un premier temps, de prioriser des solutions techniques éprouvées, comme l'énergie électrique. L'hydrogène reste néanmoins une énergie d'avenir, avec un fort potentiel pour décarboner certains secteurs à long terme.

## Axe 12 - Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire

Le territoire de Grand Paris Grand Est comporte des populations très diverses en termes de revenus, dont des populations vulnérables. L'action visant à coordonner une politique publique de mobilité solidaire est particulièrement pertinente pour garantir que toutes les catégories de population aient accès à des solutions de transport adaptées à leurs besoins.

Grand Paris Grand Est est confronté à des disparités importantes en termes d'accès à la mobilité, notamment pour les personnes en situation de précarité ou vivant dans des territoires éloignés des grands axes de transport. Cette action propose de renforcer la mobilité solidaire, c'est-à-dire d'offrir des solutions de transport adaptées aux populations les plus vulnérables (personnes en insertion, familles à bas revenus, etc.).

### *Avis sur l'axe 12*

Proposer des actions pour viser à réduire les inégalités d'accès aux transports dans notre territoire est une priorité, notamment dans la perspective du développement d'une offre de transports lourds à venir (Grand Paris Express, Bus à Haut Niveau de Service, prolongement du métro 11 à Noisy-Champs).

Il est essentiel de garantir que les personnes en difficulté puissent bénéficier d'une mobilité adaptée, à un coût raisonnable, notamment dans les quartiers populaires. Le renforcement des services adaptés aux horaires de travail et la mise en place de tarifs solidaires sont des solutions qui pourraient grandement améliorer l'inclusion sociale de ces populations. De plus, des actions de sensibilisation et d'accompagnement à la mobilité, notamment pour les demandeurs d'emploi et les jeunes, doivent être intégrées dans cette action.

L'enjeu de la cohérence et de la lisibilité de la tarification des transports en commun est primordial, et doit participer à l'inclusivité et l'accessibilité des transports en commun du territoire.

La démarche lancée par Ile-de-France Mobilité de la nouvelle tarification applicable au 1er janvier 2025 participe à l'atteinte de cet objectif mais devra être définitivement clarifiée et consolidée.

En particulier, il devra être garanti que les nouvelles lignes du Grand Paris Express soient intégrées dans cette nouvelle tarification unique, sans création de nouvelles tarifications spéciales pour les territoires les plus éloignés.

L'accompagnement des populations les plus précaires dans la transition vers des modes de transport durables est essentiel pour assurer une équité sociale face aux changements en matière de mobilité. Les ménages à faibles revenus et certaines catégories vulnérables peuvent en effet rencontrer des difficultés d'adaptation aux mobilités actives, que ce soit en raison d'obstacles financiers, matériels ou pratiques.

La coordination entre les différents acteurs (Île-de-France Mobilités, communes, Grand Paris Grand Est, associations, etc.) est primordiale pour rendre l'exécution des actions efficaces. Les dispositifs de sensibilisation et d'accompagnement à la mobilité auprès des publics fragiles, en travaillant avec les associations locales et les acteurs du domaine social est une nécessité.

### Axe 13 - Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable

Le territoire de Grand Paris Grand Est n'est pas une destination touristique majeure comme Paris intra-muros. Néanmoins, le territoire a un fort potentiel pour encourager le tourisme local et régional, en particulier autour de ses espaces naturels et culturels à valoriser<sup>5</sup>.

Cet axe du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 vise à promouvoir des modes de transport plus durables pour le tourisme, tels que le vélo, les transports en commun, ou la marche, en facilitant l'accès aux sites touristiques et en améliorant la qualité de l'information pour les visiteurs.

#### *Avis sur l'axe 13*

Cet axe peut contribuer à la réduction de l'empreinte carbone du tourisme sur notre territoire.

L'amélioration des transports en commun ou des services / infrastructures pour les mobilités douces permettrait non seulement de désengorger les routes, mais aussi de renforcer l'attractivité du territoire.

Encourager une mobilité touristique plus durable, présente une opportunité pour le territoire de Grand Paris Grand Est de renforcer son attractivité touristique tout en réduisant l'impact environnemental des déplacements des visiteurs. Toutefois, pour que cette action soit efficace, il sera crucial de développer des infrastructures adaptées et d'assurer une coordination étroite entre les opérateurs de transport et les gestionnaires des sites à potentiels touristiques. Le succès de cette action dépendra également de la capacité à promouvoir activement les alternatives à la voiture, et à rendre ces alternatives à la fois accessibles et pratiques pour les touristes.

