

**Ateliers préparatoires
à l'élaboration du diagnostic du PLUI**

**ATELIER N° 4
Mobilités et déplacements**

**DOCUMENT PRÉPARATOIRE A L'ATELIER
du 12 novembre 2019**



© ph. Guignard@air-images.net

L'autoroute A4, secteur de Noisy-Le-Grand

Directrice de la publication : **Dominique ALBA**
Patricia PELLOUX

Etude réalisée par : **Christiane BLANCOT, Véronique DOREL,**
Florence HANAPPE, Sandra ROGER

Sous la direction de : **Christiane BLANCOT**

Cartographie et traitement statistique : **Marie-Thérèse BESSE, Christine DELAHAYE,**
Clémence ESTRADA, Laurent PLANCHOT,
Anne SERVAIS, Pascale SORLIN

Photos et illustrations : **Apur sauf mention contraire**

Mise en page : **Apur**

www.apur.org

Avant-propos

L'EPT Grand Paris Grand Est a engagé la procédure d'élaboration de son PLU intercommunal par délibération du Conseil de Territoire en date du 03 juillet 2018, les modalités de la collaboration avec les communes ayant été arrêtées lors de la même séance. Ce document sera élaboré en régie par la direction de l'aménagement et de l'urbanisme avec l'appui des autres directions du territoire, des services droit des sols des autres communes ainsi que de l'Apur, la réalisation de l'évaluation environnementale ayant été confiée à un prestataire spécialisé.

La première phase d'élaboration du PLUi qui se déroule de septembre 2018 à 2020 porte sur la réalisation du diagnostic territorial. L'objectif vise à analyser les caractéristiques et le fonctionnement du territoire. Le diagnostic s'appuie d'une part sur les comités de pilotage communaux qui se sont tenus de novembre 2018 à mai 2019, ainsi que sur six ateliers de travail thématiques avec les élus et les services communaux animés par l'Apur.

Les thématiques de ces ateliers sont les suivantes :

1. Environnement, nature et paysage
2. Dynamiques démographiques, habitat et offre de logements
3. Tissus urbains et morphologie urbaine
4. Mobilités, déplacements
5. Economie, commerces
6. Equipements

Le premier cycle d'ateliers aura pour objectif de réunir les experts techniques de l'EPT et des communes membres, afin de mener une réflexion collective à l'échelle territoriale, pour chacune des thématiques, pour alimenter le travail de diagnostic du PLUi.

Ces ateliers réunissent les élus et les services techniques des communes pour échanger sur leurs pratiques, leur connaissance et leur expérience du territoire, afin de contribuer à l'élaboration d'un diagnostic prospectif partagé à l'échelle de l'EPT qui sera finalisé en 2020. Ce diagnostic portera sur les principaux thèmes du PLUi tels qu'identifiés par le code de l'urbanisme.

Chaque atelier est préparé par un groupe de pilotage technique, sous la direction du Directeur de l'aménagement et de l'urbanisme de l'EPT et du pôle PLUi, auquel sont associées d'autres directions techniques selon les thématiques. L'Atelier parisien d'urbanisme assiste l'EPT pour la réalisation des études préparatoires, la fabrication du dossier préparatoire à l'atelier, l'animation de l'atelier et la production de la synthèse des ateliers.

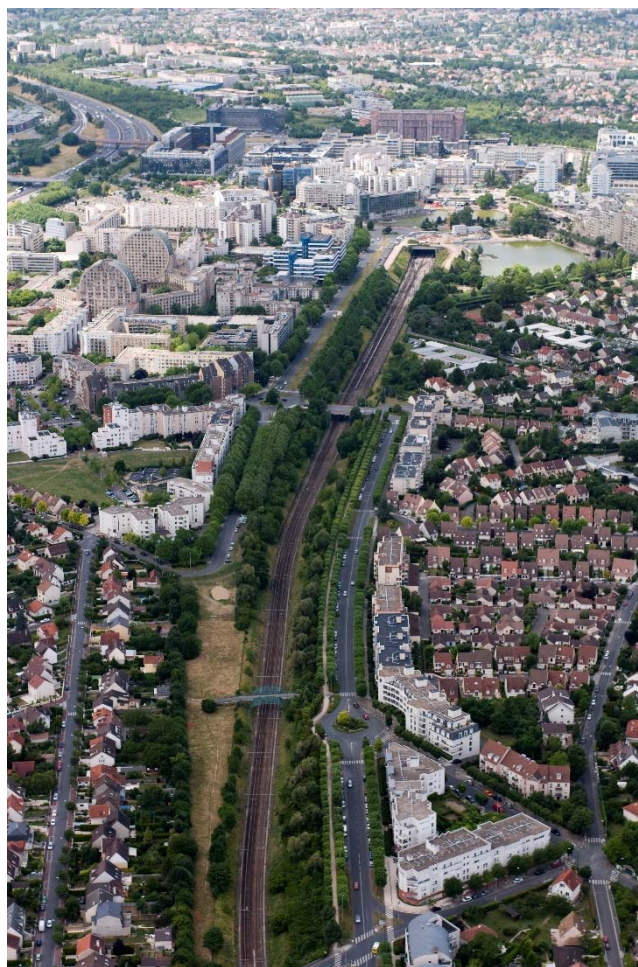
Le présent dossier est préparatoire au quatrième atelier qui aura lieu le 12 novembre 2019. Il rassemble les documents nécessaires à la compréhension du sujet, documents cartographiques et commentaires rendant compte de la réalité et documents graphiques et écrits du récolement des PLU.

L'atelier du 12 novembre se déroulera en trois temps, un temps d'introduction avec une présentation du sujet et de ses enjeux, un temps d'échange sur table par groupe d'une dizaine de personnes autour de deux ou trois questions, enfin un temps de restitution des débats.



© ph.Guignard@air-images.net

Vaujours, vue de l'ouest avec la RN3



© DRIEA

Noisy le Grand, voies ferrées



© Archives des Ponts et Chaussées / Klein

Rosny-Sous-Bois, franchissement de l'autoroute A86

Table des matières

Table des matières.....	5
1 Rappels sur le développement du territoire	6
1.1 Histoire des réseaux de transport récents.....	6
1.2 La construction des réseaux de transports régionaux.....	10
2 La mobilité dans Grand Paris - Grand Est.....	13
2.1 Les flux de déplacement.....	13
2.2 Les caractéristiques des déplacements des habitants	16
2.3 Le parc automobile, le taux de motorisation des ménages.....	23
2.4 Les déplacements des actifs.....	26
3 La trame viaire, l'espace public et les usages.....	40
3.1 L'armature urbaine	40
3.2 Le cadre de vie en lien avec les mobilités et les espaces publics.....	42
3.3 La circulation et le trafic routier.....	50
3.4 La place des transports collectifs dans l'espace public (bus, tramway)	58
3.5 Les coupures et le confort de l'espace public pour les modes actifs	60
3.6 Les déplacements en vélo et le réseau cyclable	62
4 Les évolutions du réseau de transports collectifs et les retombées.....	64
4.1 Le réseau à horizon 2030.....	64
4.2 Les gains de temps pour un trajet de 45 mn	65
4.3 Le rabattement et les entrants en gare aujourd'hui.....	66
4.4 Le rabattement et l'intermodalité demain.....	68
5 Les projets et les réflexions sur l'espace public et les mobilités.....	75
5.1 L'évolution de la trame viaire, recollement des projets de voirie et d'espace public	75
5.2 Les projets à l'étude ou prospectifs	76
5.3 Les quartiers de gare.....	82
6 Contenu des PLU	100
6.1 Les règles de stationnement	101
6.2 Les principales réserves de voirie et déplacement	108

1 Rappels sur le développement du territoire

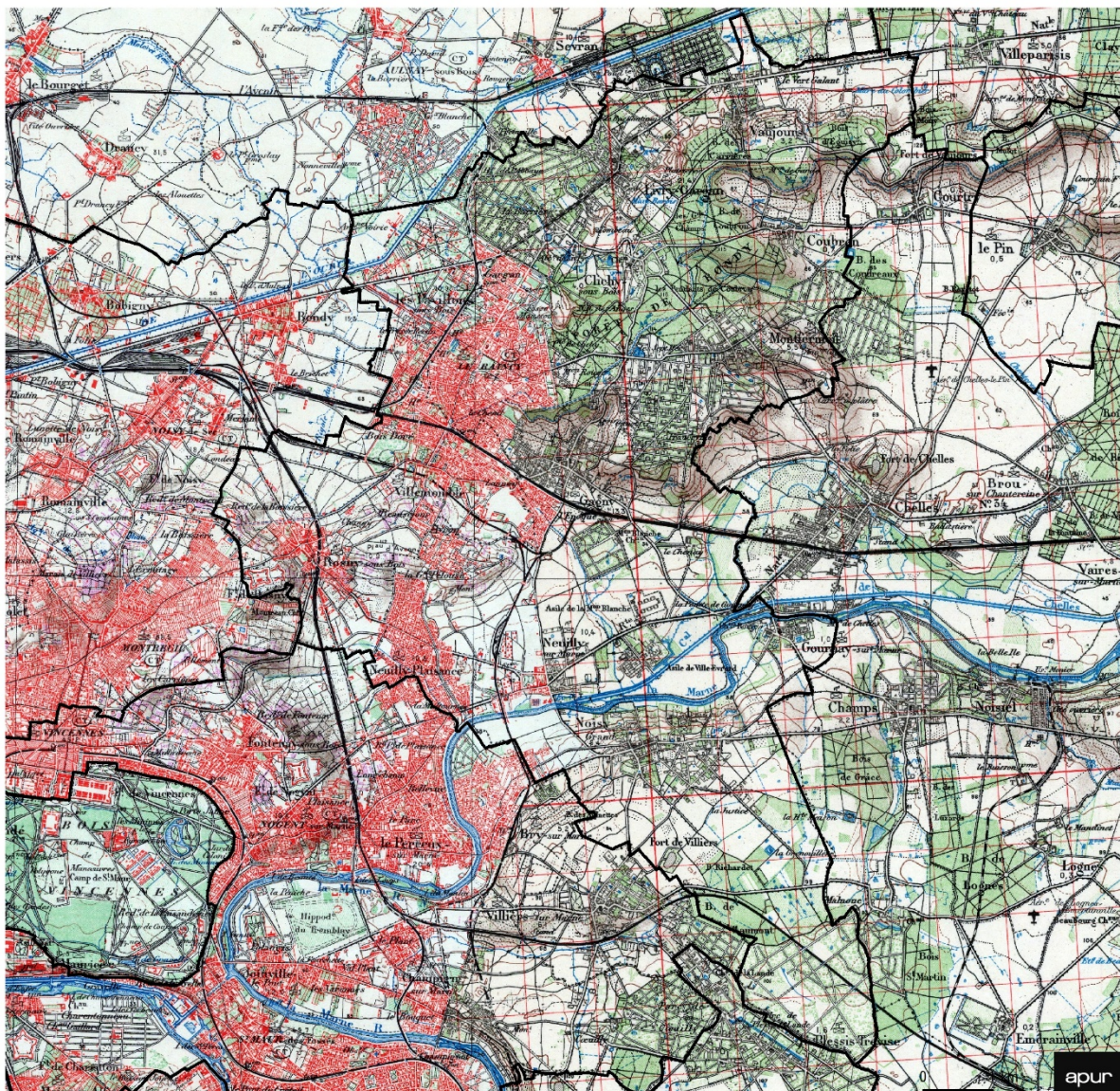
1.1 Histoire des réseaux de transport récents

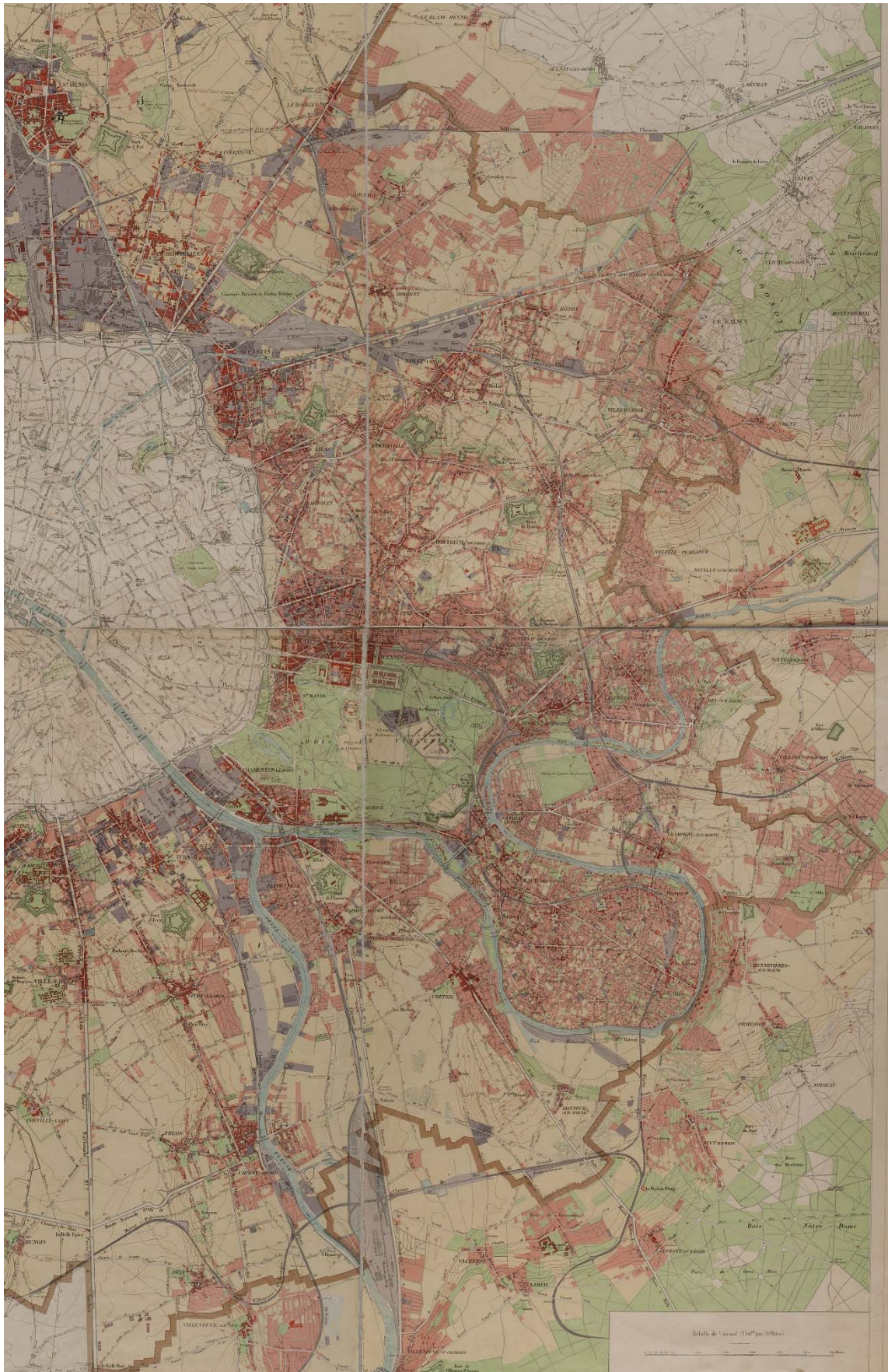
Au début du XX^e siècle, la présence du réseau ferré de l'est accélère une urbanisation de plus en plus lointaine

Le réseau de chemin de fer traverse le territoire dès la seconde moitié du XIX^e siècle. C'est un réseau complexe, avec des lignes radiales qui aboutissent à la gare de l'est et des voies de rocade constituées du chemin de fer de grande ceinture (qui passe à Rosny-sous-Bois et Le Perreux sur Marne) et du raccordement de la ligne de chemin de fer Paris- Strasbourg avec la ligne Paris-Mulhouse au nord et de la superposition de la grande ceinture avec la ligne Paris-Soissons au sud.

La complexité de ce réseau permettra, à la fin du XX^e siècle, de créer le RER E et le Tramway T4 en réutilisant les ouvrages de ce réseau ramifié.

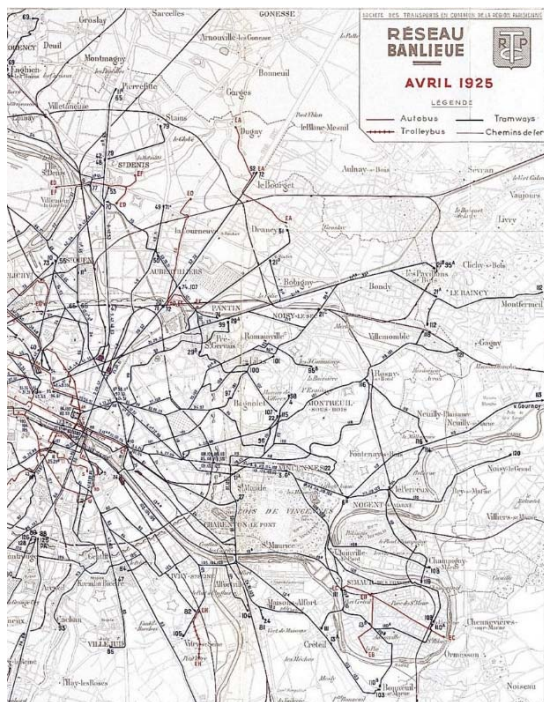
1906 - CARTE TOPOGRAPHIQUE DU SERVICE GEOGRAPHIQUE DES ARMEES





Direction de l'extension de Paris, 1921 Carte du département de la Seine – extrait

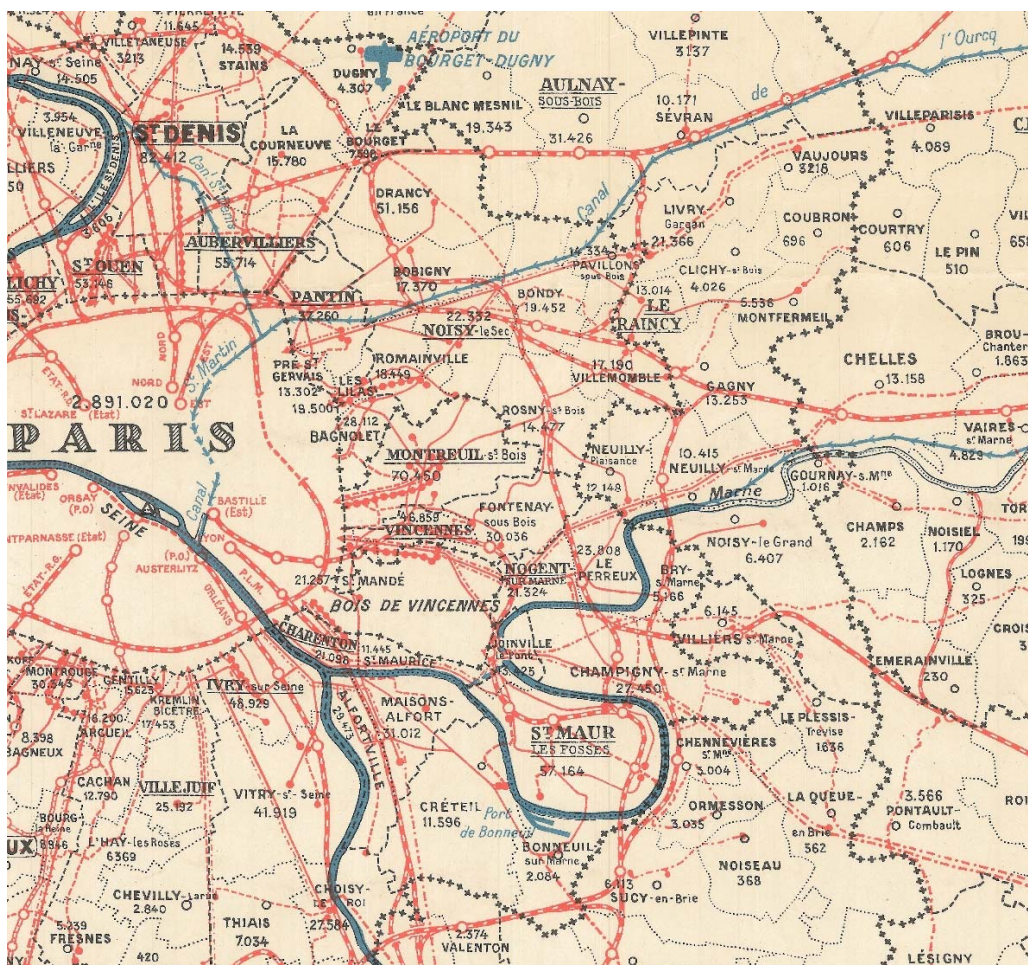
Le chemin de fer et le tramway, moteurs de l'expansion urbaine



Dès le début du XXe siècle, le réseau des tramways et des bus complète le réseau ferré et dessert le territoire du grand Est jusqu'à Villeparisis, Vaires-sur-Marne et Emerainville.

Les rocades ferroviaires et la ligne de grande ceinture assurent la desserte nord sud par Rosny et le Perreux puis, plus à l'est, par Livry, Le Raincy et Neuilly-sur-Marne depuis la gare de l'Est.

Les lignes de tramway desservent Pavillons-sous-Bois par la RN3, avec une branche qui va au Raincy et à Montfermeil ; Rosny et Villemomble ; Nogent-sur-Marne, Neuilly Plaisance et Neuilly sur Marne par la RN34 jusqu'à Gagny et Gournay. Les lignes de bus se prolongent encore plus loin vers l'Est.



1934
Carte des
transports



La différenciation des voies et l'arrivée des autoroutes

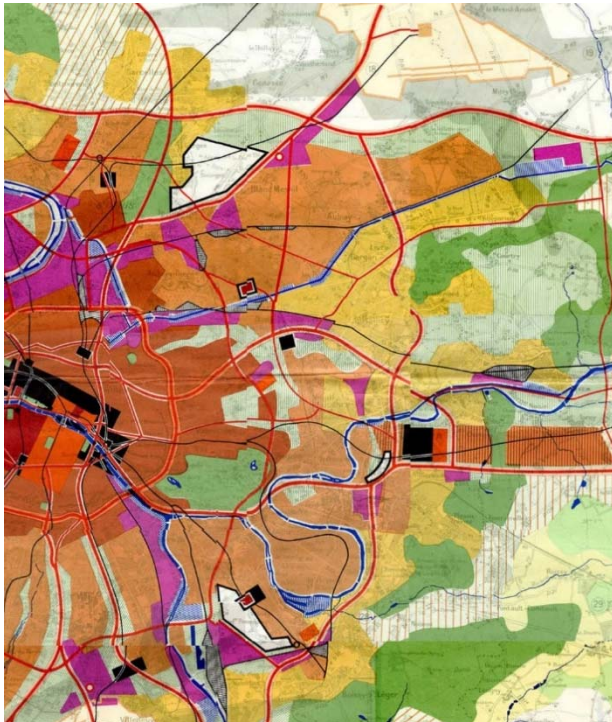


Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne de 1965 (Extrait)

Après-guerre, un nouveau type de voie est mis en œuvre. Dédié à l'automobile, il n'échange plus avec les territoires qu'il traverse.

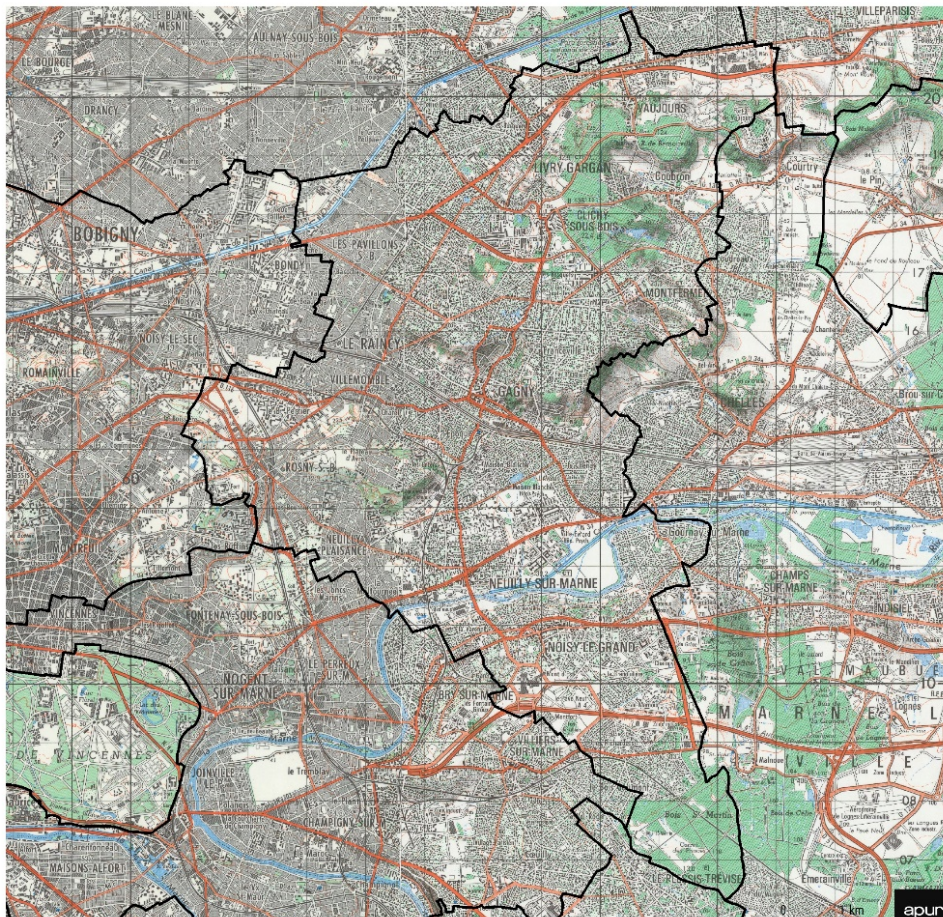
Le réseau autoroutier et les centres urbains (carré noir pour la ville nouvelle Marne la Vallée et pour Rosny) sont inscrits dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris de 1965.