### Axe – 14 Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements

L'axe 14 du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 se concentre sur l'adaptation des comportements en matière de mobilité. Pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de pollution, il est nécessaire de modifier en profondeur les habitudes de déplacement des Franciliens. Cette action propose de mettre en place des initiatives incitatives telles que le management de la mobilité en entreprise, la sensibilisation aux alternatives à la voiture individuelle (comme le vélo, le covoiturage, les

---

<sup>5</sup> A titre d'illustration, la ville de Vaujours indique avoir de nombreux espaces verts à valoriser pour ce type de circulation.

transports en commun), et des politiques d'accompagnement ciblées pour des groupes spécifiques comme les travailleurs, les étudiants / scolaires et les touristes.

Sur le territoire de Grand Paris Grand Est où de nombreuses personnes sont encore dépendantes de la voiture individuelle, il existe une marge de progression importante pour faire évoluer ces comportements. Les actions visant à encourager le télétravail, à adapter les horaires de travail pour éviter les heures de pointe, ou à sensibiliser les entreprises et les employés à des solutions de mobilité partagée pourraient contribuer à désengorger les routes et à réduire la pollution.

#### *Avis sur l'axe 14*

L'évolution des comportements en matière de mobilité est une étape clé pour atteindre les objectifs de transition écologique sur notre territoire. Grand Paris Grand Est, qui est en partie composé de zones périurbaines où la dépendance à la voiture est élevée, bénéficierait grandement d'initiatives incitant les entreprises à promouvoir des modes de transport plus durables. Des initiatives comme le management de la mobilité en entreprise peuvent encourager l'adoption du télétravail, d'horaires décalés, ou du covoiturage, réduisant ainsi la congestion aux heures de pointe. Nous recommandons également la mise en place d'incitations financières pour l'utilisation des modes de transport durables, ainsi que le soutien aux employeurs qui développent des plans de mobilité.

Si le management de la mobilité peut effectivement aider à transformer les habitudes de déplacement, cela nécessite une volonté active des entreprises et des acteurs locaux. Or, sur certains territoires de Grand Paris Grand Est, particulièrement ceux abritant de petites entreprises ou dans les zones rurales, la mise en œuvre de tels plans de mobilité pourrait être complexe pour les employeurs. De plus, inciter les travailleurs à changer leurs comportements sans offrir des alternatives solides (réseau de transport collectif plus performant, infrastructures pour le covoiturage ou le vélo) risque d'avoir des effets limités.

La réussite de cette action repose sur une collaboration étroite entre les entreprises, les collectivités locales, et les opérateurs de transport, ainsi que sur des incitations économiques fortes pour les employeurs et les employés. La gestion de la mobilité ne pourra être efficace que si elle s'accompagne également d'infrastructures solides et de campagnes de sensibilisation efficaces, adaptées aux spécificités locales de Grand Paris Grand Est.

L'orientation stratégique visant à limiter le recours à la voiture pour les déplacements domicile-travail est essentielle pour Grand Paris Grand Est. L'objectif de déployer des plans de mobilités inter-employeurs (PDMEc) ou propre aux entreprises doit améliorer les flux de transports en milieu urbain dense.

La réflexion autour du lissage des flux routiers en direction des bassins d'emplois doit être couplée à la question de la desserte des bassins de formation (Université, Clusters, CFA) qui constituent un enjeu à part entière tant en termes de tarification pour des offres combinées que d'offres de nouveaux services (plateformes de covoiturage, autopartage, vélo). La structuration de l'offre entre les parties prenantes au travers d'un plan de mobilité inter-universités ou laboratoires et entreprises au sein d'un cluster par exemple constitue un chaînon complémentaire à la démarche en direction des bassins d'emplois (ZAE/ZI ou zone commerciale).

Au sein d'une zone d'emplois, il s'agit d'inciter les parties prenantes - avec une gouvernance adaptée, à mutualiser les adhésions à des systèmes d'autopartage, y compris en développant l'économie de la fonctionnalité au travers de la mise à disposition de flottes de véhicules privées au service d'autres acteurs économiques d'un périmètre donné. Cette pédagogie doit s'articuler avec l'implication de membres d'une gouvernance enrichie des premières propositions du Plan des Mobilités de la Région.

Dans cette optique, le PCAET constitue un levier mobilisable pour les EPCI afin de réaliser cet objectif aux côtés de la CCI. L'accompagnement des entreprises par l'information réglementaire, des actions d'animation de territoire et la mise à disposition de ressources techniques et humaines est un premier pas.

L'appui de Pro'Mobilité pour réunir les parties prenantes (entreprises, collectivités, consulaires, comités d'entreprises et clubs d'entreprises) est primordial mais apparaît limité dans ses capacités à agir avec une vingtaine de conseillers à l'échelle régionale.

Structurer les plans de mobilité employeurs et inter-employeurs doit être articulé à des actions de transformations urbaines couplées à une offre de services construites avec les acteurs dans une logique de mutualisation :

- Park de vélo commun, parkings mutualisés au sein des ZAE ou ZI, achat en commun de flotte de vélo, mutualisation des flottes de véhicules, abonnement inter-entreprise à des offres d'autopartage, mutualisation des espaces de livraison, réversibilité des espaces de livraison pour favoriser le stationnement nocturne des flottes de poids lourds,
- Développer les expérimentations pour les livraisons en horaires décalées,
- Sensibiliser les employeurs à la RSE et aux enjeux de gestion des déchets et élaborer des solutions visant une gestion mutualisée des déchets au sein des ZAE/ZI.

Pour accompagner ces transformations servicielles, les normes réglementaires doivent accentuer les résultats attendus. Le référentiel de surface par employé pour organiser le nombre de places de vélo à installer doit être réinterrogé. L'hypothèse de 15 à 20m<sup>2</sup> par salarié nous semble haute, considérant qu'une option de 10 à 15m<sup>2</sup> paraît plus adaptée à la réalité des usages et permet par ailleurs de fixer une ambition plus volontariste. Ces orientations nécessitent une mise en œuvre et du temps humain pour réussir le pari d'une transformation de l'animation des ZAE/ZI. La vingtaine de conseillers Pro'Mobilité n'est pas suffisante et devrait s'accompagner de managers des ZAE/ZI à l'image des managers des commerces dans les villes. Un programme d'action tels que « Action cœur de Ville » décliné au plus près des pôles d'emploi et de formation devrait pouvoir être imaginé.

Enfin, ces orientations ne seront réellement opérationnelles, notamment les plans de mobilité employeur ou inter-employeur, qu'accompagnées de solutions digitales intégrées permettant l'achat de prestations combinées mixtes autour du covoiturage, de la mobilité douce et des transports collectifs (vélo+transport en commun).

Ces moyens viendront compléter l'idée exprimée dans le PDMIF visant à construire de l'animation territoriale dans le but de solidariser les parties prenantes en direction des pouvoirs publics. Si les clubs d'entreprises et associations de commerçants peuvent construire des solidarités collectives au travers d'animations territoriales dans l'objectif d'exprimer des demandes de transformations de voirie ou de modifications de dessertes (horaires, fréquence), elles ne sauraient être l'unique voie de transformation. Le développement de l'IA et une infrastructure matérielle et tarifaire intégrée viendra compléter l'idée de transformer les représentations individuelles en volonté collective.

Enfin, aux côtés de la fluidification du réseau routier, le développement du recours au fluvial pour l'approvisionnement et l'évacuation des déchets de chantiers constitue un levier essentiel de la logistique urbaine. Grand Paris Grand Est dispose d'ores et déjà de deux ports urbains à vocation industrielle et connectés à la Marne par le canal de Chelles (entreprise Syneos) pour Gournay et relié au canal de l'Ourcq pour les Pavillons-sous-Bois. Ces ports peuvent venir appuyer une démarche de gestion des chantiers exemplaires.

De même, le développement des connexions de transport aux réseaux ferrés existants pour limiter le recours aux transports lourds doit pouvoir être porté par la puissance publique dans la gestion de ses chantiers et dans le développement de pôles d'activités économiques à vocation industrielle notamment.

Ces éléments peuvent s'inscrire dans une logique de métabolisme urbain autour de la logistique du dernier kilomètre dans une intensité urbaine visant à renouveler les ports urbains existants autour de hub de transports multi-modaux de dimensions plus modestes permettant à l'échelle régionale de multiplier les grappes de connexions aux côtés des grands ports urbains.

Plus largement, si la réussite pleine et entière passe par l'animation de projets territoriaux, la gouvernance de ces derniers doit pouvoir être la plus large possible : employeurs, comités d'entreprises, les chambres consulaires et les clubs d'entreprises n'apparaissent pas assez mentionnés alors qu'ils contribuent à la réalisation de ces orientations stratégiques.