A l'est, une autoroute nord-sud (trait rouge) doit relier les rocade autoroutières nord et sud. Il est prévu qu'elle traverse les territoires de Clichy, de Montfermeil et de Gagny. Elle ne sera jamais réalisée en raison de la très forte opposition des villes.

Une autoroute en radiale est également prévue depuis la ville nouvelle de Marne-la-Vallée jusqu'au boulevard périphérique en contournant Rosny par le nord.

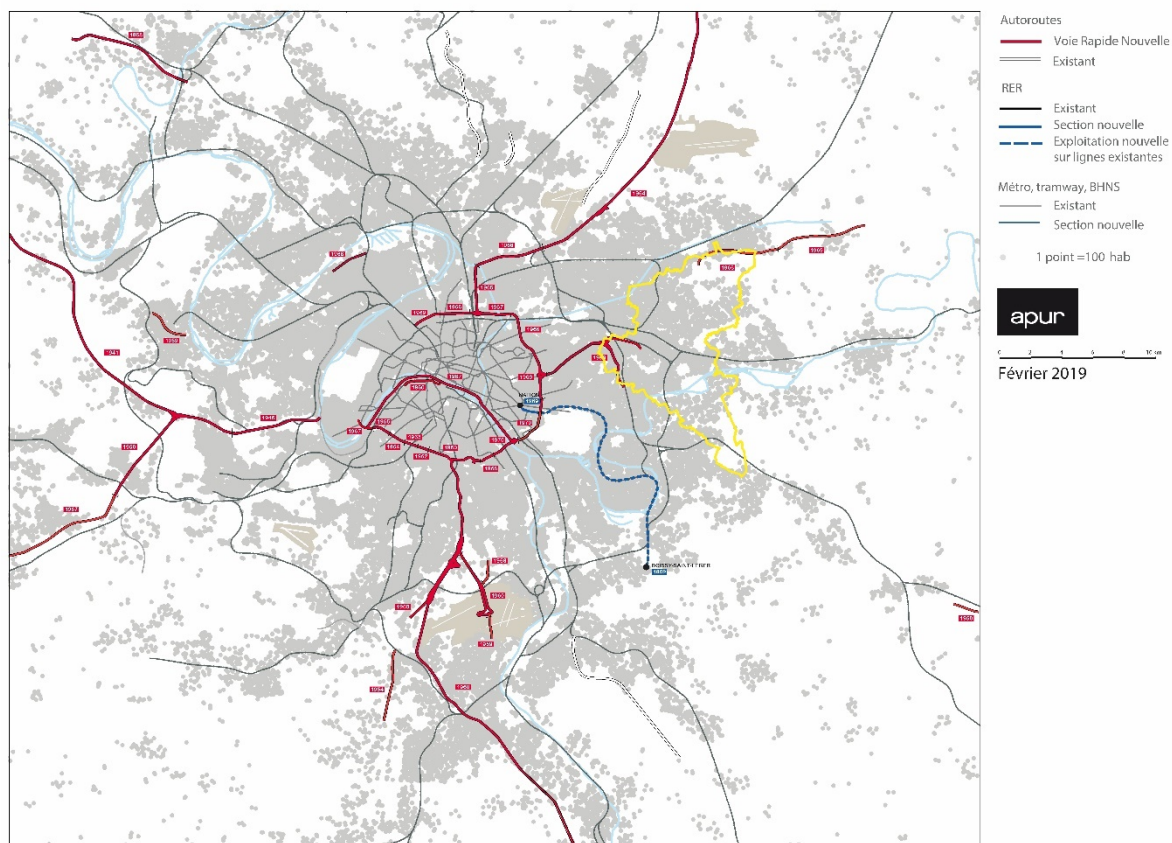
Le tracé de l'autoroute qui deviendra l'A 86 est alors prévu plus à l'ouest.

1972-80 - CARTE TOPOGRAPHIQUE DU SERVICE GEOGRAPHIQUE DES ARMÉES

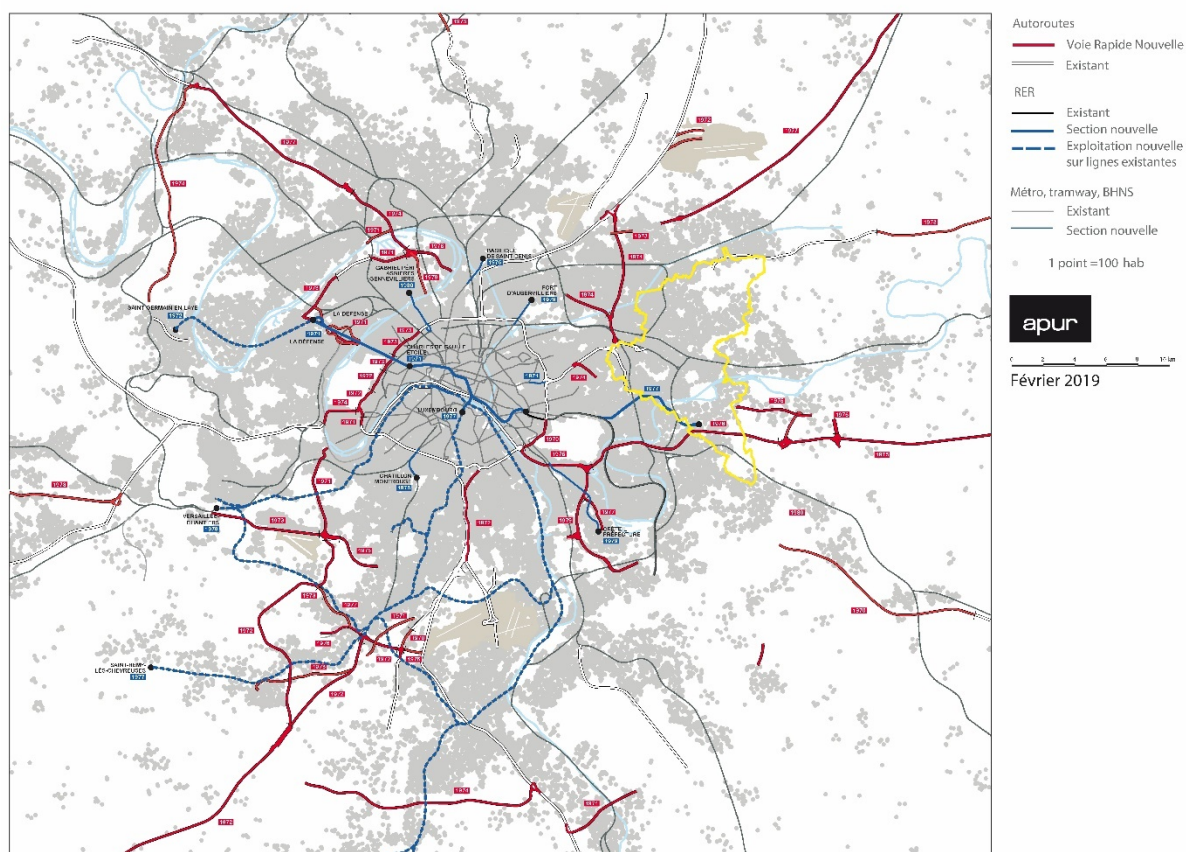


1.2 La construction des réseaux de transports régionaux

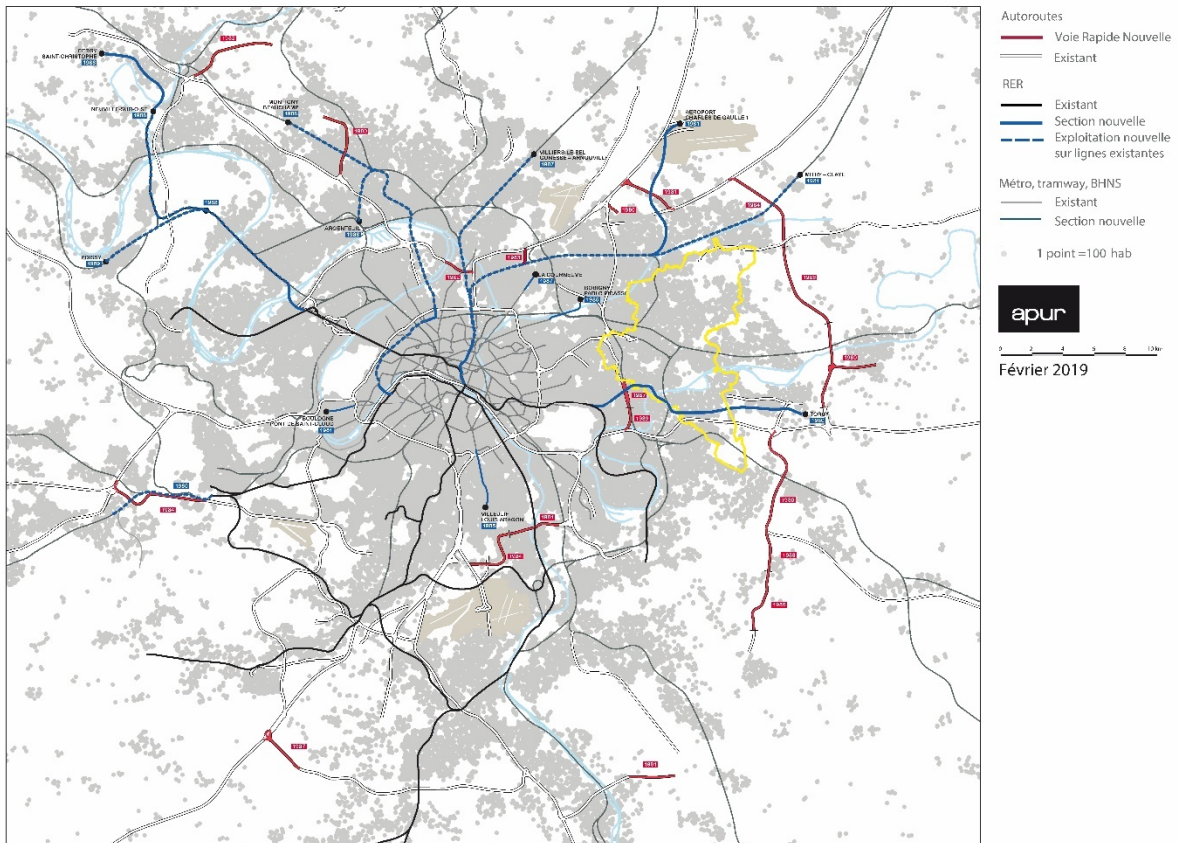
Histoire des réseaux de transports avant 1970



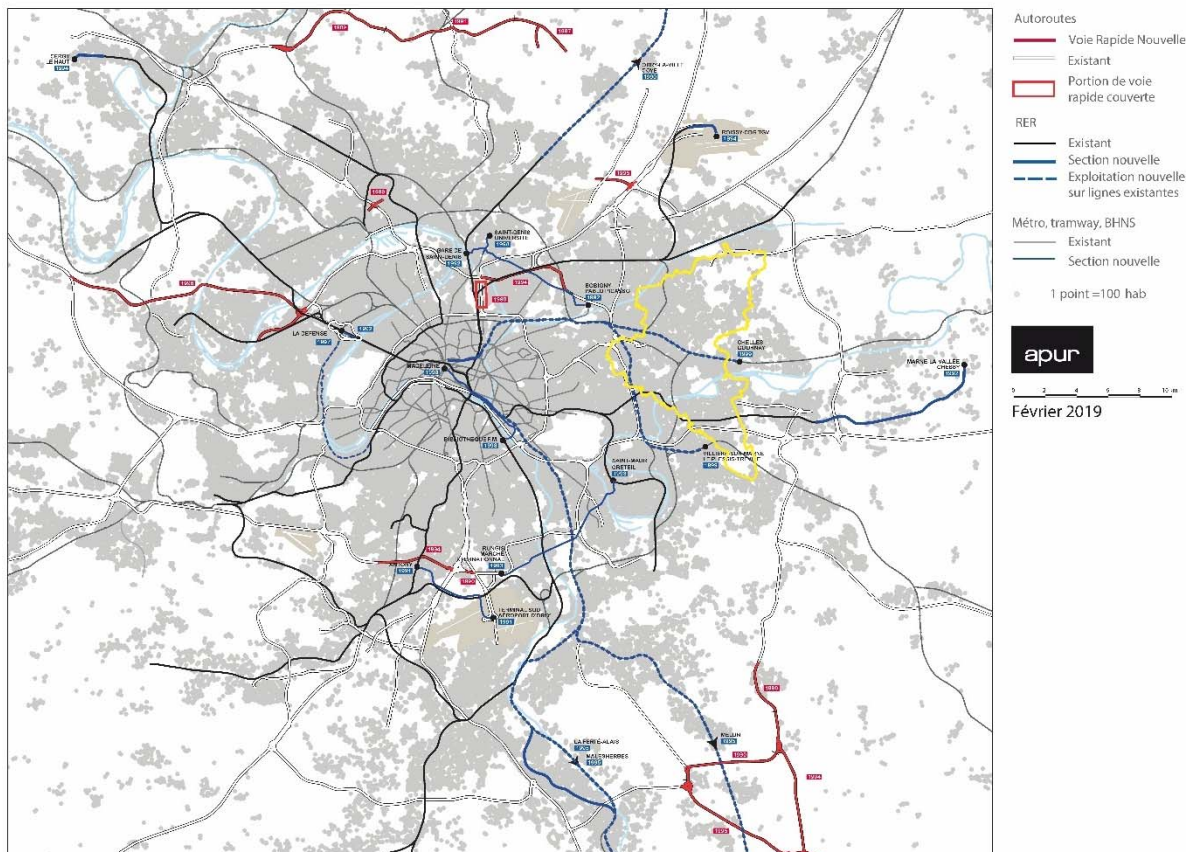
Histoire des réseaux de transport 1970-1979



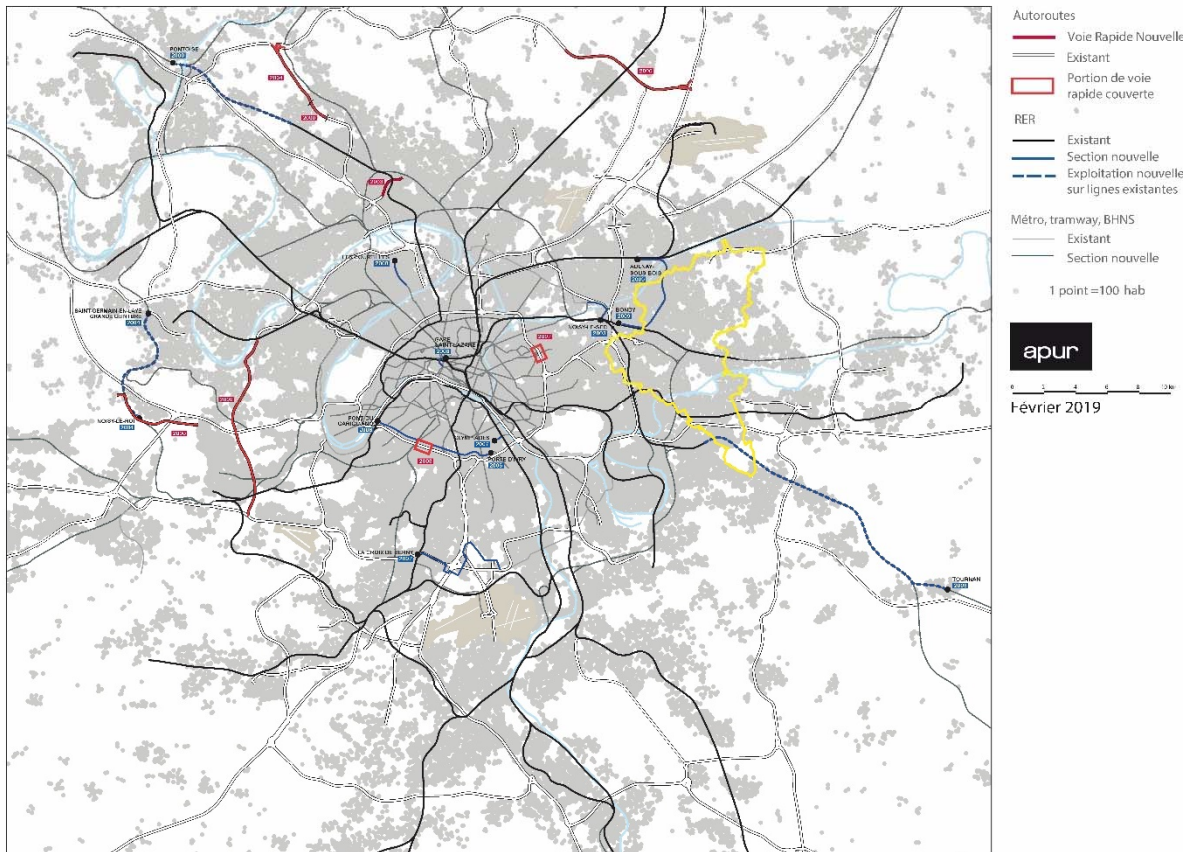
Histoire des réseaux de transport 1980-1989



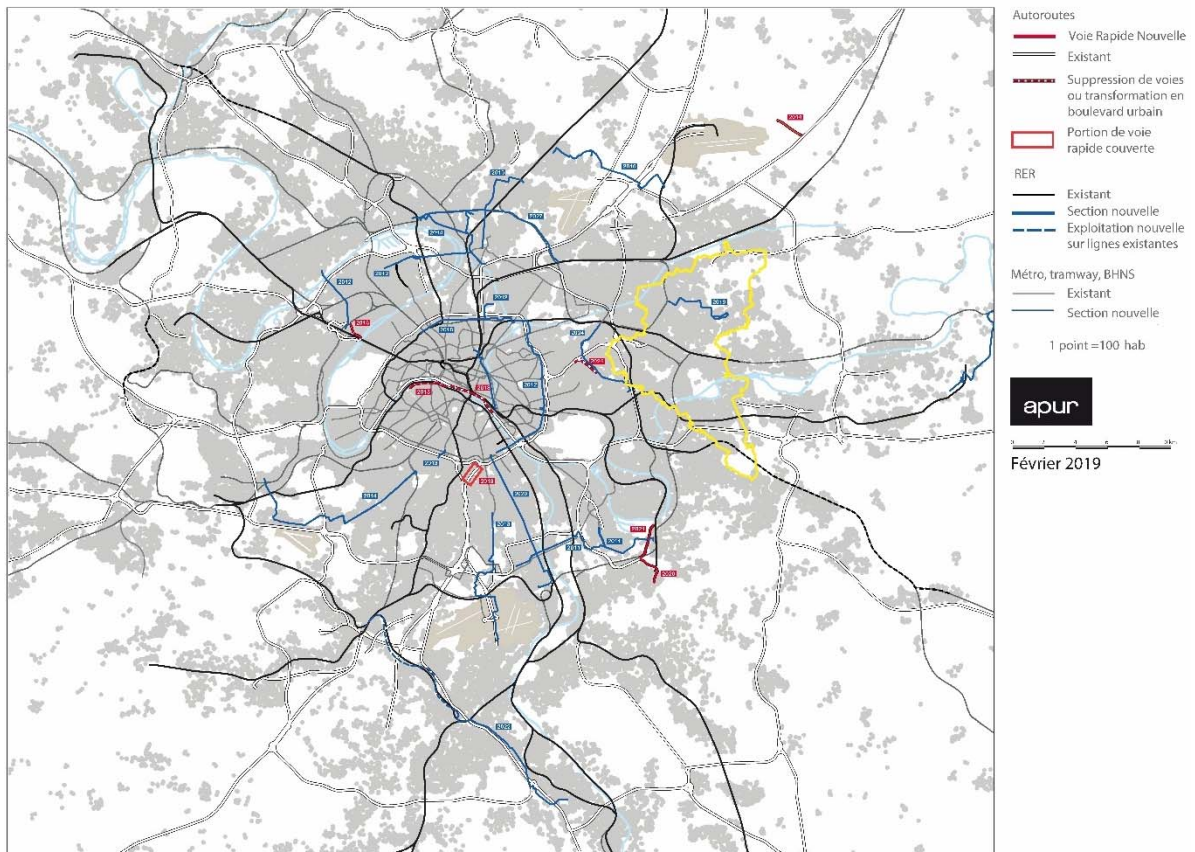
Histoire des réseaux de transport 1990-1999



Histoire des réseaux de transport 2000-2009



Histoire des réseaux de transport 2010-2019



2 La mobilité dans Grand Paris - Grand Est

2.1 Les flux de déplacement

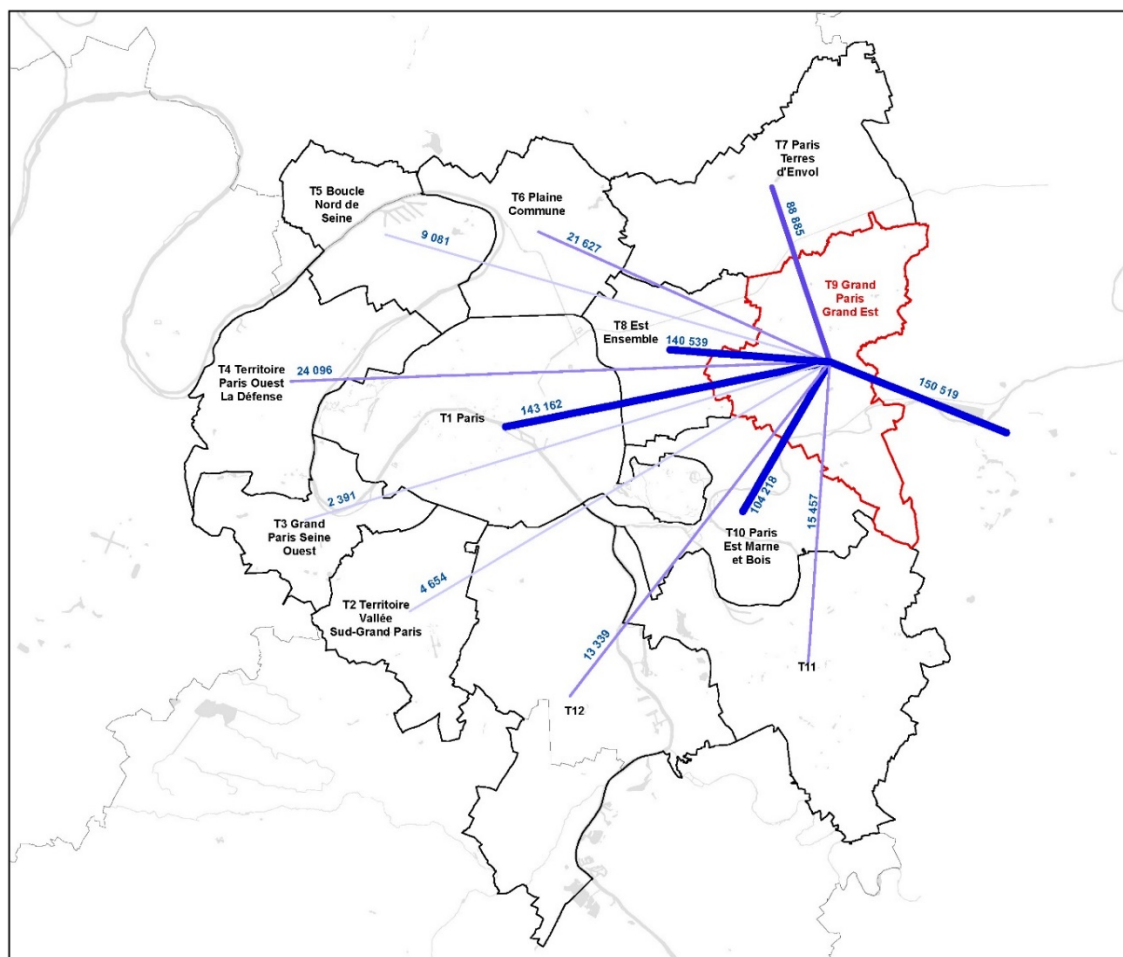
2.1.1 Les déplacements globaux, entrants et sortants

Selon l'enquête globale transport de 2011, 41 millions de déplacements ont lieu chaque jour en Ile-de-France dont 23 millions au sein de la MGP. **L'EGT recense 1 459 000 déplacements quotidiens qui concernent le territoire de Grand Paris Grand Est**, tous modes confondus :

- la moitié de ces déplacements est réalisée à l'intérieur du territoire,
- 26% sont des déplacements sortants, 24%, des déplacements entrants.