## Annexe Accessibilité

L'annexe accessibilité du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 constitue un volet essentiel de la stratégie régionale pour répondre aux défis de la mobilité des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite. En conformité avec la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, ce plan vise à garantir que tous les éléments de la chaîne de déplacements, incluant les transports collectifs et la voirie, soient accessibles à l'ensemble des citoyens. Ce projet incarne une ambition forte pour l'inclusion et la mobilité universelle, et concerne non seulement les personnes handicapées mais aussi d'autres usagers tels que les personnes âgées, les parents avec des enfants en bas âge, et les personnes temporairement gênées dans leur mobilité.

Ci-dessous une synthèse de cette annexe Accessibilité

### Avancées dans l'accessibilité des transports collectifs

Depuis 2010, des efforts ont été réalisés pour améliorer l'accessibilité du réseau de transport en Île-de-France. Ces efforts se concentrent sur l'adaptation des infrastructures et des services à l'ensemble des handicaps (moteur, sensoriel, cognitif, etc.). Par exemple, toutes les lignes de tramway sont aujourd'hui totalement accessibles, offrant aux utilisateurs de fauteuils roulants une autonomie complète pour accéder aux quais et aux véhicules. En parallèle, une majorité des bus de la région sont équipés pour être accessibles aux personnes handicapées, avec des dispositifs sonores et visuels, des palettes d'accès, et des formations spécifiques dispensées aux conducteurs.

Cependant, des disparités demeurent. Si 60 % des lignes de bus sont conformes aux normes d'accessibilité, les efforts doivent se poursuivre, particulièrement dans les zones périurbaines et rurales. L'aménagement des points d'arrêt de bus, où la responsabilité est souvent éclatée entre plusieurs collectivités, freine la progression de la mise en accessibilité. Par ailleurs, le réseau de métro historique présente des difficultés techniques majeures pour une adaptation complète aux utilisateurs de fauteuils roulants. En conséquence, ce réseau fait l'objet de travaux ciblés, avec l'objectif d'améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, notamment par la création d'ascenseurs et l'installation d'escaliers mécaniques pour réduire la pénibilité des déplacements dans les stations.

Les nouvelles lignes de métro et celles du Grand Paris Express, quant à elles, sont conçues pour être totalement accessibles. En 2023, 202 gares de la région (soit environ 83 % du trafic voyageurs) sont déjà adaptées aux personnes à mobilité réduite. Les objectifs fixés prévoient d'atteindre 95 % d'ici 2025, grâce aux travaux en cours pour aménager 30 gares supplémentaires. Ces avancées témoignent de la volonté régionale de rattraper les retards pris dans l'application de la loi de 2005 et de respecter les échéances fixées dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SD'AP).

### Adaptation aux différents types de handicaps

L'accessibilité des transports ne se limite pas aux personnes en fauteuil roulant. La quasi-totalité du réseau est aujourd'hui adaptée aux personnes déficientes sensorielles, grâce à des dispositifs d'annonces visuelles et sonores, des bandes podotactiles, des plans et signalétiques adaptés. Le programme EQUISENS, lancé par la RATP, permet de faciliter l'orientation des personnes déficientes visuelles ou auditives au sein des stations, en intégrant des balises sonores, des mains courantes prolongées et des escaliers sécurisés.

Le projet prévoit aussi des mesures spécifiques pour les personnes ayant un handicap cognitif. Depuis 2014, des plans faciles à lire et à comprendre sont disponibles dans les gares et stations, avec des informations simplifiées et des contrastes renforcés pour améliorer leur lisibilité. En outre, la formation du personnel en contact avec le public constitue une priorité. Les agents de la RATP, de la SNCF et des bus sont régulièrement

formés à la prise en charge des personnes handicapées pour offrir un accueil adapté et personnalisé. À ce jour, plus de 2 000 agents ont reçu une formation spécifique, notamment dans le cadre de la certification Cap'Handéo, qui atteste de la compétence des opérateurs en matière d'accessibilité.

### **Services de tarification et transports adaptés**

Un autre aspect clé du plan est la mise en place d'une tarification adaptée pour les personnes en situation de handicap. Une réduction de 50 % sur les titres de transport est prévue pour les titulaires de la carte d'invalidité, tandis que la gratuité est offerte pour certains usagers gravement handicapés et leurs accompagnateurs. Cette mesure favorise l'inclusion en rendant les déplacements plus abordables pour les publics vulnérables.

En complément des efforts d'adaptation des transports en commun classiques, le service Pam francilien, lancé en 2003, continue de se développer. Ce service de transport à la demande, dédié aux personnes ne pouvant utiliser les réseaux de transports collectifs réguliers, a déjà pris en charge plus de 730 000 trajets en 2021. L'objectif est d'atteindre 1,1 million de trajets annuels d'ici 2026. La régionalisation progressive de ce service, pilotée par Île-de-France Mobilités depuis 2023, vise à améliorer sa qualité et à le rendre encore plus accessible en termes de coût et de disponibilité.

### **L'accessibilité de la voirie et des espaces publics**

La mise en accessibilité de la voirie demeure un chantier prioritaire mais inachevé. Bien que les communes de plus de 1 000 habitants aient l'obligation d'élaborer un Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) depuis 2009, peu d'entre elles ont respecté cette obligation. Les obstacles techniques, financiers et administratifs freinent la progression des travaux, notamment en dehors de Paris. En 2012, seules 15 % des communes franciliennes avaient mis en place un PAVE, un chiffre en dessous de la moyenne nationale.

Malgré ces retards, des mesures pragmatiques sont proposées, telles que l'adaptation des traversées piétonnes, la mise aux normes des trottoirs, et la sécurisation des cheminements pour les personnes déficientes visuelles ou en fauteuil roulant. La priorité est donnée aux zones à fort trafic, telles que les abords des gares et des arrêts de bus, pour assurer une continuité dans la chaîne de déplacement.

### **Perspectives et objectifs à horizon 2030**

Le Plan des mobilités en Île-de-France fixe des objectifs ambitieux pour les dix prochaines années. Il prévoit la mise en accessibilité complète des gares prioritaires et des lignes de bus inscrites au SD'AP, l'amélioration de l'accueil des personnes à mobilité réduite dans les gares, et le développement de nouveaux services d'information voyageurs. Par ailleurs, des efforts soutenus seront déployés pour renforcer la disponibilité des équipements tels que les ascenseurs et les escaliers mécaniques, avec des délais de réparation plus rapides en cas de panne.

Enfin, le renouvellement du matériel roulant, notamment dans les trains, RER et bus, permettra d'améliorer l'accessibilité des véhicules eux-mêmes. La concertation avec les associations représentant les personnes handicapées restera un levier important pour s'assurer que les actions mises en œuvre répondent aux besoins réels des usagers concernés.

En conclusion, le Plan des mobilités en Île-de-France 2030 constitue un levier essentiel pour garantir l'égalité d'accès à la mobilité pour tous les citoyens. Les défis sont nombreux, mais les avancées réalisées et les engagements pris témoignent d'une volonté forte de rendre le réseau de transport francilien plus inclusif et accessible à l'horizon 2030.

## Annexe : Normes de stationnement

### Normes de Stationnement Vélos

	PMIDF	Arrêté 30/06/2022	PLUi	Remarques
Dimensionnement des places	Non précisé explicitement (renvoi à l'arrêté pour les caractéristiques des emplacements).	Au moins 2 places par local 1,5 m <sup>2</sup> par place hors dégagement	Repris seulement pour le logement	Ces règles ont un impact très significatif sur le dimensionnement des locaux.
Logement	1 place/logement jusqu'à 2 pièces principales 2 place / logements à partir de 3 pièces principales	1 place/logement jusqu'à 2 pièces principales 2 place / logements à partir de 3 pièces principales	2 places minimum 1 place/logement jusqu'à 2 pièces principales 2 place / logements à partir de 3 pièces principales 1,5m <sup>2</sup> par place hors dégagement	
Bureaux	1 place pour 90 m <sup>2</sup>	15% de l'effectif total des salariés accueillis	1,5 m <sup>2</sup> pour 100 m <sup>2</sup>	Ajouter une règle qualitative pour les visiteurs ?
Artisanat et commerce de détail	1 place pour 500 m <sup>2</sup> de SDP	10% de la capacité du parc de stationnement avec un maximum de 100 emplacements.	À partir de 500 m <sup>2</sup> de SDP, 1 place pour 10 employés + règle qualitative pour les visiteurs.	Ajouter une règle qualitative pour les visiteurs ?
Industrie	1 place pour 400 m <sup>2</sup> de SDP	15% de l'effectif total des salariés accueillis	À partir de 500 m <sup>2</sup> de SDP, 1 place pour 10 employés + règle qualitative pour les visiteurs.	Ajouter une règle qualitative pour les visiteurs ?
Entrepôts	1 place pour 1000 m <sup>2</sup> de SDP	Non traité	À partir de 500 m <sup>2</sup> de SDP, 1 place pour 10 employés + règle qualitative pour les visiteurs.	Ajouter une règle qualitative pour les visiteurs ?
ERP dotés d'un parking automobile	15 % de l'effectif maximal total déclaré, public et personnel confondus	Catégorie inexistante	Catégorie inexistante	Interrogations sur la pertinence de cette catégorie, qui ne correspond ni à une destination/sous-destination du code de l'urbanisme, ni à la nomenclature retenue pour l'arrêté.
Autres destinations	renvoi à l'arrêté du 30/06/2022	Pas d'autre destination	Pas d'autre destination	