Les principaux échanges sont effectués avec les territoires de Paris, d'Est-Ensemble et la Grande Couronne (en majorité la Seine et Marne).

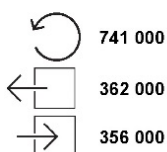
Flux de déplacements quotidiens (tous motifs et tous modes)



Nb total de déplacements



Nb de déplacements internes, sortants et entrants



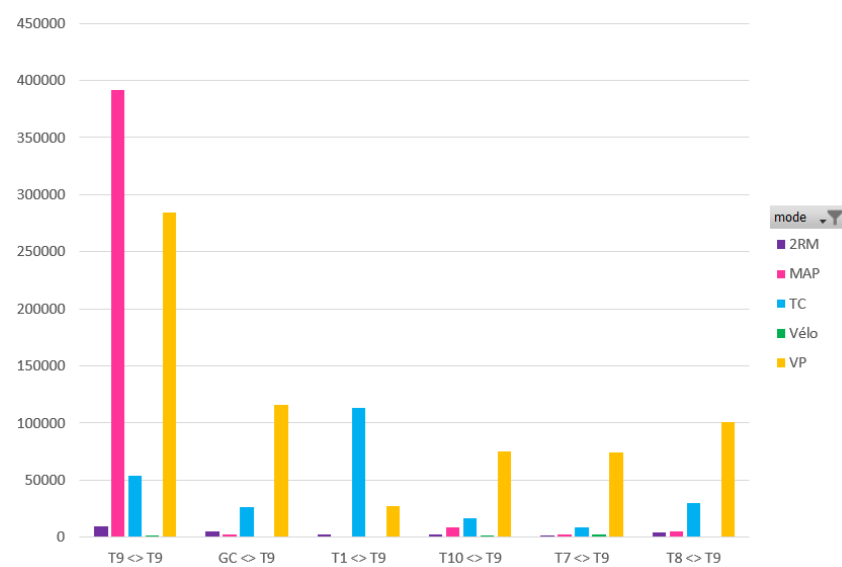
Sources : EGT2010, Apur

0 1 Km

apur

Les modes de transports des déplacements à l'origine du T9 vers les autres territoires

Source EGT 2010 IdF Mobilités – OMNIL – DRIEA



© Apur

Neuilly sur Marne, ex-RN34

2.1.2 Les flux sortants vers les autres territoires des résidents du T9 par modes de transport

Les habitants réalisent chaque jour 904 000 trajets.

- La plupart sont des liaisons internes au territoire (78% d'entre eux).
- Les principales autres destinations sont Paris (6% des liaisons), Est Ensemble (4,5%), ainsi que Pars Est Marne et Bois (3%).
- Les liaisons vers la Grande couronne représentent 4% des déplacements.

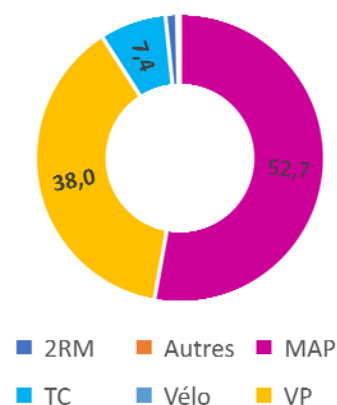
Concernant le mode de déplacement utilisé par les habitants :

- Si l'on considère **les liaisons au sein du territoire, la marche est le mode privilégié de déplacement à 53%, suivi de la voiture (38%)**.
- **Pour les trajets vers Paris, les transports collectifs sont largement majoritaires à 83%,** par rapport à la voiture (16%),
- **la voiture prime à plus de 67% pour les liaisons vers Est Ensemble ou vers la Grande Couronne.**

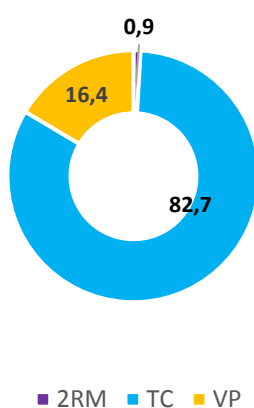
Destination des déplacements des habitants de Grand Paris Grand Est

Territoire de destination	Nombre Dépl.	%
T9 Grand Paris Grand Est	705 392,33	78,03
T1 Paris	53 178,61	5,88
T8 Est Ensemble	40 200,30	4,45
T10 Paris Est Marne et Bois	24 727,90	2,74
T7 Paris Terres d'Envol	14 886,55	1,65
T4 Territoire Paris Ouest La Défense	11 413,58	1,26
T6 Plaine Commune	6 323,69	0,70
T5 Boucle Nord de Seine	3 163,80	0,35
T12	2 904,15	0,32
T11	2 305,73	0,26
T2 Territoire Vallée Sud-Grand Paris	1 105,37	0,12
Grande Couronne	36 781,53	4,07
autre	1 660,12	0,18
Total	904 043,66	

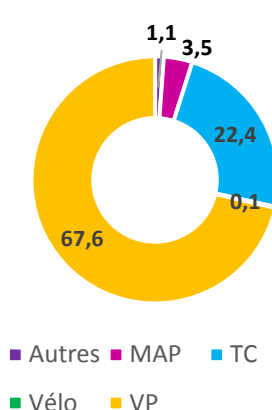
Parts modales des déplacements
T9 - T9



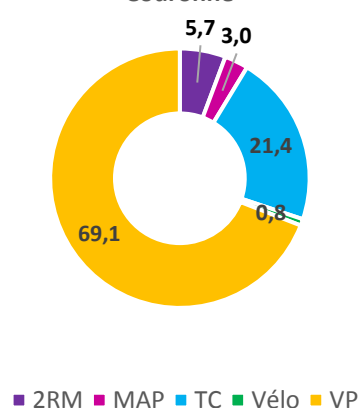
Parts modales des déplacements
T9 - T1



Parts modales des déplacements
T9 - T8



Parts modales des déplacements
T9 - Grande Couronne



2.2 Les caractéristiques des déplacements des habitants

2.2.1 Les modes de transport utilisés (en nombre de déplacement)

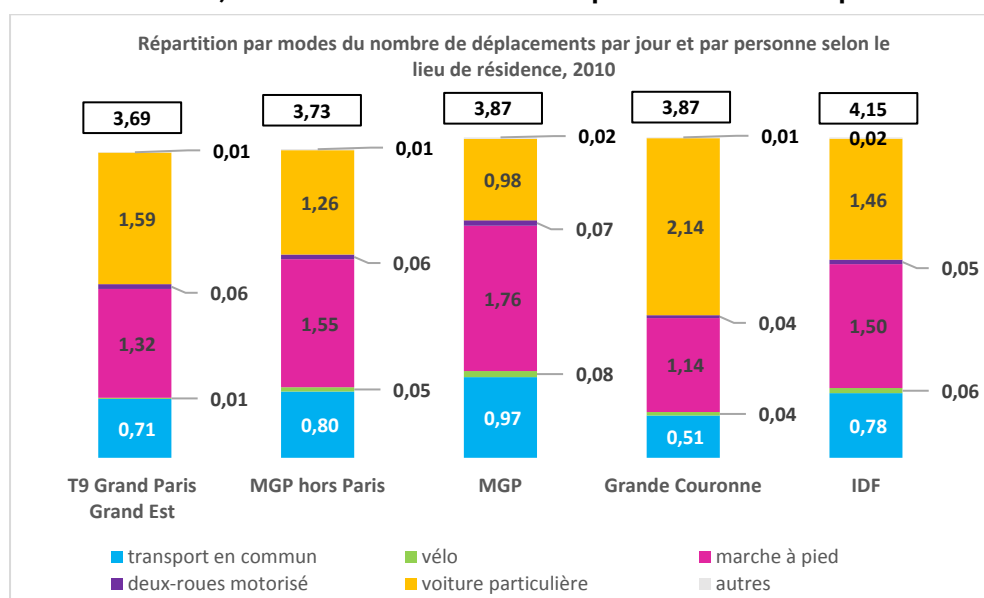
En Ile-de-France, 3,87 déplacements sont réalisés chaque jour et la marche est le premier mode de transport devant la voiture. **Les habitants de Grand Paris Grand Est réalisent en moyenne 3,81 déplacements quotidiens** ; c'est moins que la moyenne de la MGP et de la Grande Couronne (3,87).

- **Un usage plus élevé de la voiture pour les déplacements quotidiens**

En nombre de déplacement, la marche à pied est le mode dominant de déplacement en Proche Couronne (41% des déplacements sont réalisés à pied, 34% en voiture et 21% en transports collectifs dans la MGP hors Paris). Grand Paris Grand Est figure dans les deux premiers territoires usagers de la voiture, avec le T11 - Grand Paris Sud-Est Avenir :

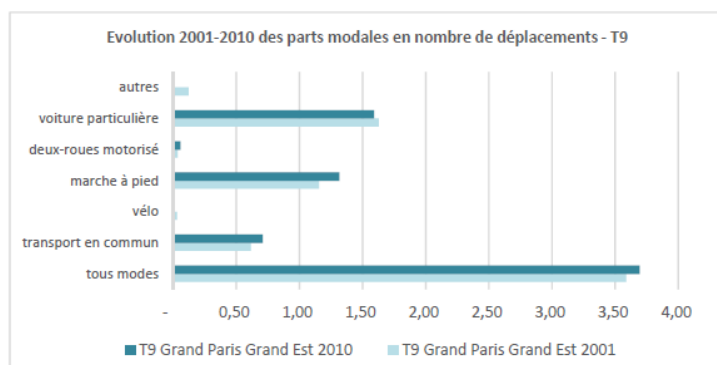
- **ces déplacements sont réalisés en majorité en voiture (à 43%), et beaucoup à pied (à 36%).**
- **Les transports collectifs assurent eux 19% de ces déplacements.**
- Les autres modes, deux roues motorisés ou vélo, sont anecdotiques (1,57% des déplacements en deux roues motorisés).

Si l'on compare avec 2001, les habitants du T9 réalisent davantage de déplacements chaque jour, tous motifs confondus, et utilisent moins la voiture au profit de la marche à pied et des transports collectifs.



- **Les évolutions 2001-2010**

Nombre de déplacements par jour et par personne (selon le lieu de résidence)	T9 Grand Paris Grand Est	
	2001	2010
tous modes	3,59	3,69
transport en commun	0,62	0,71
vélo	0,03	0,01
marche à pied	1,15	1,32
deux-roues motorisé	0,04	0,06
voiture particulière	1,63	1,59
autres	0,12	0,01

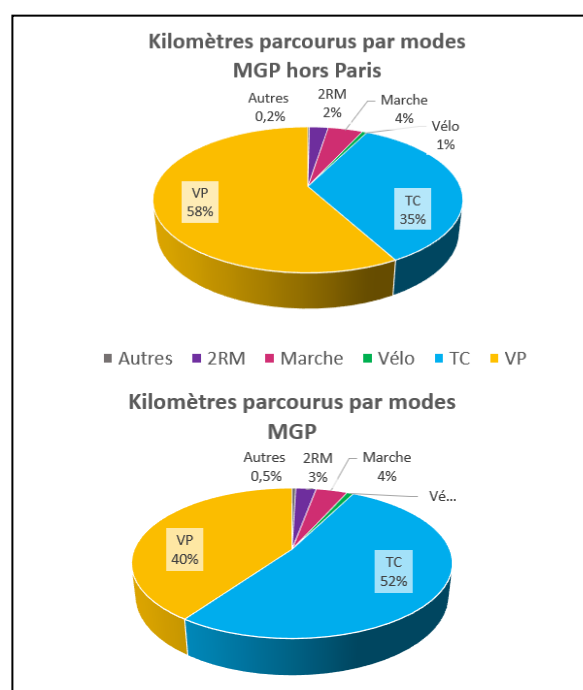
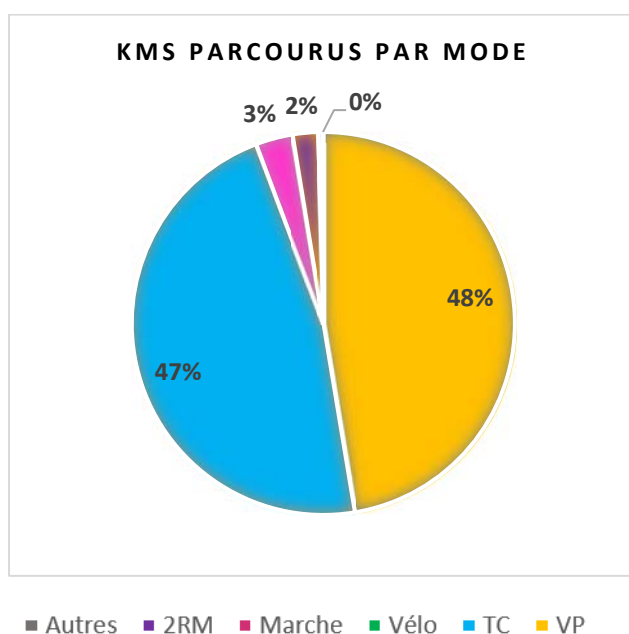


2.2.2 Les modes de transport utilisés par kilomètres parcourus

En kilomètres parcourus, la marche à pied perd logiquement de son importance, au profit de **la voiture et des transports collectifs, utilisés chacun à 47%**. En moyenne en Proche Couronne, le poids des transports collectifs n'est que de 40% alors que 52% des distances parcourues sont réalisées en voiture.

- **Cet usage important des transports collectifs en distances parcourues est une spécificité à souligner au sein de Grand Paris – Grand Est, en regard de la faible desserte en transports lourds.**

km parcourus T9	Part modale	km parcourus IdF	Part modale
VP	47,4%	VP	52%
TC	46,9%	TC	41%
MAP	3,1%	MAP	4%
2RM	2,1%	2RM	2%
Vélo	0,3%	Vélo	1%
Autres	0,1%	Autres	0,4%





© Apur

Neuilly-Plaisance, gare RER



© Apur

Vaujours

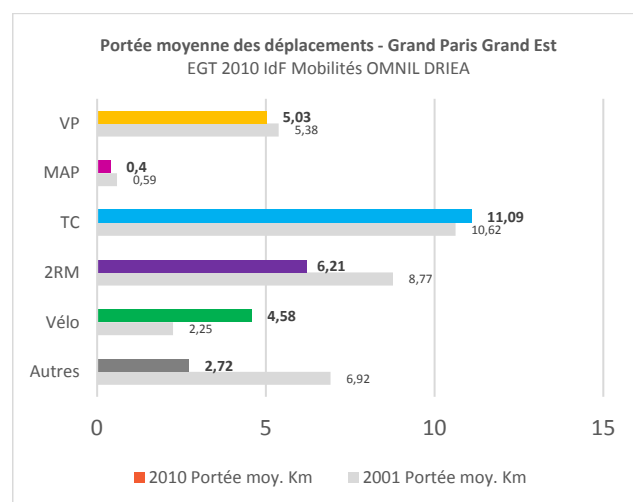
2.2.3 Les distances parcourues par les habitants et les modes de transport utilisés

Le mode de transport reste largement tributaire de la portée du déplacement. Alors que la marche est utilisée pour des trajets de 400 m en moyenne, les déplacements en vélo et en deux roues motorisés sont plus utilisés pour des portées moyennes de 4 et 6 km.

Comparativement à la Proche Couronne, les transports collectifs sont peu utilisés pour des déplacements de moyenne distance (2 à 10km) :

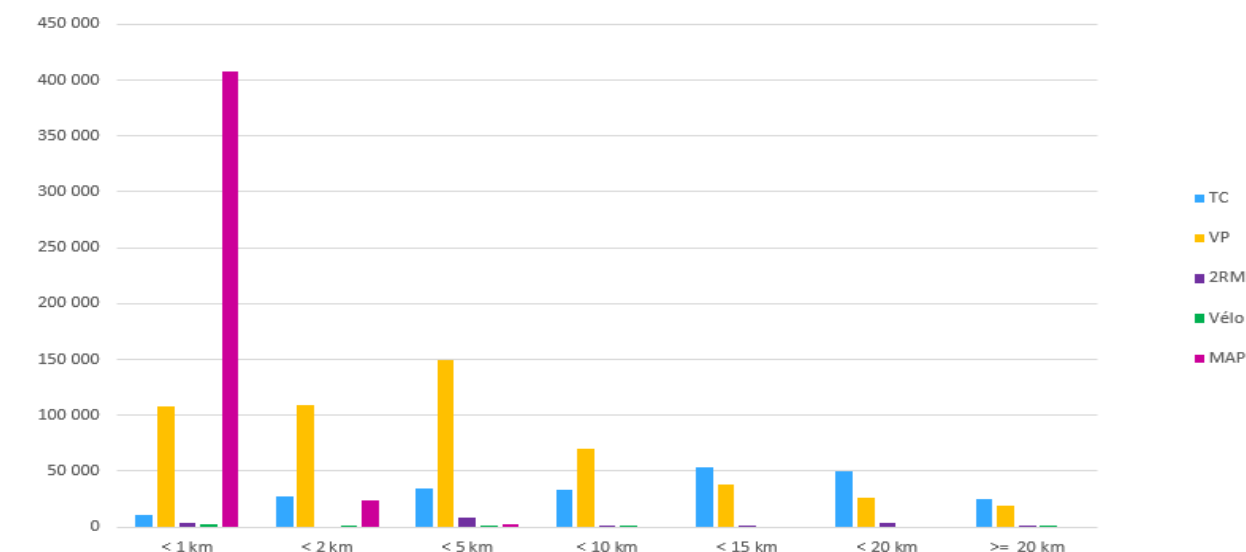
- Les Tc sont davantage utilisés dans des déplacements d'une portée de plus de 10km, avec une portée moyenne de 11 km.

Dans le T9, comme en Proche Couronne, les habitants se déplacent en voiture y compris pour des courtes distances (moins de 2 km), avec une moyenne de 5km des déplacements en voiture.



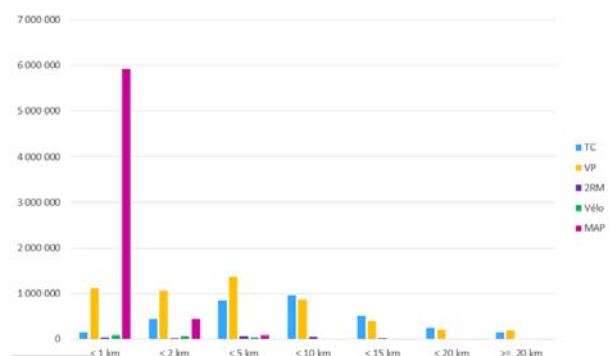
Nombre de déplacements dans Grand Paris – Grand Est par mode et par distance

Source EGT 2010 IdF Mobilités – OMNIL – DRIEA



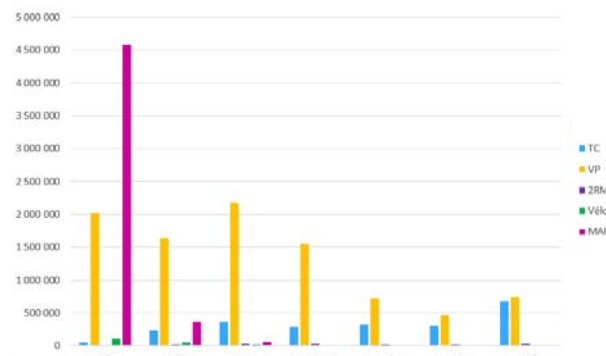
Nombre de déplacements en Proche Couronne par mode et par distance

Source EGT 2010 IdF Mobilités – OMNIL – DRIEA



Nombre de déplacements en Grande Couronne par mode et par distance

Source EGT 2010 IdF Mobilités – OMNIL – DRIEA



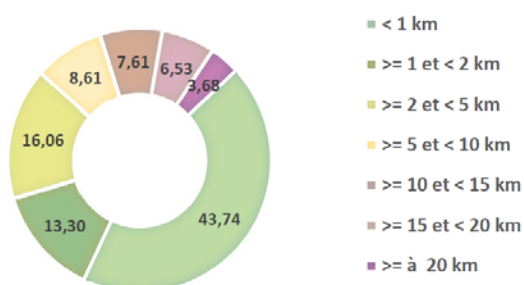
- des trajets de moins de 2 km réalisés en voiture

Près de 44% des déplacements quotidiens font moins de 1 km (soit 533 000 déplacements env.). En tout, **57% du nombre de déplacements réalisés par les habitants du territoire font moins de 2km, une distance réalisable en 10 mn à vélo.**

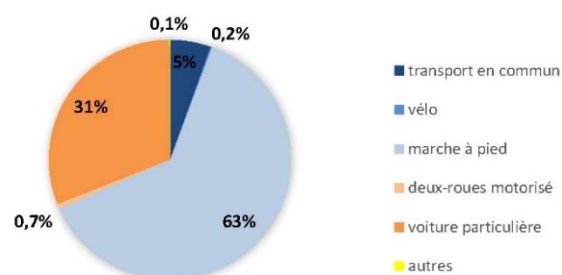
Les modes de transport utilisés pour ces déplacements courts sont essentiellement la marche à pied et la voiture :

- Pour les trajets de moins de 1km, la marche est privilégiée à plus de 76%, la voiture à 20 % ;
- **Pour les trajets compris entre 1 et 2 km, la voiture devient le mode de transport majoritaire, avec 67% des trajets réalisés (la marche représentant 15% des trajets).**

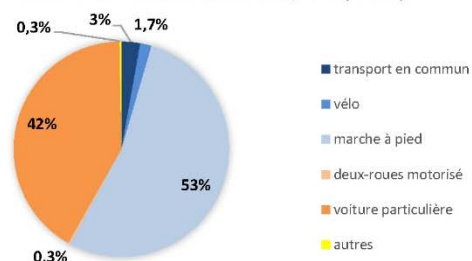
REPARTITION PAR DISTANCE DES DEPLACEMENTS
GRAND PARIS GRAND EST (%)



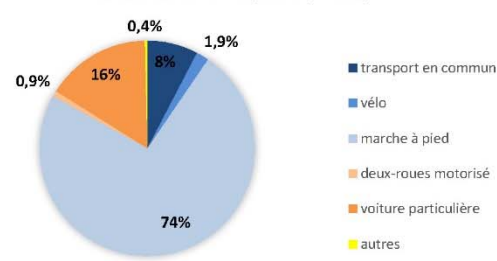
RÉPARTITION PAR MODES DES DÉPLACEMENTS TRÈS COURTS
INTERNES AU T9, 2010 (< 2KM)



RÉPARTITION PAR MODES DES DÉPLACEMENTS TRÈS COURTS
INTERNES A LA GRANDE COURONNE, 2010 (< 2KM)



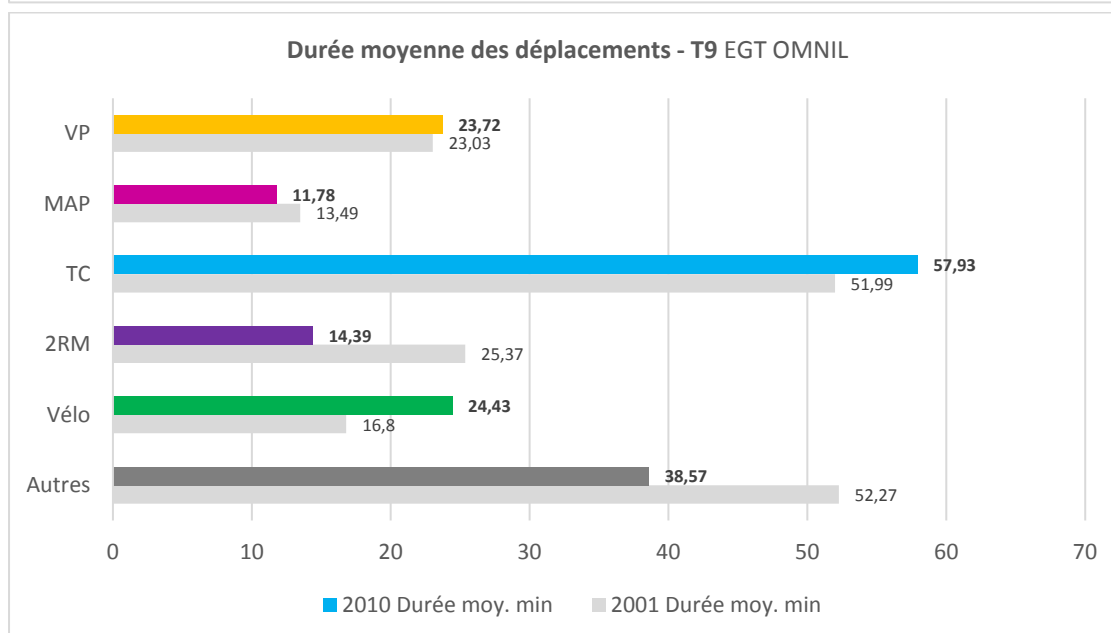
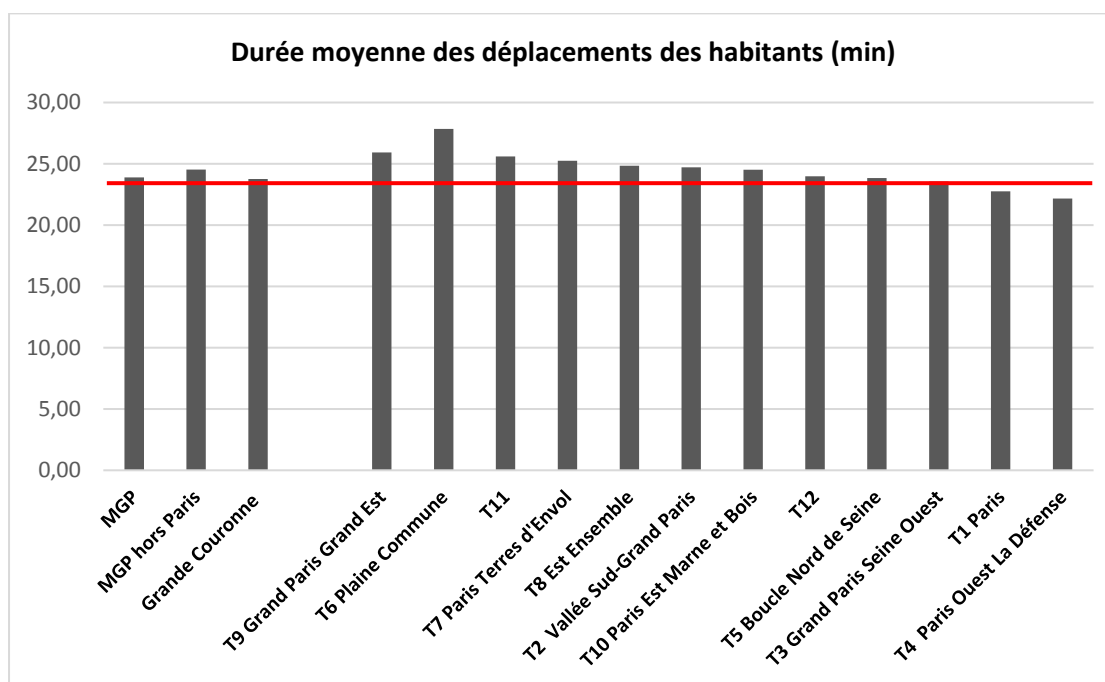
RÉPARTITION PAR MODES DES DÉPLACEMENTS TRÈS COURTS
INTERNES A LA MGP, 2010 (< 2KM)



2.2.4 La durée des déplacements des habitants, évolution 2001-2010

En moyenne, en 2010, les Franciliens ont parcouru chaque jour 17 kilomètres et passé au total, chaque jour, 1h30 à se déplacer. Ce budget-temps a gagné plus de 15 mn en 30 ans mais la mobilité a également augmenté passant de 3,49 (déplacements par personne et par jour) en 1976 à 3,87 en 2010. Par déplacement, en Ile-de-France, la durée moyenne d'un déplacement est de 23,85 min.