### Normes de stationnement véhicules motorisés

#### Logements dans le périmètre de 500 m autour des gares

Commune	PLUi	Plafond PMIDF
Clichy-sous-Bois	1	0,8
Coubron	1	1,0
Gagny	1	0,9
Gournay-sur-Marne	1	1,0
Livry-Gargan	1	1,0
Montfermeil	1	1,0
Neuilly-Plaisance	1	0,8
Neuilly-sur-Marne	1	0,8
Noisy-le-Grand	0,8	0,8
Les Pavillons-sous-Bois	1	0,9
Le Raincy	1	0,9
Rosny-sous-Bois	1	0,8
Vaujours	1	1,0
Villemomble	1	0,9

**Logements au-delà du périmètre de 500 m autour des gares**

	PLUI						Plafond PMIDF
	Zone UA (centralités urbaines)	Zone UAp (centres anciens)	Zone UB (intermédiaire)	Zone UC (pavillonnaire)	Zone UG (grands collectifs)	Zone UP (zones de projets)	
Clichy-sous-Bois	1	Non concerné	1,2	1,2	1		0,9
Coubron	Non concerné (NC)	- De 1 à 2 logements : 2 - Plus de 2 logements : 1,5	1,5	- De 1 à 2 logements : 2 - Plus de 2 logements : 1,5	NC		1,5
Gagny	1	1	1,5	1,5	1,5	NC	1
Gournay-sur-Marne	Non concerné	1,9 1 place par studio	1,9	1,9	Non concerné	NC	1,3
Livry-Gargan	1,5	Non concerné	1,5	1,3	0,5	NC	1,1
Montfermeil	1	1	- De 1 à 10 logements : 1,8 - Plus de 10 logements : 1,5 - 1 place par studio	1,8	- De 1 à 10 logements : 1,8 - Plus de 10 logements : 1,5 - 1 place par studio	1	1,2
Neuilly-Plaisance	1,2	Non concerné	1,2	1,4	1,2	UPNPL1 et UPNPL2 : 1 place par tranche de 60 m <sup>2</sup> de SDP entamée avec 1 place par logement minimum et 2 places par logement maximum	0,9
Neuilly-sur-Marne	1,3	1,2	1,3	1,3	1,3	UPNSM1 et UPNSM2 : 1,3 (logements neufs) ou 1 (logements réhabilités)	0,9
Noisy-le-Grand	- De 1 à 30 logements : 1 - Plus de 30 logements : 0,8	- De 1 à 30 logements : 1 - Plus de 30 logements : 0,8	- De 1 à 30 logements : 1 - Plus de 30 logements : 0,8	1,4	- De 1 à 30 logements : 1 - Plus de 30 logements : 0,8	De 1 à 30 logements : 1 - Plus de 30 logements : 0,8	0,9
Les Pavillons-sous-Bois	1	1,5	1,5	1,5	Non concerné	1	1
Le Raincy	1,4	1,4	1,4	1	Non concerné	NC	1
Rosny-sous-Bois	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	0,5	0,8
Vaujours	1,9	1,9	1,9	1,4	1,9	NC	1,2
Villemomble	1	1	1,2	1,5	1	UPVL1 : 1 UPVL2 : 1,2	1