Dans Grand Paris Grand Est, la moyenne du temps passé à se déplacer est légèrement supérieure avec 26 min par déplacement. Le temps de transport passé dans les transports collectifs est plus important avec 58 min en moyenne et il est en nette augmentation par rapport à 2001.

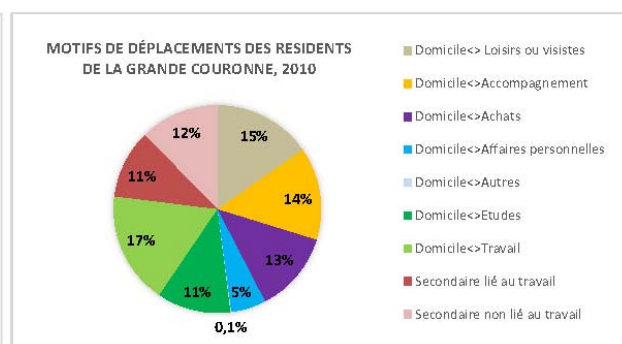
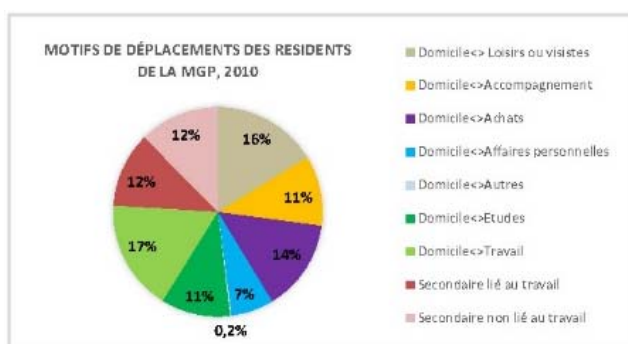


	Nbre dépl.	Portée moyenne (km)	Durée moy. (min)
MGP	24 024 612	3,32	23,89
MGP hors Paris	15 550 820	3,64	24,52
Grande Couronne	17 088 939	5,98	23,75
IDF	41 113 551	4,42	23,85
T9 Grand Paris Grand Est	1 218 848	4,55	25,92
T6 Plaine Commune	1 156 898	3,51	27,84
T11	1 071 297	4,55	25,60
T7 Paris Terres d'Envol	1 095 513	4,27	25,24
T8 Est Ensemble	1 265 505	3,24	24,84
T2 Vallée Sud-Grand Paris	1 221 334	3,49	24,71
T10 Paris Est Marne et Bois	1 741 350	3,87	24,51
T12	2 174 304	3,71	23,98
T5 Boucle Nord de Seine	1 425 774	3,22	23,83
T3 Grand Paris Seine Ouest	1 158 049	3,34	23,54
T1 Paris	8 473 792	2,75	22,75
T4 Paris Ouest La Défense	2 021 948	2,87	22,16

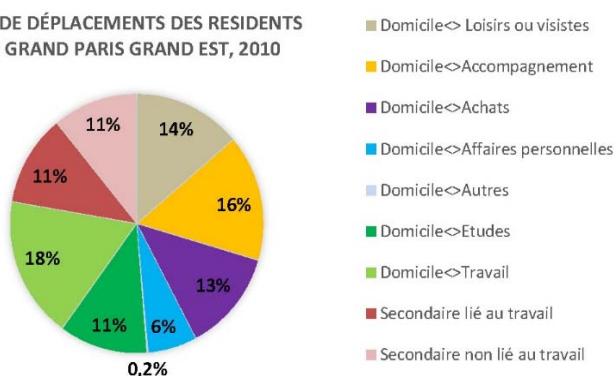
2.2.5 Les motifs de déplacement

Si le travail était le motif de déplacement le plus chronophage, la dernière enquête montre que ce sont aujourd'hui **les activités privées, c'est-à-dire non liées au travail ou aux études, qui ont le budget-temps le plus important et portent son augmentation**. La diversité des motifs de déplacement répond également aux transformations de l'organisation quotidienne : davantage de déplacements enchaînés, moins d'allers-retours simples depuis le domicile.

Dans le territoire, les déplacements domicile-travail représentent le premier motif de déplacement, avec 18% des déplacements réalisés, suivis ensuite par l'accompagnement d'une autre personne (16% des motifs) ; **l'accompagnement de personne apparaît comme davantage représenté comparé à la MGP ou à la Grande Couronne.**



MOTIFS DE DÉPLACEMENTS DES RESIDENTS DU T9 GRAND PARIS GRAND EST, 2010



2.3 Le parc automobile, le taux de motorisation des ménages

Avec 0,99 voitures par ménage en 2015, le taux moyen de motorisation des ménages (nombre de voitures divisé par le nombre de ménage) reste plus élevé que la moyenne de la MGP et de l'Ile de France (respectivement de 0,67 et de 0,88), mais se situe en deçà de celui de la Grande Couronne.

Ce taux diminue légèrement depuis 1999, avec une baisse qui s'accroît depuis 2010 (-0,2% de baisse annuelle et -0,9% de baisse totale sur 5 ans).

Cette situation s'explique par une situation du territoire à cheval entre la Proche et la Grande Couronne, ainsi que par une desserte faible en transports collectifs ferrés (RER-TER). Les revenus des ménages peuvent aussi influencer le taux de motorisation comme pour certains quartiers de Clichy-sous-Bois, Neuilly-sur-Marne, Noisy-le-Grand Rosny-sous-Bois ou Villemomble ..., où la motorisation des ménages est inférieure à la moyenne du territoire.

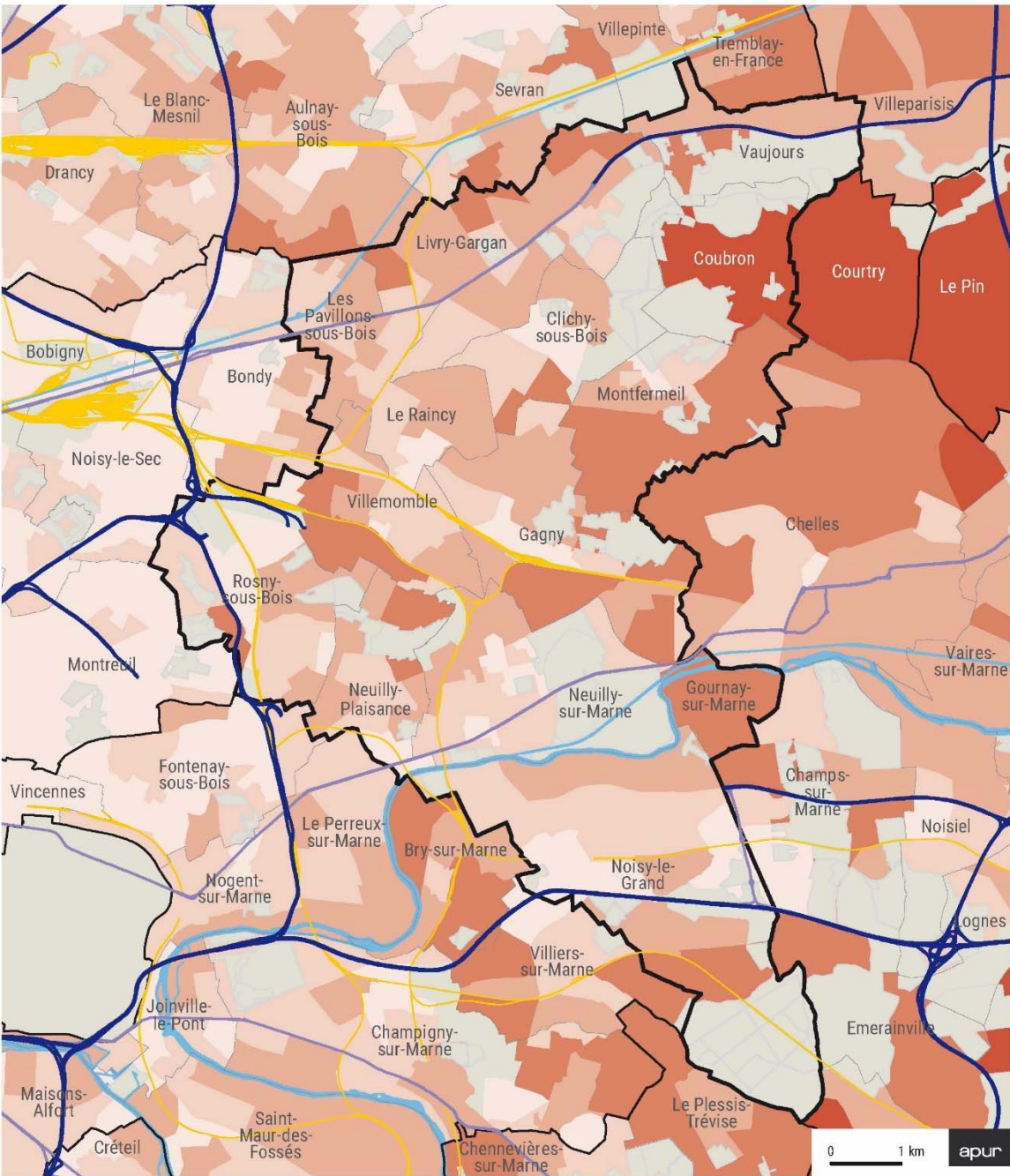
Les 5 communes ayant enregistré une hausse de leur taux de motorisation sont aussi souvent plus éloignées ou moins bien desservies en transports collectifs : Montfermeil (avec une hausse de 4,4% entre 2010 et 2015), Coubron (+2,2%), Gagny, Vaujours, mais aussi Neuilly-Plaisance.

A l'inverse, les villes de Neuilly-sur-Marne, Noisy-le-Grand, Le Raincy et Rosny-sous-Bois font état d'une baisse importante du nombre de voitures par ménages, avec des baisses comprises entre 2010 et 2015, de 2,4% à 3,5%.

	2 015	2 010	1 999	Evolution totale entre 2010 et 2015	Evolution annuelle entre 2010 et 2015	Evolution annuelle entre 1999 et 2010
Clichy-sous-Bois	0,84	0,84	0,88	-0,7%	-0,1%	-0,5%
Coubron	1,43	1,40	1,39	2,2%	0,4%	0,1%
Gagny	1,05	1,04	1,03	1,4%	0,3%	0,1%
Gournay-sur-Marne	1,29	1,29	1,28	-0,5%	-0,1%	0,1%
Livry-Gargan	1,07	1,07	1,05	0,0%	0,0%	0,2%
Montfermeil	1,17	1,12	1,10	4,4%	0,9%	0,1%
Neuilly-Plaisance	0,99	0,98	1,02	0,7%	0,1%	-0,3%
Neuilly-sur-Marne	0,90	0,93	0,93	-3,5%	-0,7%	0,0%
Noisy-le-Grand	0,92	0,95	0,98	-3,0%	-0,6%	-0,2%
Les Pavillons-sous-Bois	0,99	1,01	0,98	-1,7%	-0,3%	0,3%
Le Raincy	0,99	1,02	1,07	-2,8%	-0,6%	-0,4%
Rosny-sous-Bois	0,87	0,89	0,92	-2,4%	-0,5%	-0,2%
Vaujours	1,21	1,20	1,19	1,2%	0,2%	0,1%
Villemomble	0,96	0,96	0,96	0,3%	0,1%	0,0%
T9	0,99	0,99	1,00	-0,9%	-0,2%	-0,1%
IDF	0,88	0,89	0,90	-1,0%	-0,2%	-0,1%
Paris	0,40	0,44	0,50	-8,7%	-1,8%	-1,2%
MGP	0,67	0,70	0,73	-3,1%	-0,6%	-0,4%
MGP hors Paris	0,83	0,85	0,88	-2,3%	-0,5%	-0,3%
Grande Couronne	1,20	1,20	1,18	0,0%	0,0%	0,2%

forte hausse	taux >= 2%
hausse	0,5% <= taux <= 1,9%
stabilité	-0,5% < taux < 0,5%
baisse	-1,9% <= taux <= -0,5%
forte baisse	taux <= -2%

TAUX DE MOTORISATION



Nombre moyen de voiture par ménage



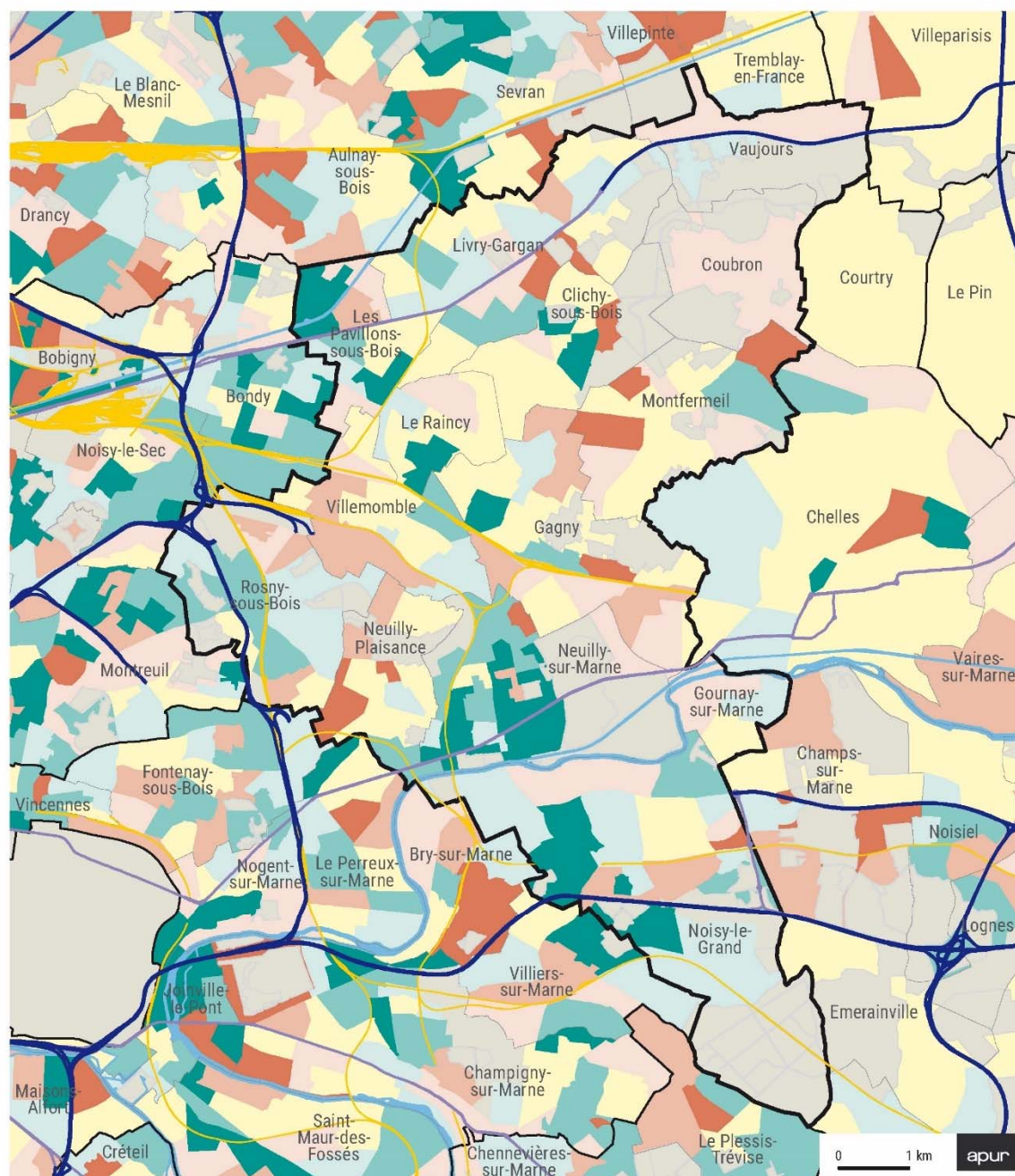
- autoroute, voie rapide
- route nationale / départementale
- voie ferrée

Les emprises des principaux équipements et espaces verts, ainsi que les IRIS non significatifs apparaissent en gris.

Source : Recensement de la Population (INSEE) 2015, BD TOPO (IGN)

ASE

ÉVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION ENTRE 2010 ET 2015



Evolution du nombre moyen de voiture par ménage entre 2010 et 2015

HAUSSE

- plus de 10%
- de 5 à 10%
- de 2 à 5%

STABILITE

- de -2 à +2%

BAISSE

- plus de 10%
- de 5 à 10%
- de 2 à 5%

Source : Recensement de la Population (INSEE) - 2010 et 2015, BDTOPO (IGN)

- autoroute, voie rapide
- route nationale / départementale
- voie ferrée

Les emprises des principaux équipements et espaces verts, ainsi que les IRIS non significatifs apparaissent en gris.

ASE

2.4 Les déplacements des actifs

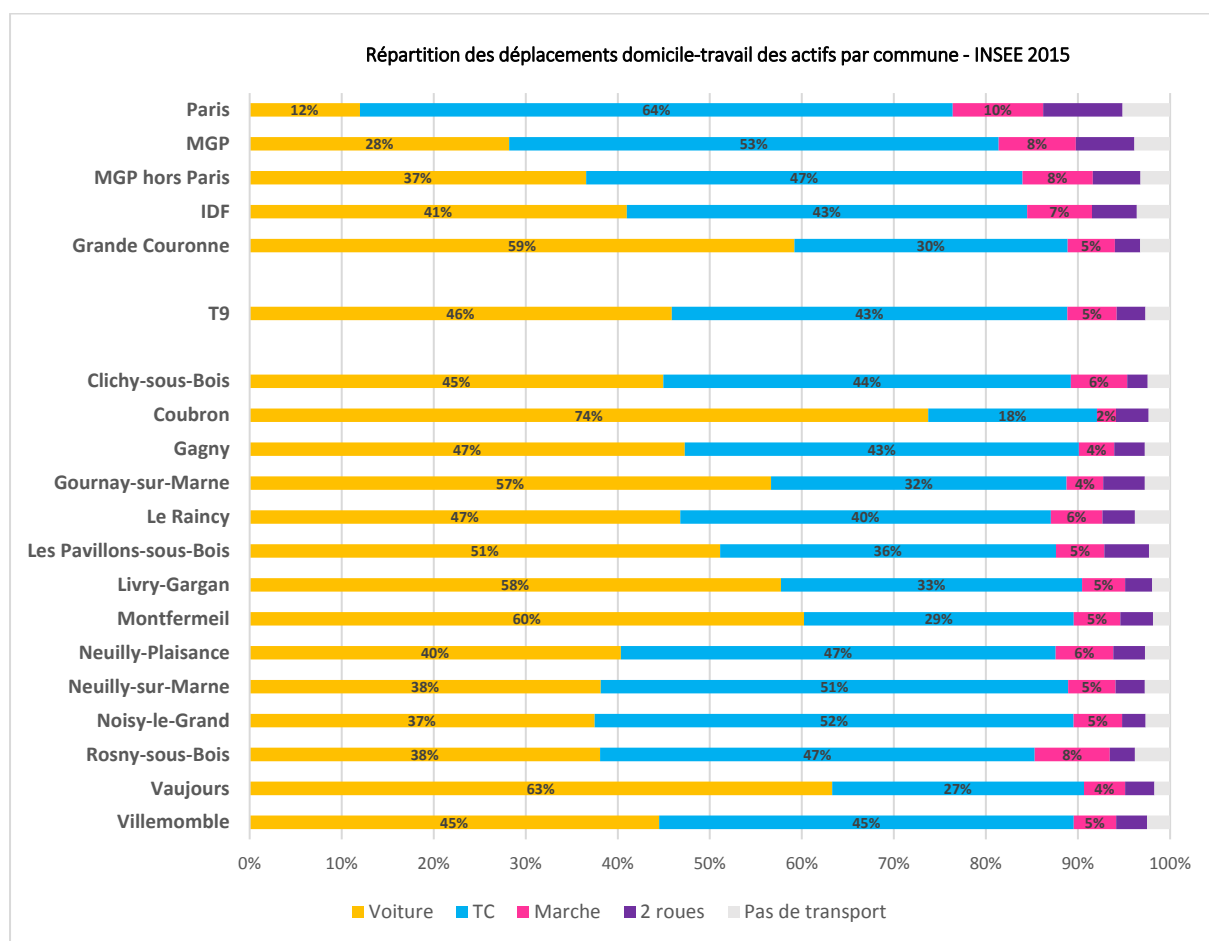
Les enquêtes annuelles menées auprès des ménages par l'INSEE permettent de renseigner les déplacements des actifs et des étudiants de manière fine (à l'iris, soit env. 2000 habitants).

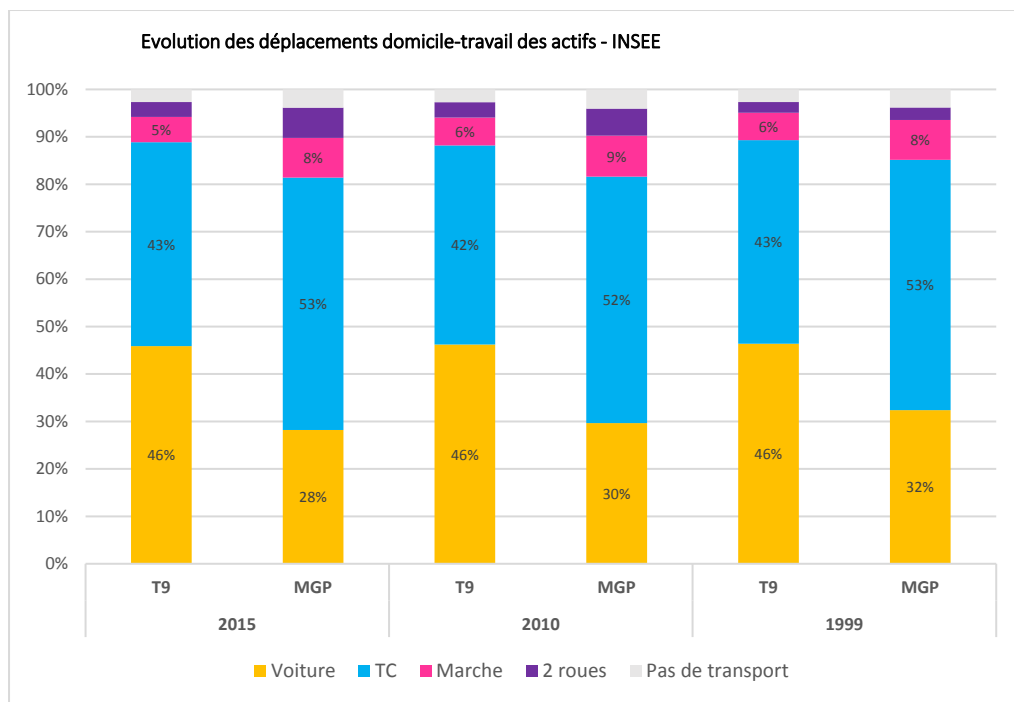
2.4.1 Les modes de transport utilisés par les actifs

La dernière enquête de 2015 montre que **les actifs de Grand Paris Grand Est utilisent la voiture pour se déplacer (à 46%), devant les transports collectifs (à 43%)**. Cet usage reflète à nouveau des comportements à cheval entre la Proche et la Grande couronne.

La marche n'est mentionnée que par 6% des actifs, et l'usage des deux roues reste marginal.

L'usage de ces deux principaux modes de transport est stable dans le temps, depuis 1999. Si l'on regarde les évolutions dans la MGP, l'usage de la voiture diminue de 4% au profit des deux roues (vélo et deux roues motorisés confondus).



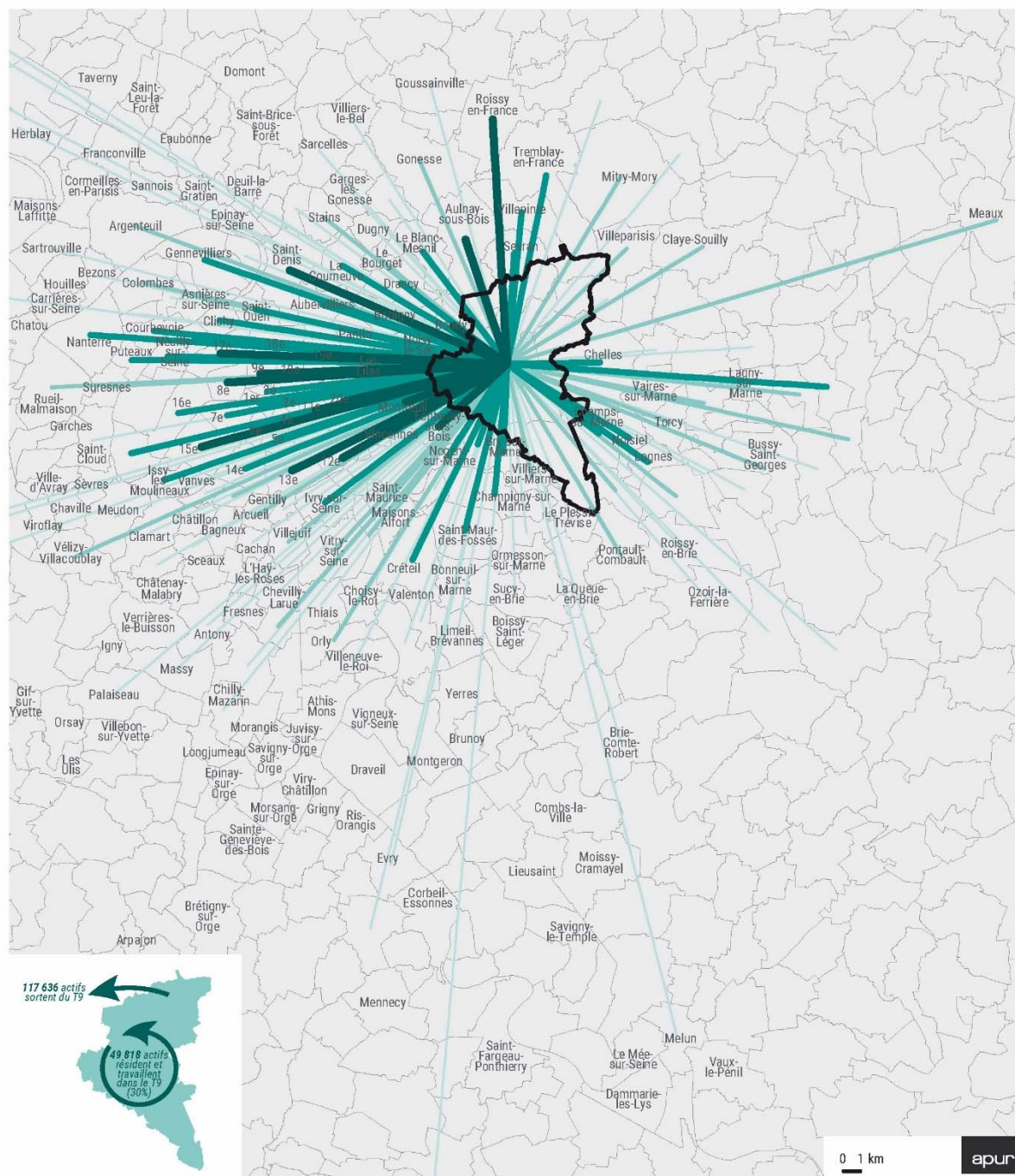


Gagny

© Apur

2.4.2 Le flux de déplacements des actifs

OÙ TRAVAILLENT LES ACTIFS RÉSIDANT DANS LE T9



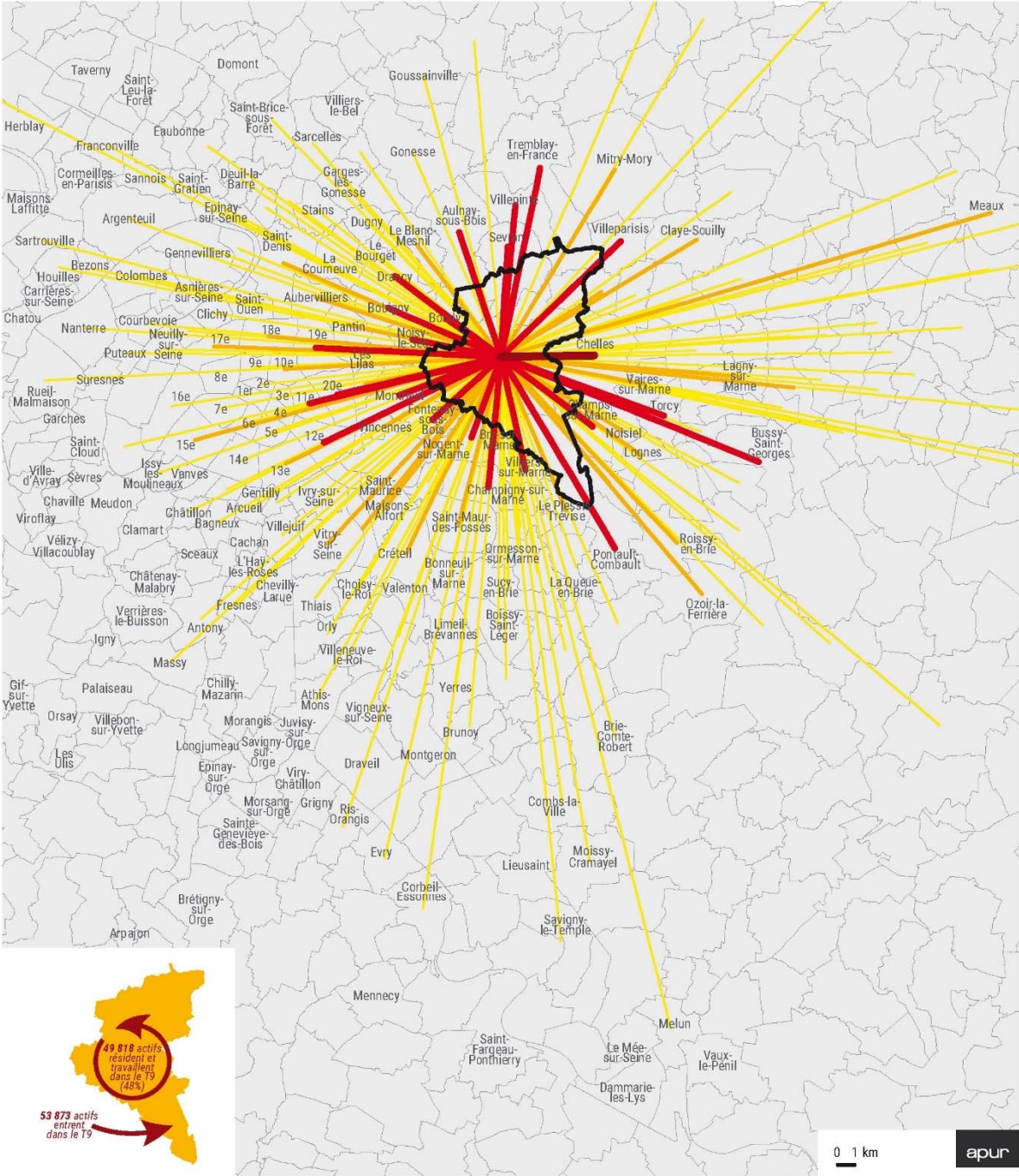
Nombre d'actifs ayant un emploi, résident dans le T9 et travaillant hors du T9

- 2 000 ou plus
- de 500 à 1 999
- de 200 à 499
- de 50 à 199

Les flux inférieurs à 50 ne sont pas représentés.
Source : Recensement de la Population (INSEE) - 2015

ASE

OÙ RÉSIDENT LES ACTIFS TRAVAILLANT DANS LE T9



2.4.3 Les déplacements des actifs par commune

- Sur les 167 454 actifs occupés de Grand Paris - Grand Est, **un tiers (29,7%) travaillent au sein du territoire (principalement dans leur commune de résidence), 34% travaillent dans un autre territoire de Proche Couronne et 25% travaillent à Paris.** Cette situation reflète la forte concentration d'emploi au sein de la MGP.

Où travaillent les actifs du T9

	Commune de résidence	Autre commune du T9	Paris	Autre territoire de la MGP hors Paris	IDF hors MGP	Hors IDF	Actifs occupés
Clichy-sous-Bois	2 195	1 237	1 897	2 609	1 088	89	9 114
Coubron	266	518	342	739	317	20	2 201
Gagny	2 601	2 506	4 340	5 469	1 718	114	16 750
Gournay-sur-Marne	314	439	618	928	808	50	3 157
Le Raincy	1 146	803	1 793	2 290	516	109	6 655
Les Pavillons-sous-Bois	1 749	1 053	2 631	3 979	831	68	10 311
Livry-Gargan	3 871	2 146	3 707	6 960	2 195	130	19 009
Montfermeil	2 333	1 791	1 495	2 543	1 502	135	9 800
Neuilly-Plaisance	1 508	988	2 813	3 612	871	103	9 894
Neuilly-sur-Marne	2 902	1 434	4 322	4 972	1 587	113	15 329
Noisy-le-Grand	6 845	1 186	7 771	9 271	4 261	329	29 663
Rosny-sous-Bois	4 343	888	5 359	7 333	1 269	211	19 403
Vaujours	532	268	477	1 113	527	27	2 943
Villemomble	2 146	1 811	3 586	4 435	1 081	162	13 222
T9	32 750	17 068	41 151	56 253	18 571	1 661	167 454

	Commune de résidence	Autre commune du T9	Paris	Autre territoire de la MGP hors Paris	IDF hors MGP	Hors IDF	Actifs occupés
Clichy-sous-Bois	24%	14%	21%	29%	12%	1%	100%
Coubron	12%	24%	16%	34%	14%	1%	100%
Gagny	16%	15%	26%	33%	10%	1%	100%
Gournay-sur-Marne	10%	14%	20%	29%	26%	2%	100%
Le Raincy	17%	12%	27%	34%	8%	2%	100%
Les Pavillons-sous-Bois	17%	10%	26%	39%	8%	1%	100%
Livry-Gargan	20%	11%	20%	37%	12%	1%	100%
Montfermeil	24%	18%	15%	26%	15%	1%	100%
Neuilly-Plaisance	15%	10%	28%	37%	9%	1%	100%
Neuilly-sur-Marne	19%	9%	28%	32%	10%	1%	100%
Noisy-le-Grand	23%	4%	26%	31%	14%	1%	100%
Rosny-sous-Bois	22%	5%	28%	38%	7%	1%	100%
Vaujours	18%	9%	16%	38%	18%	1%	100%
Villemomble	16%	14%	27%	34%	8%	1%	100%
T9	20%	10%	25%	34%	11%	1%	100%

Source : Insee, RP 2016

- Sur les 103 691 emplois de Grand paris – Grand Est, **48% habitent le territoire ; 23% proviennent d'un autre territoire de Proche Couronne et 21% de Grande Couronne.**

Où résident les personnes qui travaillent dans le T9

	Commune de résidence	Autre commune du T9	Paris	Autre territoire de la MGP hors Paris	IDF hors MGP	Hors IDF	Emplois
Clichy-sous-Bois	2 195	1 101	183	968	771	178	5 396
Coubron	266	194	3	71	114	14	662
Gagny	2 601	1 199	221	701	720	101	5 543
Gournay-sur-Marne	314	197	34	115	340	18	1 018
Le Raincy	1 146	1 755	195	902	553	65	4 615
Les Pavillons-sous-Bois	1 749	1 099	190	1 593	815	111	5 558
Livry-Gargan	3 871	1 278	198	1 911	1 516	259	9 034
Montfermeil	2 333	1 506	169	854	1 618	119	6 599
Neuilly-Plaisance	1 508	1 155	237	1 485	1 148	152	5 685
Neuilly-sur-Marne	2 902	1 834	372	1 879	2 154	276	9 416
Noisy-le-Grand	6 845	1 974	2 232	7 161	8 917	883	28 012
Rosny-sous-Bois	4 343	2 214	779	4 786	2 142	538	14 801
Vaujours	532	294	68	499	655	69	2 117
Villemomble	2 146	1 270	163	1 003	563	92	5 236
T9	32 750	17 068	5 043	23 928	22 025	2 876	103 691

	Commune de résidence	Autre commune du T9	Paris	Autre territoire de la MGP hors Paris	IDF hors MGP	Hors IDF	Emplois
Clichy-sous-Bois	41%	20%	3%	18%	14%	3%	100%
Coubron	40%	29%	0%	11%	17%	2%	100%
Gagny	47%	22%	4%	13%	13%	2%	100%
Gournay-sur-Marne	31%	19%	3%	11%	33%	2%	100%
Le Raincy	25%	38%	4%	20%	12%	1%	100%
Les Pavillons-sous-Bois	31%	20%	3%	29%	15%	2%	100%
Livry-Gargan	43%	14%	2%	21%	17%	3%	100%
Montfermeil	35%	23%	3%	13%	25%	2%	100%
Neuilly-Plaisance	27%	20%	4%	26%	20%	3%	100%
Neuilly-sur-Marne	31%	19%	4%	20%	23%	3%	100%
Noisy-le-Grand	24%	7%	8%	26%	32%	3%	100%
Rosny-sous-Bois	29%	15%	5%	32%	14%	4%	100%
Vaujours	25%	14%	3%	24%	31%	3%	100%
Villemomble	41%	24%	3%	19%	11%	2%	100%
T9	32%	16%	5%	23%	21%	3%	100%

Source : Insee, RP 2016

où travaillent les actifs ayant un emploi résidant dans la MGP

Lieu de résidence	Lieu de travail														Actifs ay. un emploi
	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12	IDF hors MGP	hors IDF	
T1	741 558	17 506	35 031	83 116	19 565	28 651	5 563	22 487	5 043	13 932	6 103	24 562	55 677	17 971	1 076 766
T2	51 538	58 853	13 931	10 324	2 550	2 765	526	1 785	506	1 740	1 140	12 396	24 186	1 853	184 095
T3	49 538	7 081	50 767	17 667	2 904	2 567	361	1 218	266	952	419	3 369	16 638	1 892	155 638
T4	70 603	3 613	12 360	121 710	13 033	6 422	1 151	2 725	686	1 856	505	3 189	21 888	3 365	263 106
T5	52 443	2 263	5 497	31 436	63 409	8 325	1 466	2 662	620	1 377	472	2 194	18 181	1 954	192 298
T6	52 099	1 556	2 267	8 021	7 692	57 530	4 555	7 085	1 650	1 630	839	2 532	14 932	1 826	164 214
T7	31 128	950	1 327	4 475	2 652	8 974	45 049	10 147	5 183	1 766	813	2 207	19 105	1 469	135 246
T8	62 352	1 505	2 301	6 583	2 760	7 970	4 291	54 316	5 742	4 811	1 440	3 284	10 183	1 923	169 461
T9	41 151	1 317	1 850	6 776	2 655	6 351	7 165	14 984	49 818	9 309	2 223	3 623	18 571	1 661	167 454
T10	76 611	2 829	3 807	12 463	2 904	4 940	1 924	9 071	5 697	69 862	13 903	11 236	17 657	2 603	235 508
T11	31 361	1 478	1 645	4 426	1 188	1 995	728	2 877	2 141	14 104	47 632	12 013	12 283	1 256	135 125
T12	82 364	11 853	5 732	9 453	2 710	4 337	1 178	3 968	1 436	7 581	11 003	119 390	34 752	2 860	298 616
MGP	1 342 748	110 804	136 515	316 449	124 022	140 827	73 956	133 324	78 789	128 919	86 494	199 993	264 053	40 632	3 177 527

Lieu de résidence	Lieu de travail														Actifs ay. un emploi
	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12	IDF hors MGP	hors IDF	
T1	69%	2%	3%	8%	2%	3%	1%	2%	0%	1%	1%	2%	5%	2%	100%
T2	28%	32%	8%	6%	1%	2%	0%	1%	0%	1%	1%	7%	13%	1%	100%
T3	32%	5%	33%	11%	2%	2%	0%	1%	0%	1%	0%	2%	11%	1%	100%
T4	27%	1%	5%	46%	5%	2%	0%	1%	0%	1%	0%	1%	8%	1%	100%
T5	27%	1%	3%	16%	33%	4%	1%	1%	0%	1%	0%	1%	9%	1%	100%
T6	32%	1%	1%	5%	5%	35%	3%	4%	1%	1%	1%	2%	9%	1%	100%
T7	23%	1%	1%	3%	2%	7%	33%	8%	4%	1%	1%	2%	14%	1%	100%
T8	37%	1%	1%	4%	2%	5%	3%	32%	3%	3%	1%	2%	6%	1%	100%
T9	25%	1%	1%	4%	2%	4%	4%	9%	30%	6%	1%	2%	11%	1%	100%
T10	33%	1%	2%	5%	1%	2%	1%	4%	2%	30%	6%	5%	7%	1%	100%
T11	23%	1%	1%	3%	1%	1%	1%	2%	2%	10%	35%	9%	9%	1%	100%
T12	28%	4%	2%	3%	1%	1%	0%	1%	0%	3%	4%	40%	12%	1%	100%
MGP	42%	3%	4%	10%	4%	4%	2%	4%	2%	4%	3%	6%	8%	1%	100%

Note de lecture : Dans le T9 30% des actifs occupés habitent et travaillent dans le territoire et 25% des actifs occupés qui habitent dans le T9 travaillent à Paris

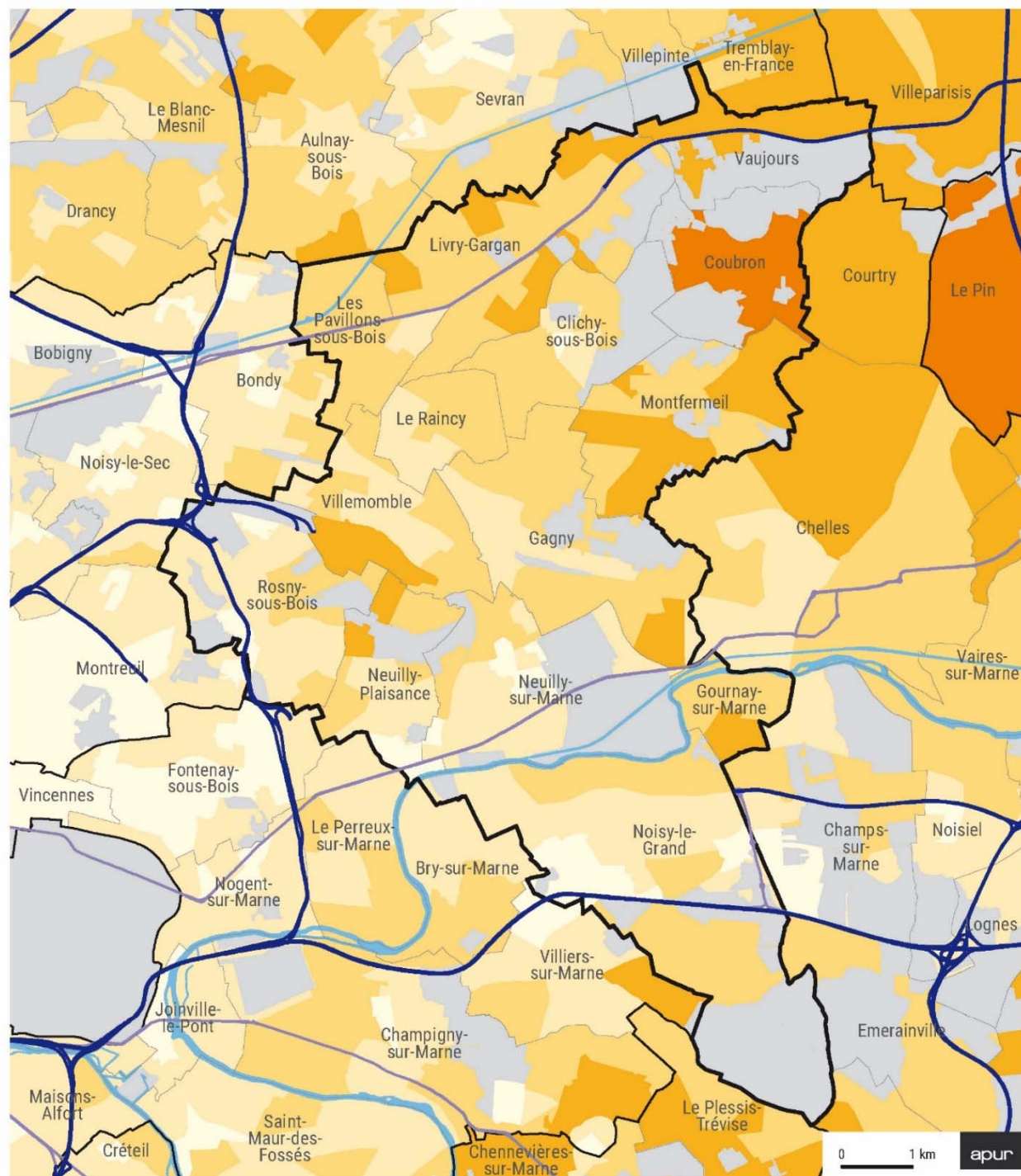
Où résident ceux qui travaillent dans la MGP

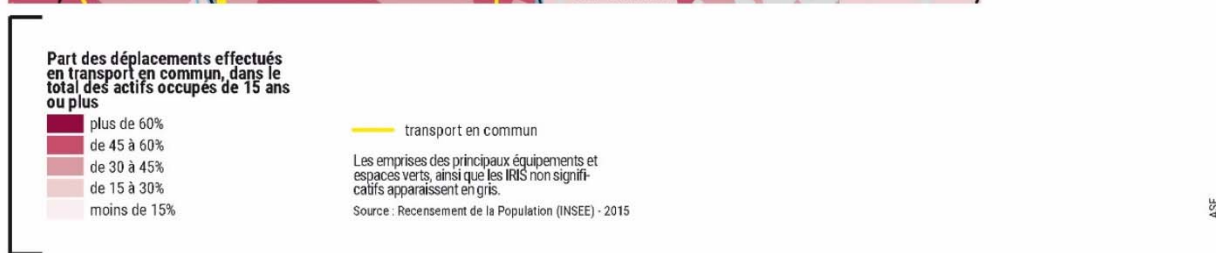
Lieu de résidence	Lieu de résidence														Actifs ay. un emploi
	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12	IDF hors MGP	hors IDF	
T1	741 558	51 538	49 538	70 603	52 443	52 099	31 128	62 352	41 151	76 611	31 361	82 364	341 729	114 018	1 798 494
T2	17 506	58 853	7 081	3 613	2 263	1 556	950	1 505	1 317	2 829	1 478	11 853	32 397	5 770	148 971
T3	35 031	13 931	50 767	12 360	5 497	2 267	1 327	2 301	1 850	3 807	1 645	5 732	35 490	9 079	181 084
T4	83 116	10 324	17 667	121 710	31 436	8 021	4 475	6 583	6 776	12 463	4 426	9 453	124 301	25 353	466 104
T5	19 565	2 550	2 904	13 033	63 409	7 692	2 652	2 760	2 655	2 904	1 188	2 710	50 019	9 554	183 595
T6	28 651	2 765	2 567	6 422	8 325	57 530	8 974	7 970	6 351	4 940	1 995	4 337	45 078	12 800	198 706
T7	5 563	526	361	1 151	1 466	4 555	45 049	4 291	7 165	1 924	728	1 178	24 612	10 044	108 613
T8	22 487	1 785	1 218	2 725	2 662	7 085	10 147	54 316	14 984	9 071	2 877	3 968	25 754	7 155	166 233
T9	5 043	506	266	686	620	1 650	5 183	5 742	49 818	9 309	2 141	1 436	22 025	2 876	103 691
T10	13 932	1 740	952	1 856	1 377	1 630	1 766	4 811	9 309	69 862	14 104	7 581	27 799	4 331	161 049
T11	6 103	1 140	419	505	472	839	813	1 440	2 223	13 903	47 632	11 003	23 429	2 925	112 849
T12	24 562	12 396	3 369	3 189	2 194	2 532	2 207	3 284	3 623	11 236	12 013	119 390	71 430	11 580	283 003
MGP	1 003 118	158 056	137 109	237 853	172 162	147 456	114 672	157 354	147 222	215 247	121 587	261 005	824 064	215 486	3 912 391