**Bureaux**

Commune	PLUI		PMIDF	
	Dans les 500 m	Au-delà des 500 m	Dans les 500 m	Au-delà des 500 m
Clichy-sous-Bois	1 place/60 m <sup>2</sup> de SDP minimum et 1/60 m <sup>2</sup> maximum	1 place/60m <sup>2</sup> minimum	1 place /100 m <sup>2</sup> de SDP maximum	1 place /70 m <sup>2</sup> de SDP maximum
Coubron	1 place/50 m <sup>2</sup> de SDP minimum et 1/45 m <sup>2</sup> maximum	1 place/55m <sup>2</sup> minimum	1 place /60 m <sup>2</sup> de SDP maximum	1 place /50 m <sup>2</sup> de SDP maximum
Gagny	1 place/60 m <sup>2</sup> de SDP minimum et 1/60 m <sup>2</sup> maximum	1 place/60m <sup>2</sup> minimum	1 place /100 m <sup>2</sup> de SDP maximum	1 place /70 m <sup>2</sup> de SDP maximum
Gournay-sur-Marne	1 place/60m <sup>2</sup> maximum	1 place/60m <sup>2</sup> minimum	1 place /100 m <sup>2</sup> de SDP maximum	1 place /70 m <sup>2</sup> de SDP maximum
Livry-Gargan	1 place/60m <sup>2</sup> maximum	1 place/60m <sup>2</sup> minimum	1 place /100 m <sup>2</sup> de SDP maximum	1 place /70 m <sup>2</sup> de SDP maximum
Montfermeil	1 place/60 m <sup>2</sup> de SDP minimum et 1/60 m <sup>2</sup> maximum	1 place/50m <sup>2</sup> minimum	1 place /100 m <sup>2</sup> de SDP maximum	1 place /70 m <sup>2</sup> de SDP maximum
Neuilly-Plaisance	1 place/60 m <sup>2</sup> de SDP minimum et 1/60 m <sup>2</sup> maximum	1 place/50m <sup>2</sup> minimum	1 place /100 m <sup>2</sup> de SDP maximum	1 place /70 m <sup>2</sup> de SDP maximum
Neuilly-sur-Marne	1 place/65 m <sup>2</sup> de SDP minimum et 1/60 m <sup>2</sup> maximum	1 place/50m <sup>2</sup> minimum	1 place /100 m <sup>2</sup> de SDP maximum	1 place /70 m <sup>2</sup> de SDP maximum
Noisy-le-Grand	1 place/60m <sup>2</sup> maximum	1 place/50m <sup>2</sup> minimum	1 place /100 m <sup>2</sup> de SDP maximum	1 place /70 m <sup>2</sup> de SDP maximum
Les Pavillons-sous-Bois	1 place/60m <sup>2</sup> maximum	1 place/50m <sup>2</sup> minimum	1 place /100 m <sup>2</sup> de SDP maximum	1 place /70 m <sup>2</sup> de SDP maximum
Le Raincy	1 place/100 m <sup>2</sup> de SDP minimum et 1/60 m <sup>2</sup> maximum	1 place/100m <sup>2</sup> minimum	1 place /100 m <sup>2</sup> de SDP maximum	1 place /70 m <sup>2</sup> de SDP maximum
Rosny-sous-Bois	1 place/120 m <sup>2</sup> de SDP minimum et 1/60 m <sup>2</sup> maximum	1 place/60m <sup>2</sup> minimum	1 place /100 m <sup>2</sup> de SDP maximum	1 place /70 m <sup>2</sup> de SDP maximum
Vaujours	1 place/55 m <sup>2</sup> de SDP minimum et 1/45 m <sup>2</sup> maximum	1 place/55m <sup>2</sup> minimum	1 place /60 m <sup>2</sup> de SDP maximum	1 place /50 m <sup>2</sup> de SDP maximum
Villemomble	1 place/100 m <sup>2</sup> de SDP minimum et 1/60 m <sup>2</sup> maximum	1 place/100m <sup>2</sup> minimum	1 place /100 m <sup>2</sup> de SDP maximum	1 place /70 m <sup>2</sup> de SDP maximum

## Commerces et loisirs

### PLUI

#### 31.2. Constructions destinées au commerce et activités de service

##### 31.2.1. Constructions destinées à l'artisanat et le commerce de détail, aux activités où s'effectue l'accueil d'une clientèle et aux commerces de gros

###### Il doit être réalisé, au minimum :

- 1 place pour 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher, pour les 200 premiers m<sup>2</sup> de la construction,
- 1 place pour 50 m<sup>2</sup> de surface de plancher, au-delà des 200 premiers m<sup>2</sup> de la construction,
- Et une aire de livraison lorsque la surface de vente dépasse 700 m<sup>2</sup>.

Au-delà du respect de ces obligations minimales, le nombre de places créé devra être adapté aux besoins générés par l'activité concernée.