Lieu de travail	Lieu de résidence														Emplois
	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12	IDF hors MGP	hors IDF	
T1	41%	3%	3%	4%	3%	3%	2%	3%	2%	4%	2%	5%	19%	6%	100%
T2	12%	40%	5%	2%	2%	1%	1%	1%	1%	2%	1%	8%	22%	4%	100%
T3	19%	8%	28%	7%	3%	1%	1%	1%	1%	2%	1%	3%	20%	5%	100%
T4	18%	2%	4%	26%	7%	2%	1%	1%	1%	3%	1%	2%	27%	5%	100%
T5	11%	1%	2%	7%	35%	4%	1%	2%	1%	2%	1%	1%	27%	5%	100%
T6	14%	1%	1%	3%	4%	29%	5%	4%	3%	2%	1%	2%	23%	6%	100%
T7	5%	0%	0%	1%	1%	4%	41%	4%	7%	2%	1%	1%	23%	9%	100%
T8	14%	1%	1%	2%	2%	4%	6%	33%	9%	5%	2%	2%	15%	4%	100%
T9	5%	0%	0%	1%	1%	2%	5%	6%	48%	5%	2%	1%	21%	3%	100%
T10	9%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	3%	6%	43%	9%	5%	17%	3%	100%
T11	5%	1%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	2%	12%	42%	10%	21%	3%	100%
T12	9%	4%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	4%	4%	42%	25%	4%	100%
MGP	26%	4%	4%	6%	4%	4%	3%	4%	4%	6%	3%	7%	21%	6%	100%

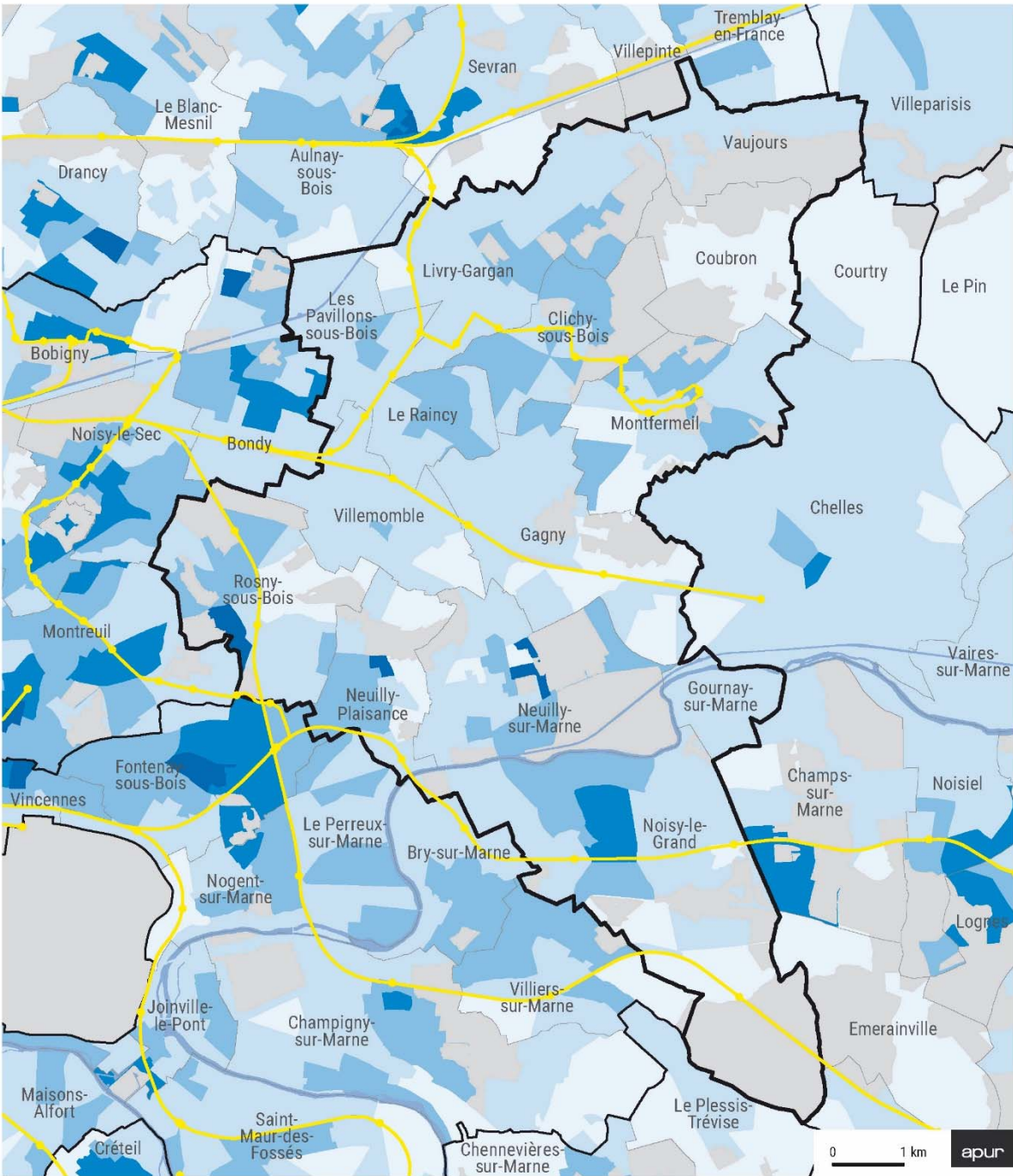
Note de lecture : Dans le T9, 48% des emplois sont occupés par des personnes qui résident dans le territoire et 21% des emplois du T9 sont occupés par des personnes qui résident en Ile de France hors MGP

L'UTILISATION DE LA VOITURE POUR ALLER TRAVAILLER





L'UTILISATION DE LA MARCHÉ À PIED POUR ALLER TRAVAILLER



Part des déplacements effectués à pied, dans le total des actifs occupés de 15 ans ou plus

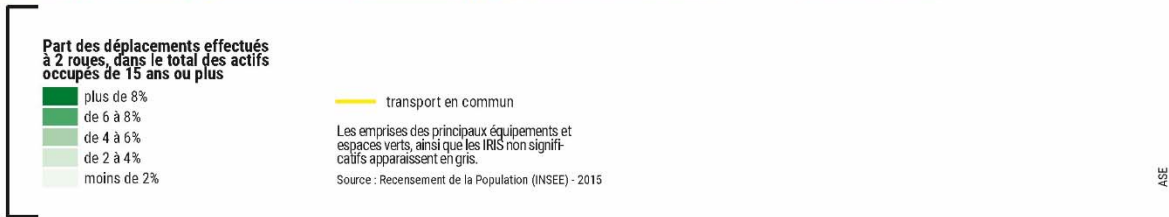
- plus de 12%
- de 9 à 12%
- de 6 à 9%
- de 3 à 6%
- moins de 3%

transport en commun

Les emprises des principaux équipements et espaces verts, ainsi que les IRIS non significatifs apparaissent en gris.

Source : Recensement de la Population (INSEE) - 2015

ASE



2.4.4 Les principaux pôles d'emploi et des actifs

➤ **Détail des 10/12 premiers pôles d'emploi des actifs du T9** (par commune, arr. et EPT)

		actifs occupés
Noisy-le-Grand	T9	8 819
Rosny-sous-Bois	T9	6 557
Livry-Gargan	T9	5 149
Neuilly-sur-Marne	T9	4 735
8e arr	T1	4 057
Montreuil	T8	3 896
Montfermeil	T9	3 839
Gagny	T9	3 800
12e arr	T1	3 646
Villemonble	T9	3 416
Bobigny	T8	3 412

➤ **Détail des premières communes de résidence des actifs du T9 venant travailler dans le T9**

	Emplois
Noisy-le-Grand	28 012
Rosny-sous-Bois	14 801
Neuilly-sur-Marne	9 416
Livry-Gargan	9 034
Montfermeil	6 599

2.4.5 Le flux de déplacements des étudiants, les pôles d'études (études post-BAC 15-29 ans)

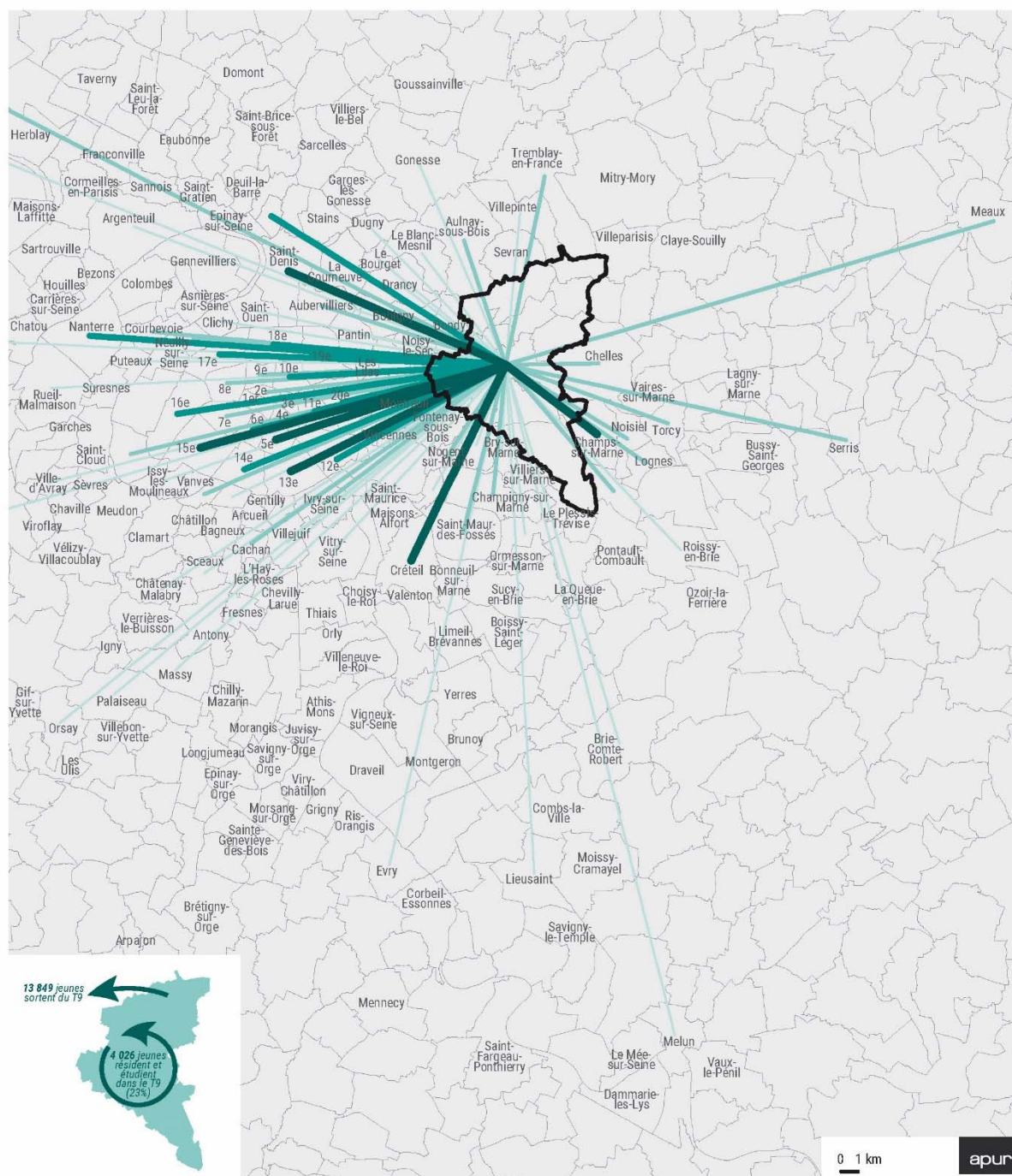
➤ **Détail des 6 premiers pôles d'études des étudiants habitant le T9** (par commune, arr.)

		Etudiants
Champs-sur-Marne		1059
Créteil	T11	835
13e arr	T1	771
Bobigny	T8	736
Saint-Denis	T6	645
5e arr	T1	591
15e arr	T1	513

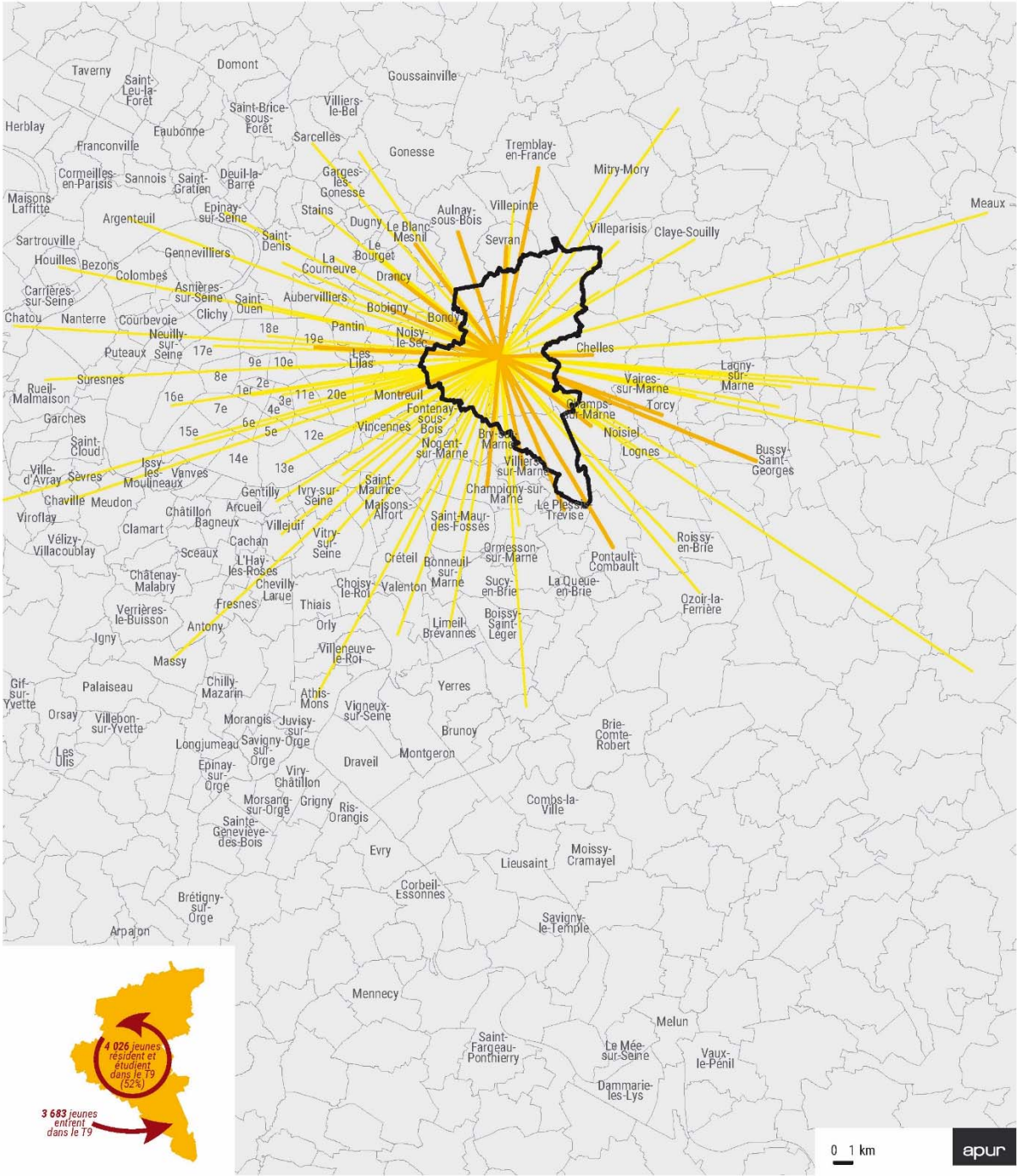
➤ **Détail des 6 premiers pôles d'étude des étudiants venant étudier dans le T9** (par commune, arr.)

	Etudiants
Noisy-le-Grand	2824
Neuilly-sur-Marne	1199
Livry-Gargan	1029
Le Raincy	611
Villemonble	411
Gagny	402

OÙ ÉTUDIENT LES JEUNES RÉSIDANT DANS LE T9



OÙ RÉSIDENT LES JEUNES ETUDIANT DANS LE T9



Nombre de jeunes (*), étudiant dans le T9 et résidant hors du T9

- de 50 à 199
- de 10 à 49

Les flux inférieurs à 10 ne sont pas représentés.

(*) personnes âgées de 15 à 29 ans, ayant au moins le bac et poursuivant des études

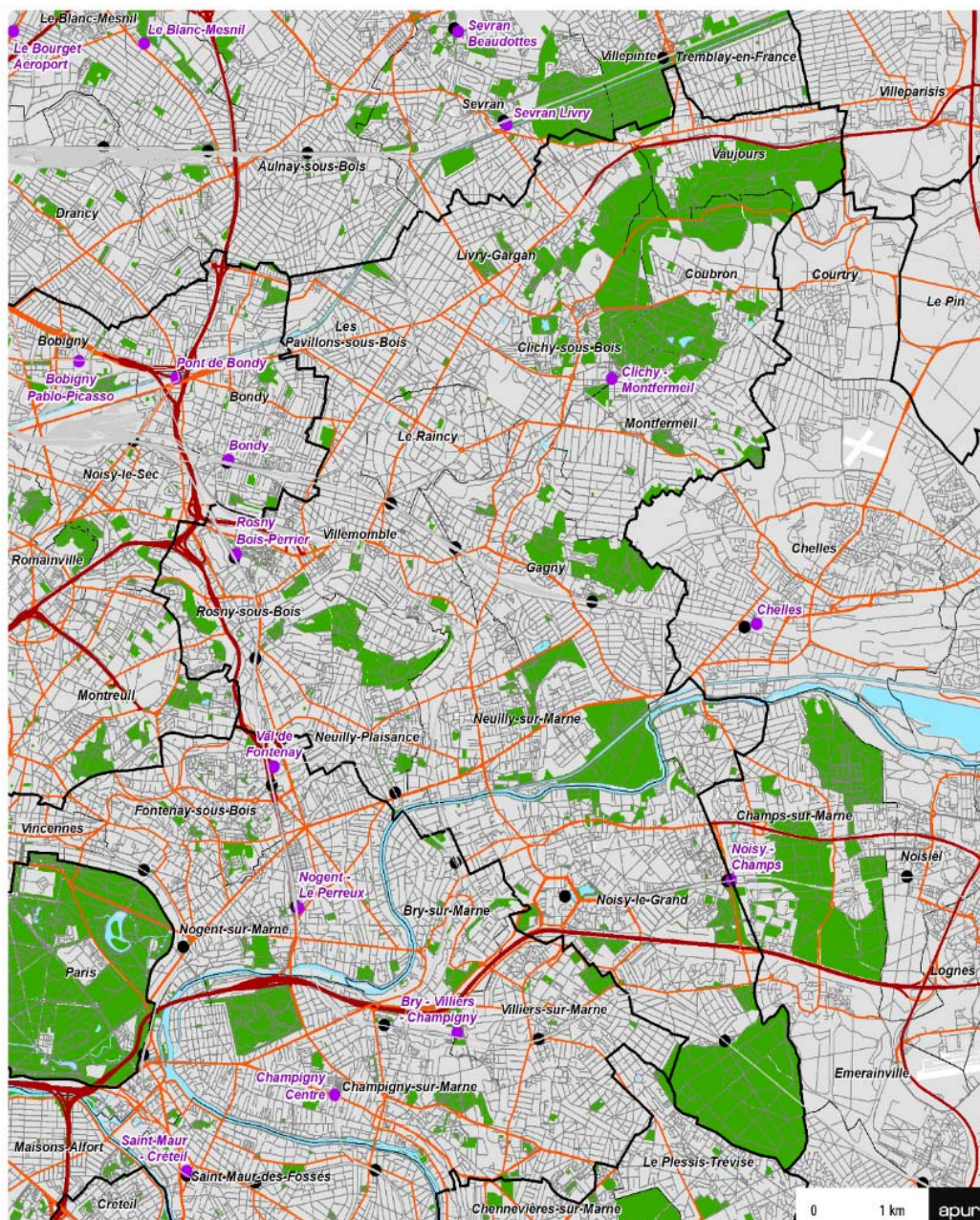
Source : Recensement de la Population (INSEE) - 2015

ASE

3 La trame viaire, l'espace public et les usages

3.1 L'armature urbaine

3.1.1 La hiérarchie des voies



- Autoroutes
- Voies structurantes
- Voies locales
- Voies ferrées
- Station RER
- Station du Grand Paris Express
- Espaces verts, terrains de sport

3.1.2 Des voies étroites

Les voies de Grand Paris Grand Paris Grand Est sont des voies étroites. **Plus de 75% des voies ont moins de 12m de large.** C'est l'héritage d'un mode d'urbanisation par grands lotissements pavillonnaires sur un territoire rural parcouru seulement par quelques grandes routes d'accès à Paris depuis l'est de la France

Peu de voies peuvent accueillir plusieurs usages.

Les grandes voies sont des radiales. Les voies en rocades, plus étroites sont à utiliser différemment.

LARGEUR MOYENNE DES VOIES

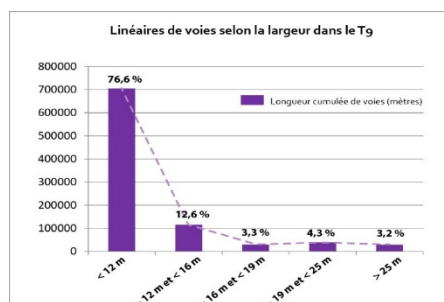


Largeur moyenne des voies (en mètre)

- 1 - 8
- 9 - 12
- 13 - 16
- 17 - 20
- 21 - 25
- 26 et plus

Bois, espace vert, cimetière

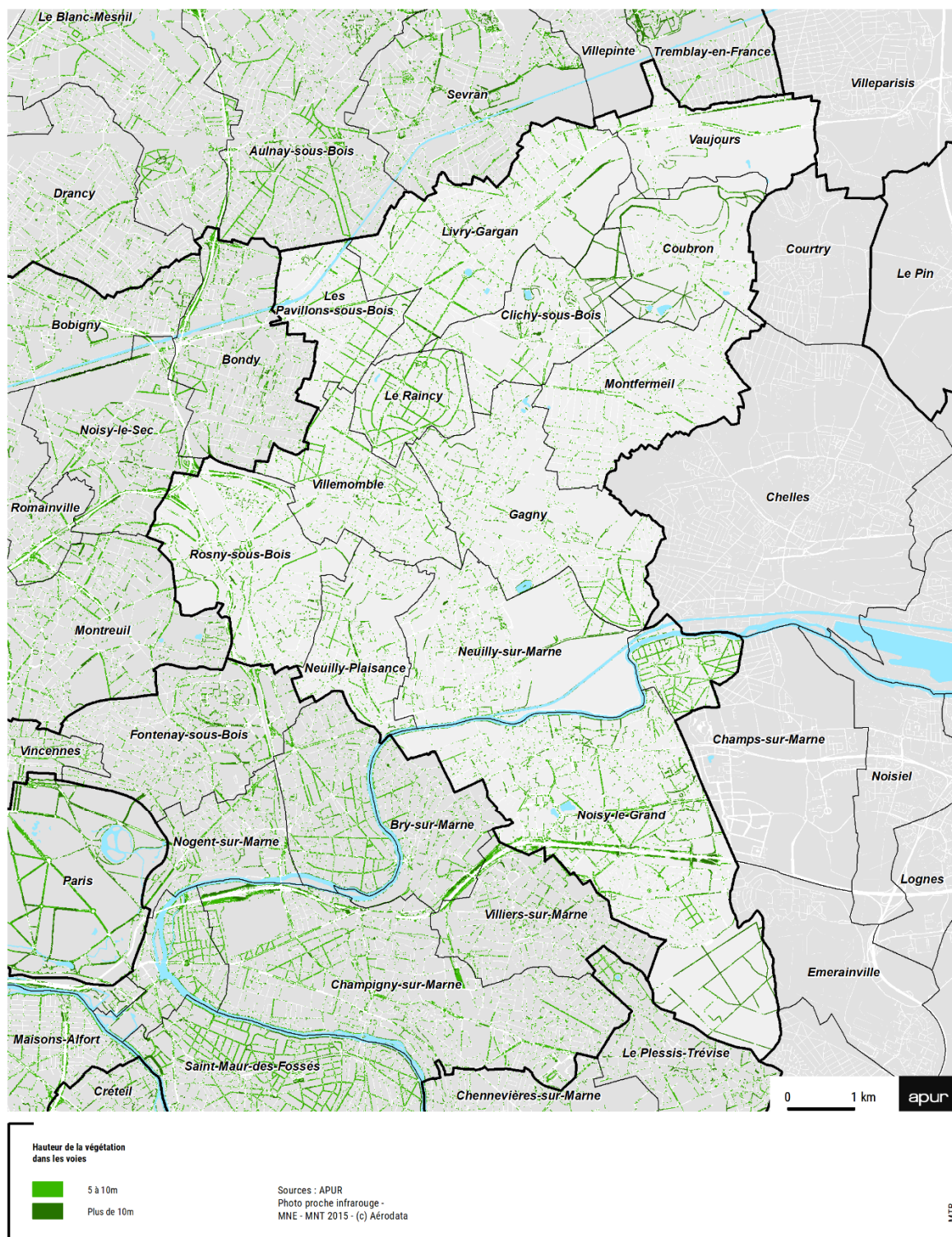
Source : Apur 2018, BDTopo IGN 2016

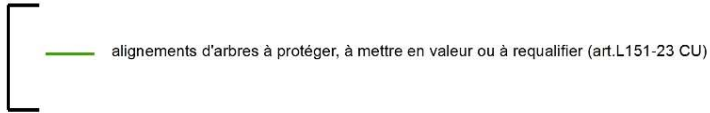


3.2 Le cadre de vie en lien avec les mobilités et les espaces publics

3.2.1 Les plantations dans l'espace public

LES PLANTATIONS DANS L'ESPACE PUBLIC



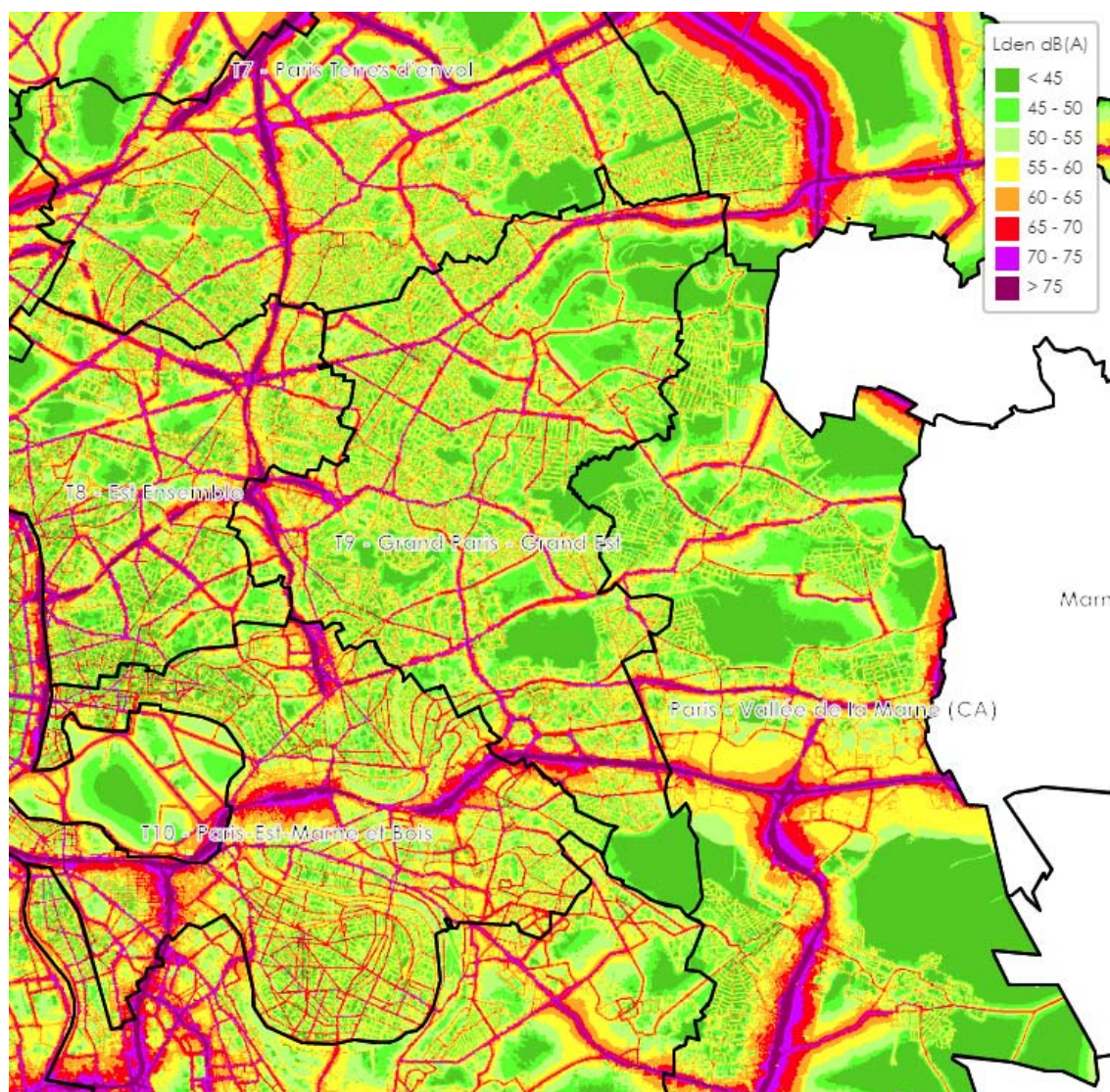


3.2.2 La qualité de l'air et les nuisances

- **Le bruit lié aux transports**

La cartographie réalisée par Bruitparif montre les nuisances sonores liées aux infrastructures de transport routières et ferroviaires.

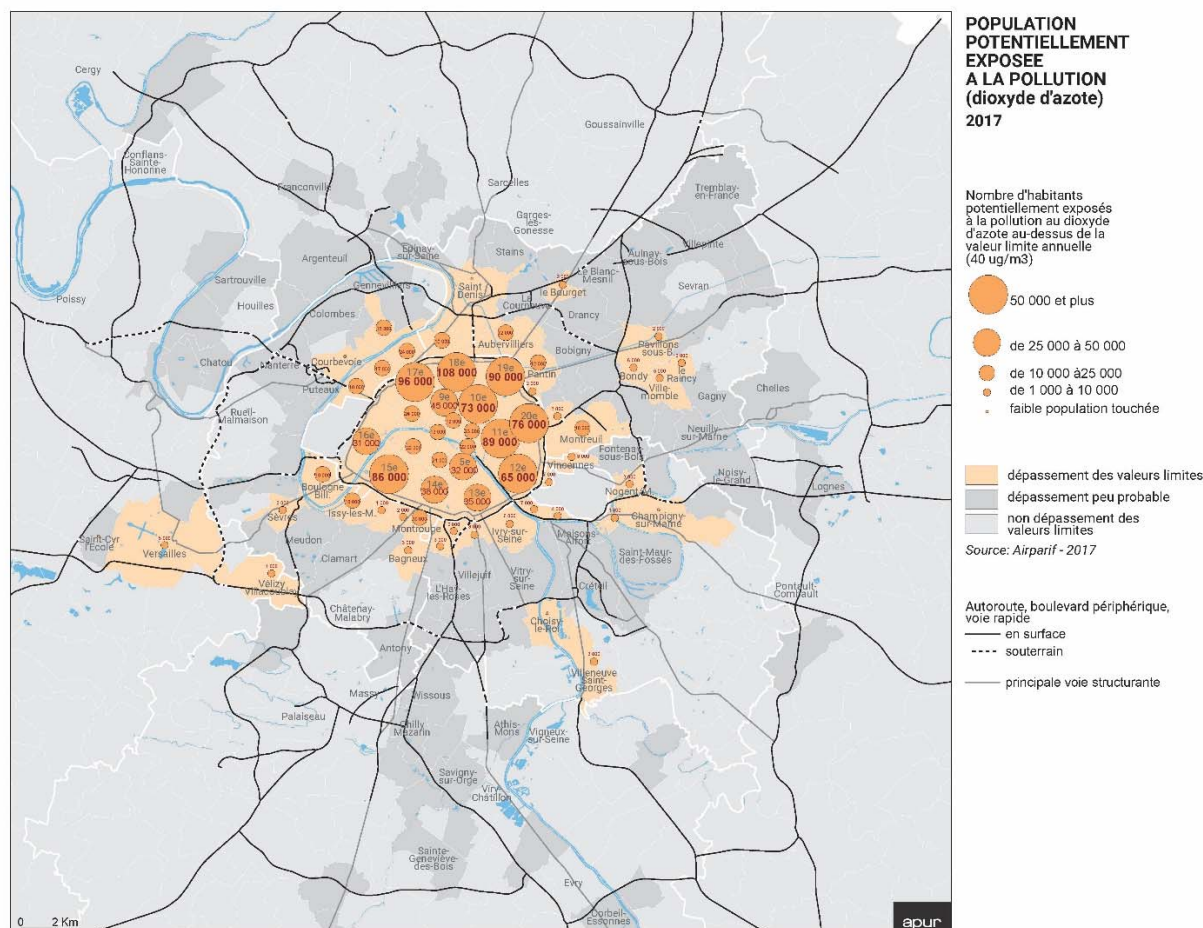
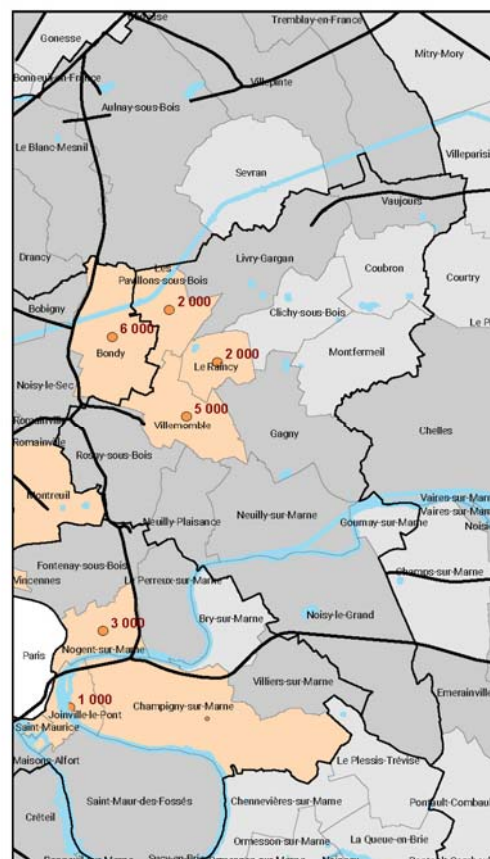
Le territoire du T9 reste relativement préservé de ces nuisances, du fait de sa situation en limite du réseau autoroutier. Néanmoins, **les grands axes routiers comme l'ex RN3 ou l'ex RN34, la N370 empruntés par d'importants volumes de trafic forment des lieux de nuisance importants** pour les riverains et les piétons qui les empruntent.



- **Les populations exposées aux pollutions (trafic routier)**

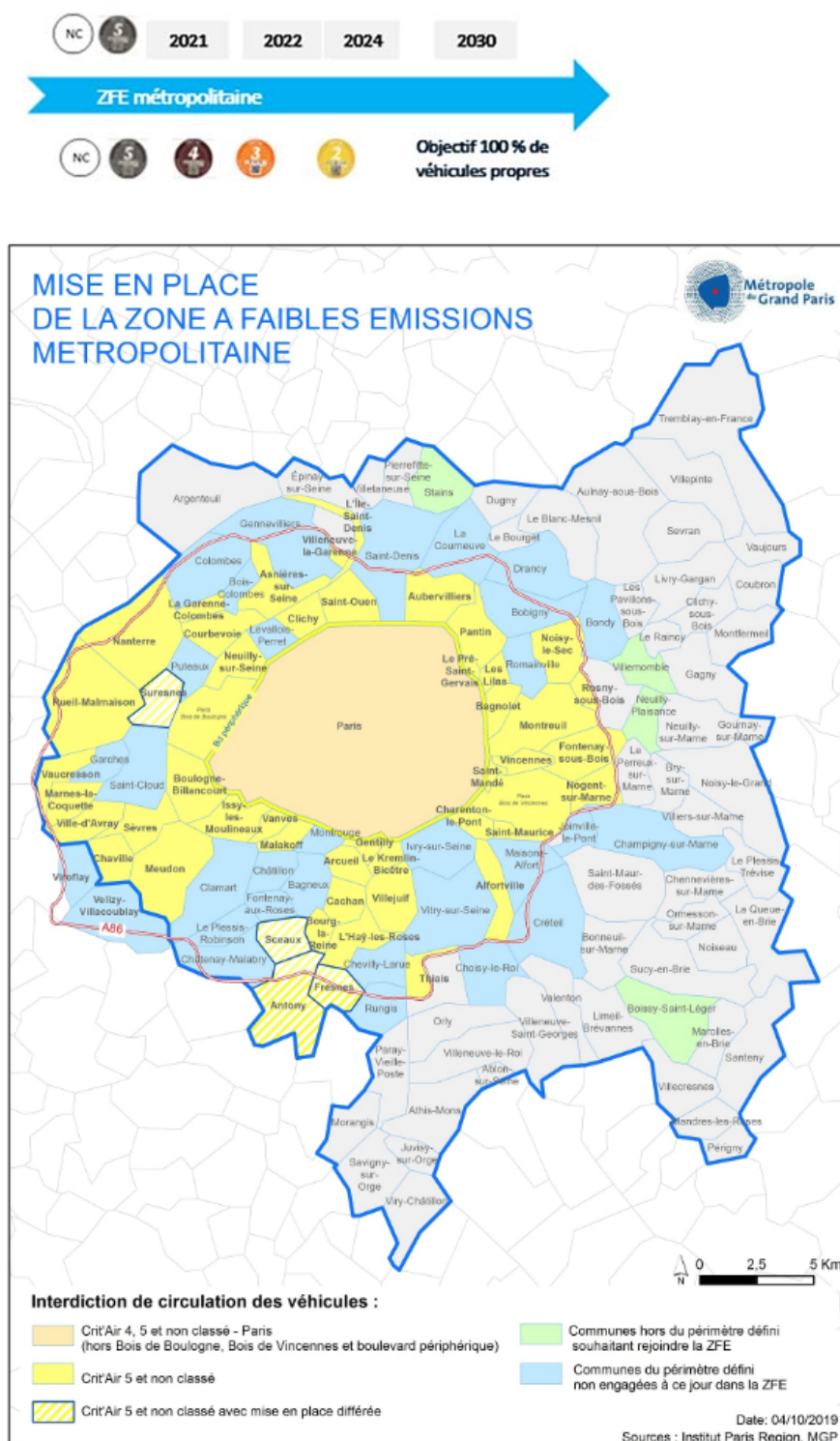
Selon les mesures d'Airparif en 2017, les dépassements d'exposition au dioxyde d'azote concernent plus particulièrement les communes du cœur d'agglomération, riveraines du boulevard Périphérique, ainsi que des communes proches d'infrastructures autoroutières.

Dans Grand Paris – Grand Est, les communes de Pavillon-sous-Bois, Le Raincy et Villemonble sont plus particulièrement touchées par l'exposition au NO2 avec 2 000 à 5 000 habitants concernés dans chacune des villes.



3.2.3 La ZFE et le parc automobile des habitants

Depuis le 1^{er} juillet, date de la mise en application de la ZFE, des restrictions de circulations s'appliquent sur 45 communes adhérentes à la ZFE (en jaune), limitent donc l'accès et la circulation aux voitures de catégorie Crit'Air 5 ou non classées, de 8h à 20 h en semaine (stationnement autorisé). A partir de 2021 des mesures de contrôle seront mises en place. En 2024, les restrictions de circulations seront étendus jusqu'aux Crit'Air 2.



Source <https://www.metropolegrandparis.fr/fr/les-communes-engagees-dans-la-zfe-294>

Trois communes ont annoncé leur adhésion à la ZFE à l'avenir : Antony (2020), Suresnes et La Courneuve (2021). Par ailleurs, quatre communes situées hors du périmètre de l'A86 (**Neuilly-Plaisance, Villemomble**, Stains et Boissy Saint-Léger,) ont choisi de signer des arrêtés municipaux dans le sens des restrictions de circulation.

Sur le territoire de Grand Paris Grand Est, le parc automobile Crit'Air 5 déjà concerné par la ZFE représente 11 500 voitures.

Parc de VP de 15 ans								
	CRIT'AIR 1	CRIT'AIR 2	CRIT'AIR 3	CRIT'AIR 4	CRIT'AIR 5	CRIT'AIR PROPRE	Non Déterminé	Total général
Clichy-sous-Bois	753	2 069	5 013	3 640	1 438	5	1	12 919
Coubron	587	886	1 177	382	116	11		3 159
Gagny	2 901	5 041	8 142	3 529	1 093	171	2	20 879
Gournay-sur-Marne	848	1 173	1 353	461	132	12		3 979
Livry-Gargan	3 250	5 994	11 497	5 274	1 694	30	2	27 741
Montfermeil	1 477	3 658	5 937	3 132	942	27		15 173
Neuilly-Plaisance	1 846	3 054	3 826	1 404	432	22	1	10 585
Neuilly-sur-Marne	2 173	4 427	6 767	3 143	930	13	2	17 455
Noisy-le-Grand	6 773	12 295	12 491	5 265	1 634	69		38 527
Pavillons-sous-Bois (Les)	1 720	3 355	5 749	2 639	793	28	1	14 285
Raincy (Le)	1 570	2 160	2 989	1 046	288	27		8 080
Rosny-sous-Bois	2 945	5 422	8 016	3 460	989	34	1	20 867
Vaujours	564	1 147	1 702	753	255	9		4 430
Villemomble	2 374	3 668	5 738	2 361	720	26	1	14 888
Total général	29 781	54 349	80 397	36 489	11 456	484	11	212 967

Crit'Air 5 = Véhicules Diesel dont la date de 1ère mise en circulation est entre le 01/01/1997 et le 31/12/2000

Crit'Air 4 = Véhicules Diesel dont la date de 1ère mise en circulation est entre le 01/01/2001 et le 31/12/2005

Crit'Air 3 = Véhicules Essence et autres dont la date de 1ère mise en circulation est entre le 01/01/1997 et le 31/12/2005 - Véhicules Diesel dont la date de 1ère mise en circulation est entre le 01/01/2006 et le 31/12/2010

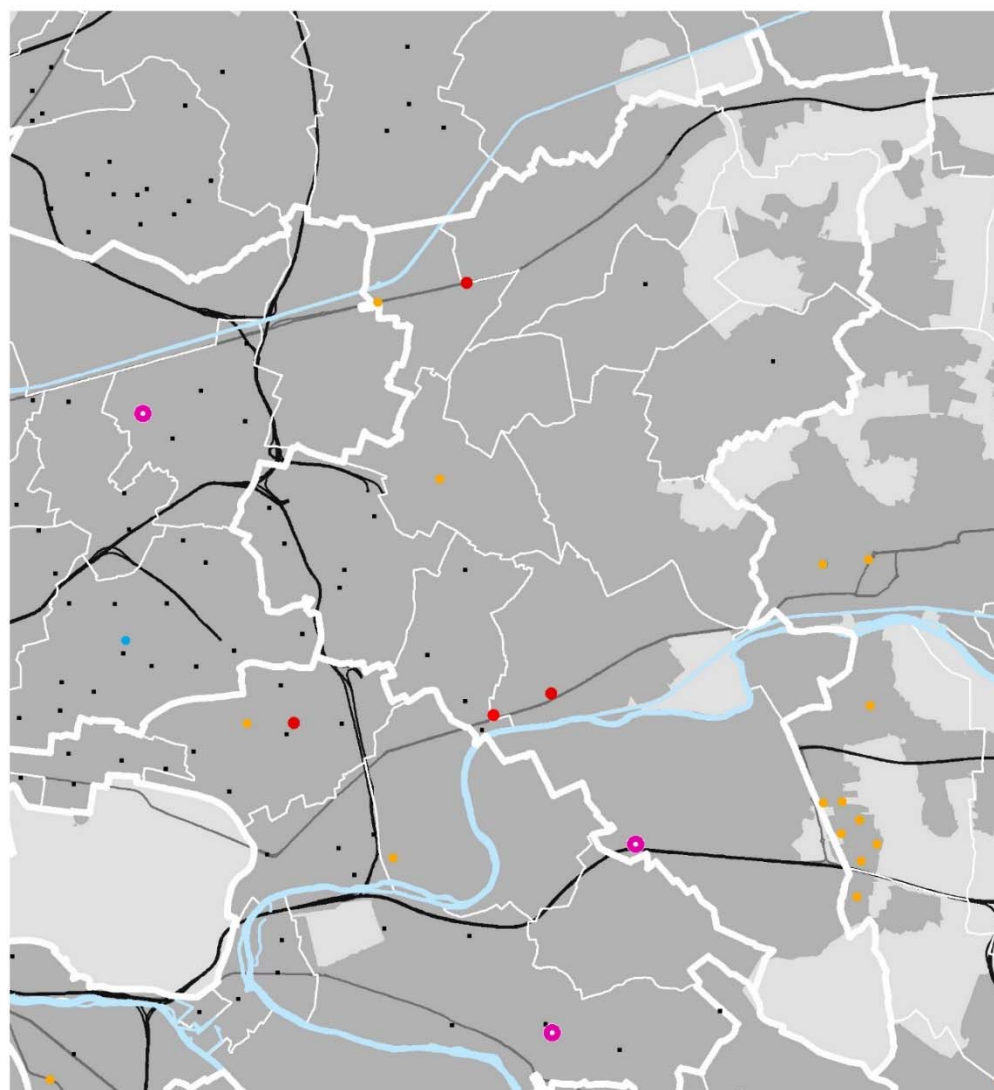
Crit'Air 2 = Véhicules Essence et autres dont la date de 1ère mise en circulation est entre le 01/01/2006 et le 31/12/2010 - Véhicules Diesel dont la date de 1ère mise en circulation est à partir du 01/01/2011

Crit'Air propre = Tous les véhicules 100% électriques et hydrogènes

3.2.1 Les bornes d'avitaillement en énergies propres

Le territoire compte un faible nombre de bornes électriques, à l'exception des anciennes bornes Autolib' qui posent la question de leur devenir. A noter qu'il existe quelques bornes à recharge accélérée ou rapide, ainsi qu'une station Total de GNV – bio GNV à Noisy-le-Grand (date prévisionnelle d'ouverture 2^e semestre 2020).