A Raisy-sous-Bois, le long des linéaires commerciaux identifiés au plan graphique, il n'est pas exigé de places de stationnement pour les commerces de moins de 100m<sup>2</sup> de SDP.

##### 31.2.2. Constructions destinées à la restauration

###### Il doit être réalisé, au minimum :

- 1 place pour 10 m<sup>2</sup> de surface de restauration lorsque la construction dépasse 100 m<sup>2</sup> de surface de restauration,
- Aucune place de stationnement n'est exigée au sein du périmètre de 500 mètres autour des gares en service reprises au document graphique.

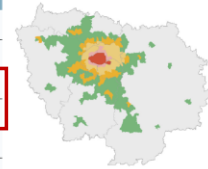
##### 31.2.3. Constructions destinées au cinéma

###### Le nombre de place de stationnement réalisé doit tenir compte :

- Des besoins créés par la construction,
- De ses jours et heures de fréquentation,
- Des possibilités de stationnement existantes à proximité,
- De la desserte en transport en commun,
- Et de la possibilité de mutualisation avec d'autres équipements.

#### RECOMMANDATIONS (Application de la MESURE 9.3.3) - Normes plafond pour le stationnement automobile dans les nouveaux centres ou zones de commerces et/ou de loisirs

Zones	À moins de 500m d'une gare ou station de transports collectifs	À plus de 500m d'une gare ou station de transports collectifs
Zone 1 Paris	1 place max pour 250 m <sup>2</sup> de surface de plancher	
Zone 2 Communes limitrophes de Paris	1 place max pour 105 m <sup>2</sup> de surface de plancher	1 place max pour 80 m <sup>2</sup> de surface de plancher
Zone 3 Communes du cœur desservies par les lignes 14, 15 et 16 du Grand Paris Express	1 place max pour 70 m <sup>2</sup> de surface de plancher	1 place max pour 55 m <sup>2</sup> de surface de plancher
Zone 4 Autres communes du cœur et centralités de couronnes	1 place max pour 50 m <sup>2</sup> de surface de plancher	1 place max pour 40 m <sup>2</sup> de surface de plancher
Zone 5 Autres communes de la couronne et centralités rurales	1 place max pour 35 m <sup>2</sup> de surface de plancher	-
Zone 6 Petites villes et communes rurales	-	-



Les normes plafond définies dans le tableau ci-dessus correspondent au nombre maximal de places de stationnement automobile à réaliser, qui est recommandé aux collectivités de reprendre dans leur PLUI) et que, dans ce cas, les constructeurs immobiliers ne doivent pas dépasser.

###### NORMES QUALITATIVES :

Rappel de la réglementation : Selon l'article L. 111-19-1 du code de l'urbanisme, les places de stationnement extérieurs de plus de 500 m<sup>2</sup> associés aux constructions de bâtiments ou parties de bâtiment à usage commercial, industriel ou artisanal, lorsqu'elles créent plus de 500 m<sup>2</sup> d'emprise au sol, doivent intégrer sur au moins 50% de leur surface des revêtements de surface, des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation. Il convient de privilégier la réalisation de stationnement en sous-sol ou en alio en zone dense.

## ACTION 10.3 AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DISTRIBUTION DES ZONES URBAINES

### DÉCLINAISON DANS LES

#### RECOMMANDATIONS - Normes de création d'aires de livraison au sein des espaces privés des constructions nouvelles de commerces, bureaux, activités et équipements publics.

Il est recommandé aux Communes ou EPCI d'inscrire dans leur PLUI) des normes de création d'aires de livraison au sein des espaces privés des constructions nouvelles. Ces normes tiendront compte de la nature et de la destination des bâtiments.

Il est recommandé de retenir *a minima* les normes suivantes :

► **Pour les commerces :** une aire de livraison pour 1 000 m<sup>2</sup> de surface de vente et stockage. Cette aire doit permettre l'accueil d'un véhicule de 2,60 m de large, d'au moins 6 m de long et 4,20 m de haut, y compris le débâtement de ses portes et d'un hayon élévateur. En outre, elle doit disposer d'une zone de manutention (de l'ordre de 10 m<sup>2</sup>). Ces dimensions pourraient être diminuées sur justification.

► **Pour les bureaux et activités ainsi que pour les équipements publics :** une aire de livraison de 100 m<sup>2</sup> pour 6 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher.

Il est également possible d'inscrire dans les DAP sectorielles des objectifs de surfaces d'aires de livraison au sein de l'espace public en fonction des surfaces commerciales prévues.