LIEUX D'AVITAILLEMENT EN NOUVELLES ÉNERGIES



Avitaillement en nouvelles énergies dans la MGP

- Stations GNV existantes et en projet
- Stations hydrogène existantes et en projet

Bornes électriques accessibles au public

- Normale (3 à 7 kW)
- Accélérée (22 kW)
- Rapide (50 kW)
- Rapide - Supercharger (120 kW)
- stations Autolib' fermées

- Aéroport, Activité portuaire
- Activité portuaire
- Tâche urbaine

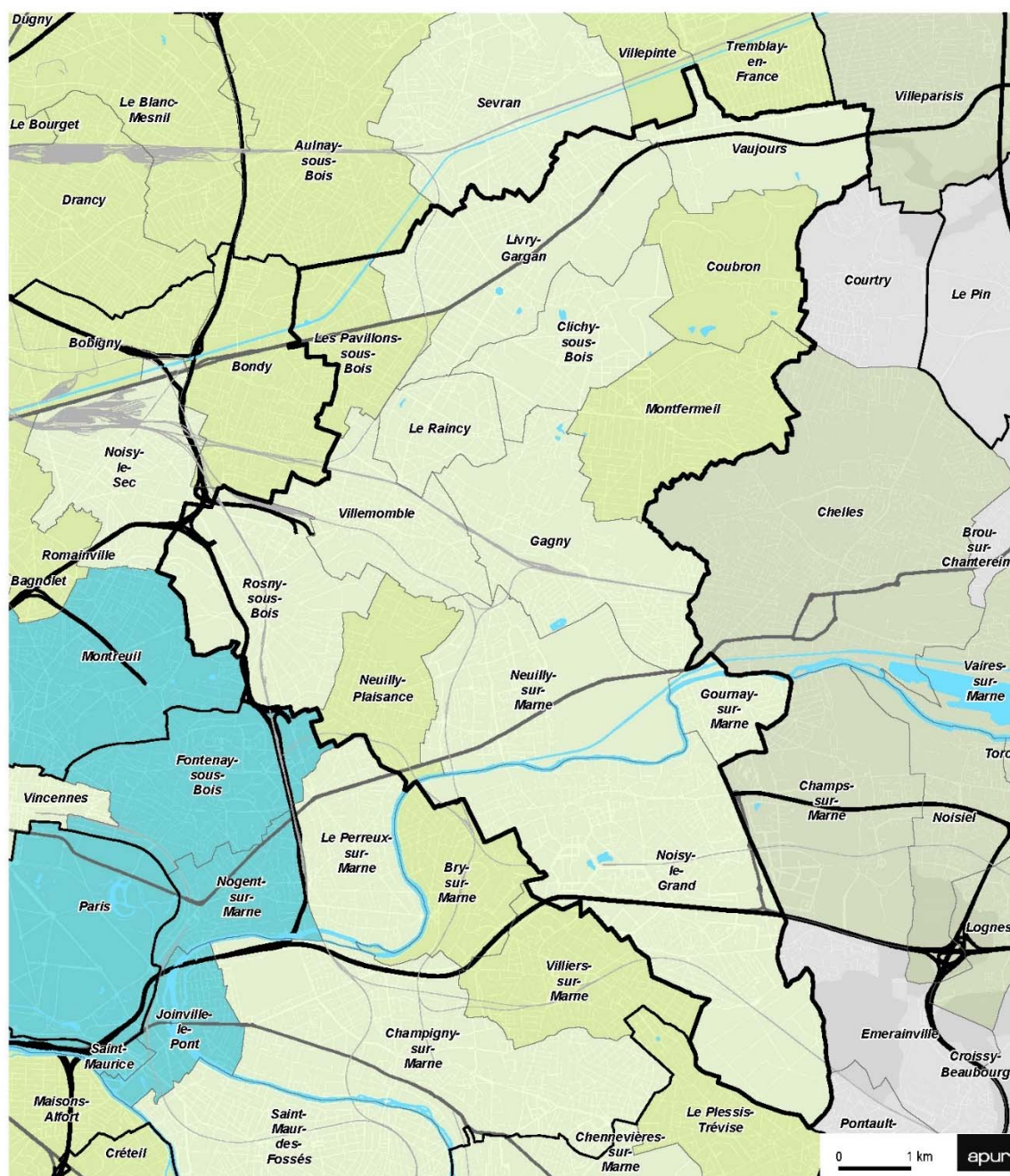
Sources : Apur, Zagaz, DRIEE, Préfecture de Police de Paris, Gireve 2019, Ville de Paris, Autolib', Belib', Gaz-Mobilité, GRDF, Afhyac

apur

3.2.2 Les zones 30 et apaisées

Les communes se sont dotées de zones 20 ou 30 dans quelques rues, et plus largement dans le centre-ville et des quartiers étendus à Montfermeil, Coubron, Les Pavillons-sous-Bois et Neuilly-Plaisance. La limitation de vitesse pour apaiser le trafic routier est moins rependu que dans le reste de la Métropole.

LES ZONES A VITESSE LIMITEE A 30 KM/H OU 20 KM/H DANS LES COMMUNES DE PLUS DE 10 000 HABITANTS



Zone de circulation apaisée (ZCA)

- Zone 20/30 dans la majorité des rues
- Zone 20/30 dans le centre-ville et certains quartiers
- Zone 20/30 au moins dans quelques rues
- Communes ne possédant pas de ZCA
- Commune ayant au moins une ZCA (détail non disponible)
- Information non disponible / commune de moins de 10 000 hab

Réseau de voirie

- Autoroute, bd Périphérique et voie rapide
- Route nationale, ancienne route nationale

Source : Ile-de-France Mobilités : hors MGP, 2015
APUR : MGP, 2013
BD TOPO® IGN

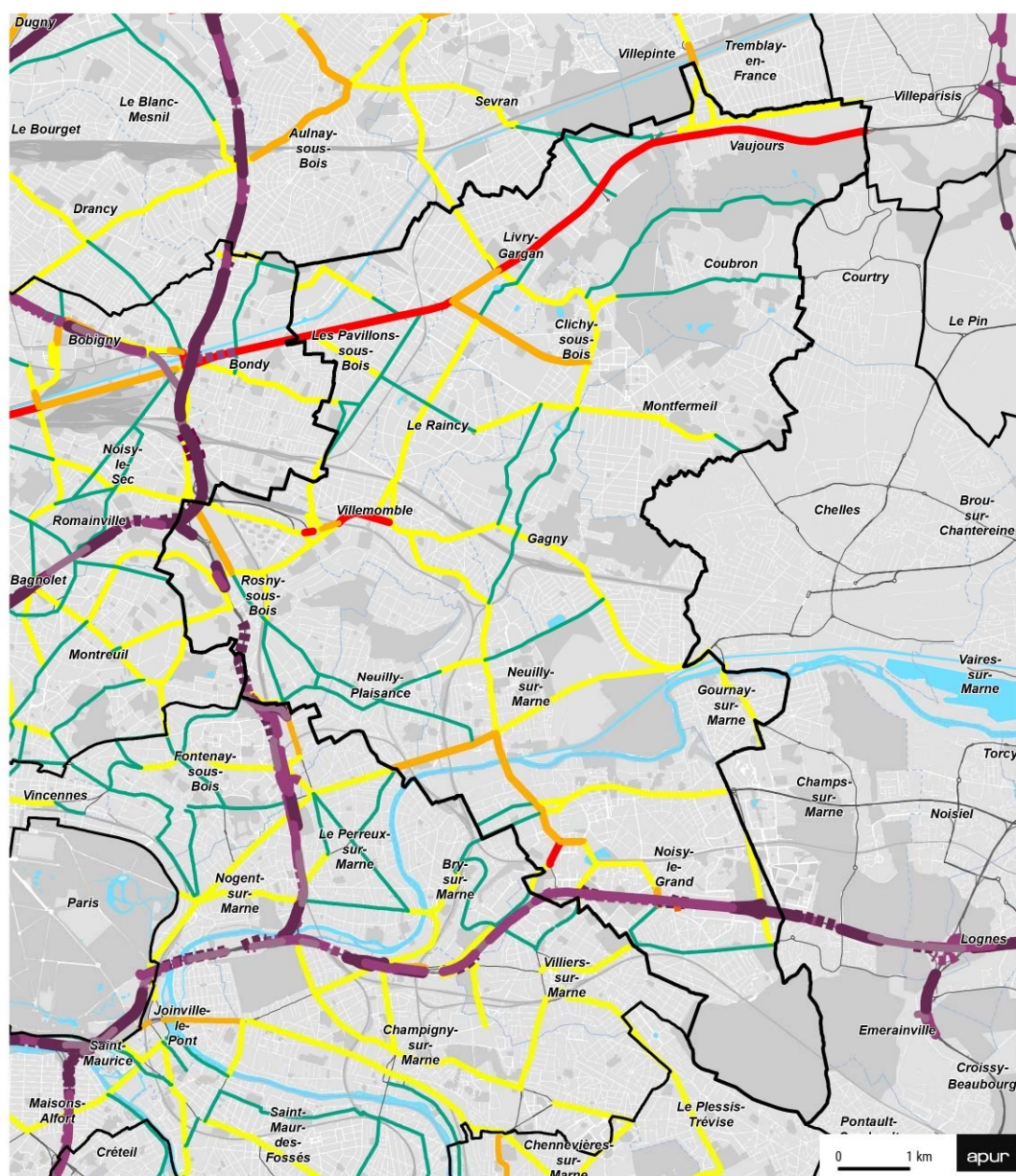
FH

3.3 La circulation et le trafic routier

3.3.1 Le trafic routier

Avec une voirie départementale et communale étroite, le trafic routier est concentré sur le réseau capacitaire des anciennes routes nationales et autoroutes. Les trafics sont particulièrement importants sur quelques exRN, avec **34 à 37 000 véh/jour sur l'ex RN3** (47 000 véh/jour entre Bondy et Les Pavillons-sous-Bois), **38 000 véh/jour à Villemomble sur la N302**. Le réseau autoroutier est emprunté par **80 000 et 85 000 véh/jour (2 sens cumulés) à Noisy-le-Grand sur l'A4**, et plus de **90 000 véh/jour à Rosny-sous-Bois sur l'A86**.

LE TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL TOUS VEHICULES



Trafic moyen journalier annuel par voie Réseau départemental (2014 - 2018)

- Inférieur à 10 000 véh/jour
- de 10 000 à 20 000 véh/jour
- de 20 000 à 30 000 véh/jour
- de 30 000 à 50 000 véh/jour

Trafic moyen journalier annuel par sens de circulation Réseau DIRIF (2014 - 2018)

- moins de 25 000 véh / jour (par sens)
- de 25 000 à 50 000 véh/jour (par sens)
- de 50 000 à 100 000 véh/jour (par sens)

Trafic moyen journalier annuel (< 2014)

- Données antérieures à 2014

Source : DIRIF, CD93, CD94 - Traitement APUR 2019

FH

3.3.2 Les éléments de diagnostic à l'échelle des communes par l'étude D&A

Source des cartes et du diagnostic qui suivent : étude sur les besoins en déplacement dans le territoire Grand Paris-Grand Est, document de travail - version du 26/07/2019, D&A - CDVIA

- **Les axes avec des forts volumes de trafic**

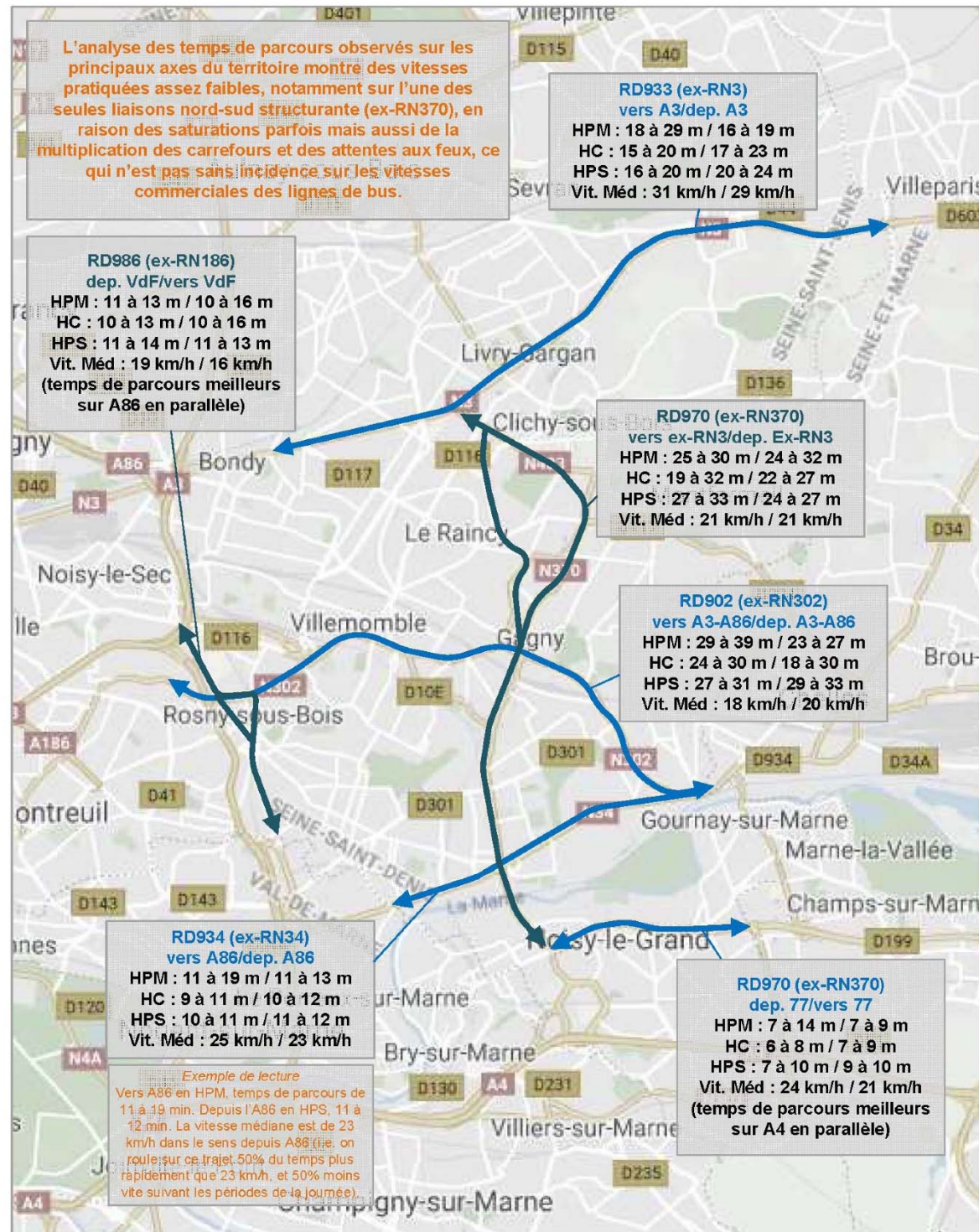
Le territoire du GPGE, 400 000 habitants (pour près de 200 000 actifs occupés) et plus de 100 000 emplois, génère près de 450 000 déplacements domicile-travail par jour dont près de 225 000 en véhicules particuliers (50% de parts modales VP).

Ce flux important est dirigé à plus de 75% vers l'extérieur du territoire et en majorité vers les autoroutes et voies rapides qui bordent le territoire au sud (A4) et à l'est (A86), et via la RD933 (ex-RN3) au nord-est qui permet de joindre la Francilienne (A104). On constate de forts volumes de trafic sur la RD933 – 40 000 vh/jr, la RD902 (Ex-RN302) – 40 000 vh/jr et la RD934 (ex-RN34) – 30 000 vh/jr qui lient le territoire aux autoroutes ainsi que sur les franchissements de la Marne et du canal de l'Ourcq – 30 000 vh/jr (cf. carte des TMJ). On déduit également de l'analyse des arborescences issues du modèle de déplacement régional, une part de transit à travers le territoire non négligeable sur la RD933 (10 000 vh/jr environ) entre la Francilienne et Bondy et aussi de manière plus diffuse entre le secteur de Chelles et Marne-la-Vallée et l'A86 (4 000 vh/jr).



- une vitesse médiane faible sur certains axes (N370) = 20km/h
- Des ralentissements avec des impacts sur la circulation des bus

On observe un fort trafic sur les liaisons est-ouest du territoire, et sur la RD970 (ex-RN370) qui assure seule la liaison nord-sud sur GPGE, malgré des temps de parcours sur ces axes assez faibles (saturations, multiplication des carrefours, attente aux feux) avec des vitesses médianes proches des 20 km/h hors sections rapides (cf. carte ci-jointe), ce qui n'est pas sans conséquence sur la vitesse commerciale des bus hors sites propres.



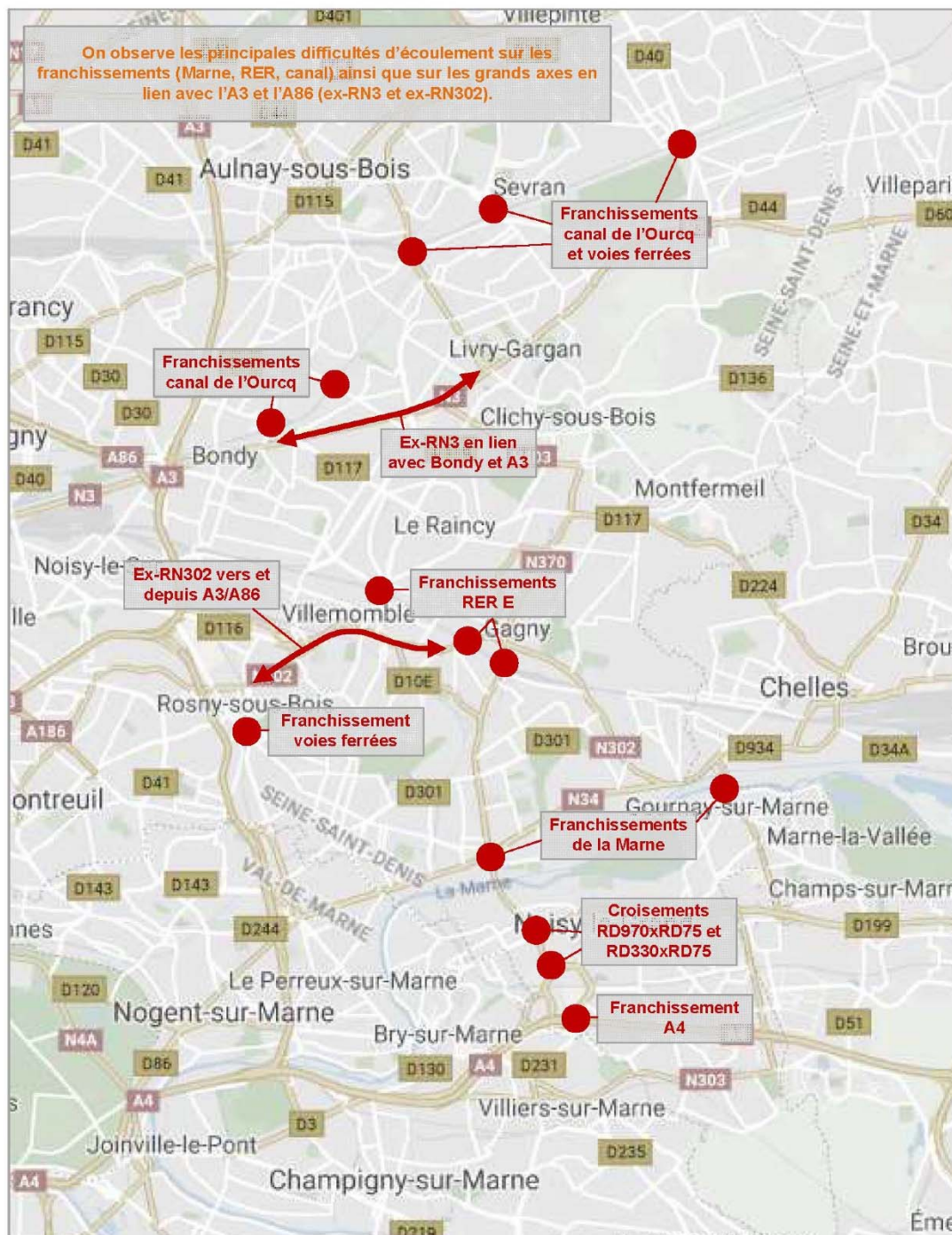
Temps de parcours circulation générale

- Heures de pointe du matin (07h30-9h30) -minutes
- Heures de pointe du soir (17h00-19h00) -minutes

- Heures creuses (09h30-17h00) -minutes
- Vitesse médiane (06h00-20h00) - km/h

- **Les points de saturation = les franchissements et grands carrefours**

Les plus fortes saturations sont observées en approche des autoroutes et sur les franchissements RER, de la Marne et du canal de l'Ourcq (cf. carte des saturations du réseau viaire). On peut noter entre autres : • Sur la RD903, l'approche de Bondy et de l'A3/A86 est difficile avec un fonctionnement des carrefours du Pont de Bondy très compliqué par la demande très importante et la mixité des usages (T1, bus, modes actifs) • Dans le même secteur, les franchissements du canal de l'Ourcq et des voies ferrées constituent des points durs de Bondy à Vaujours • Côté Villemomble, l'approche de l'A86 crée d'importantes saturations sur la RD902 pour accéder à l'A103 et l'A86 • Autour de la RD902, les franchissements du RER constituent des forts points de tension, à Villemomble, Gagny ou encore Rosny-sous-Bois • Plus au sud du territoire, les franchissements de la Marne sont des points limitant d'échange côté Gournay-sur-Marne et Noisy-le-Grand • Sur Noisy-le-Grand, la circulation sur le quartier du Mont d'Est est très dense et crée des saturations, notamment en raison de l'attractivité de l'A4.

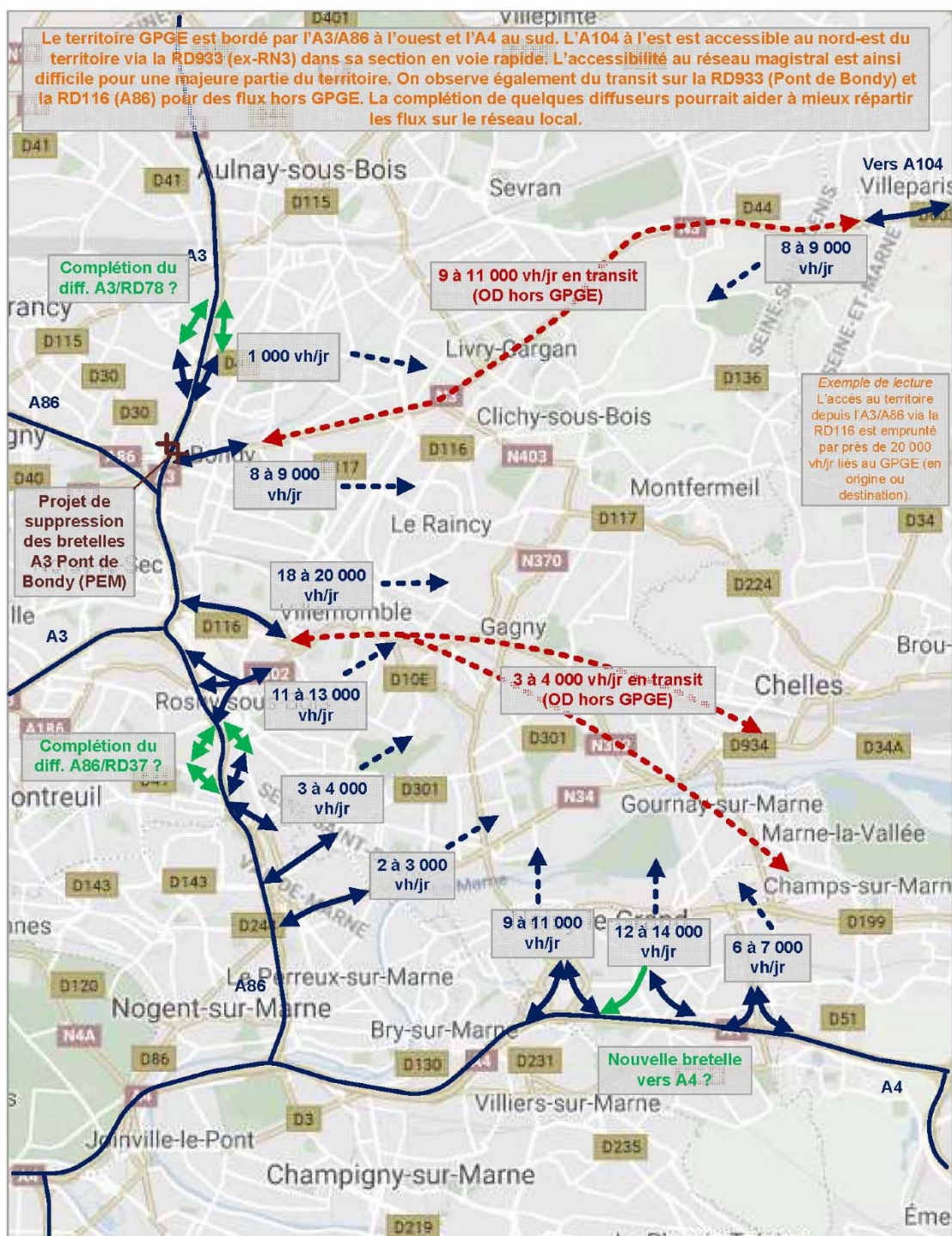


Saturation du réseau viaire

Principaux points de saturation aux heures de pointe du matin et du soir

- **Le manque d'accessibilité au réseau autoroutier**

Les multiples diffuseurs sur l'A4 et l'A86 ainsi que l'accès à l'A104 via la RD933 permettent d'irriguer le territoire sur une dizaine de zone de diffusion autoroutière avec une concentration très forte sur Villemomble, Rosny-sous-Bois et Noisy-le-Grand (cf. ci-jointe). Pour une meilleure diffusion sur le réseau du territoire, on pourrait envisager d'améliorer les échanges avec le réseau magistral en complétant certains diffuseurs autoroutiers, présentés sur la carte de l'accès au territoire de manière très hypothétique, sans analyse faisabilité. Dans une approche très globale, il peut être intéressant d'étudier également la possibilité de multiplier le nombre de franchissements des voies, des cours d'eau et des autoroutes sur le territoire du GPGE et sur les communes limitrophes.



Accès au territoire depuis le réseau magistral

Points d'accès au territoire depuis les autoroutes A3, A4, A86 et A104 et estimation du nombre de véhicules à destination depuis ces accès

3.3.3 Le stationnement, éléments de diagnostic issus des études D&A-Grand Paris Grand Est

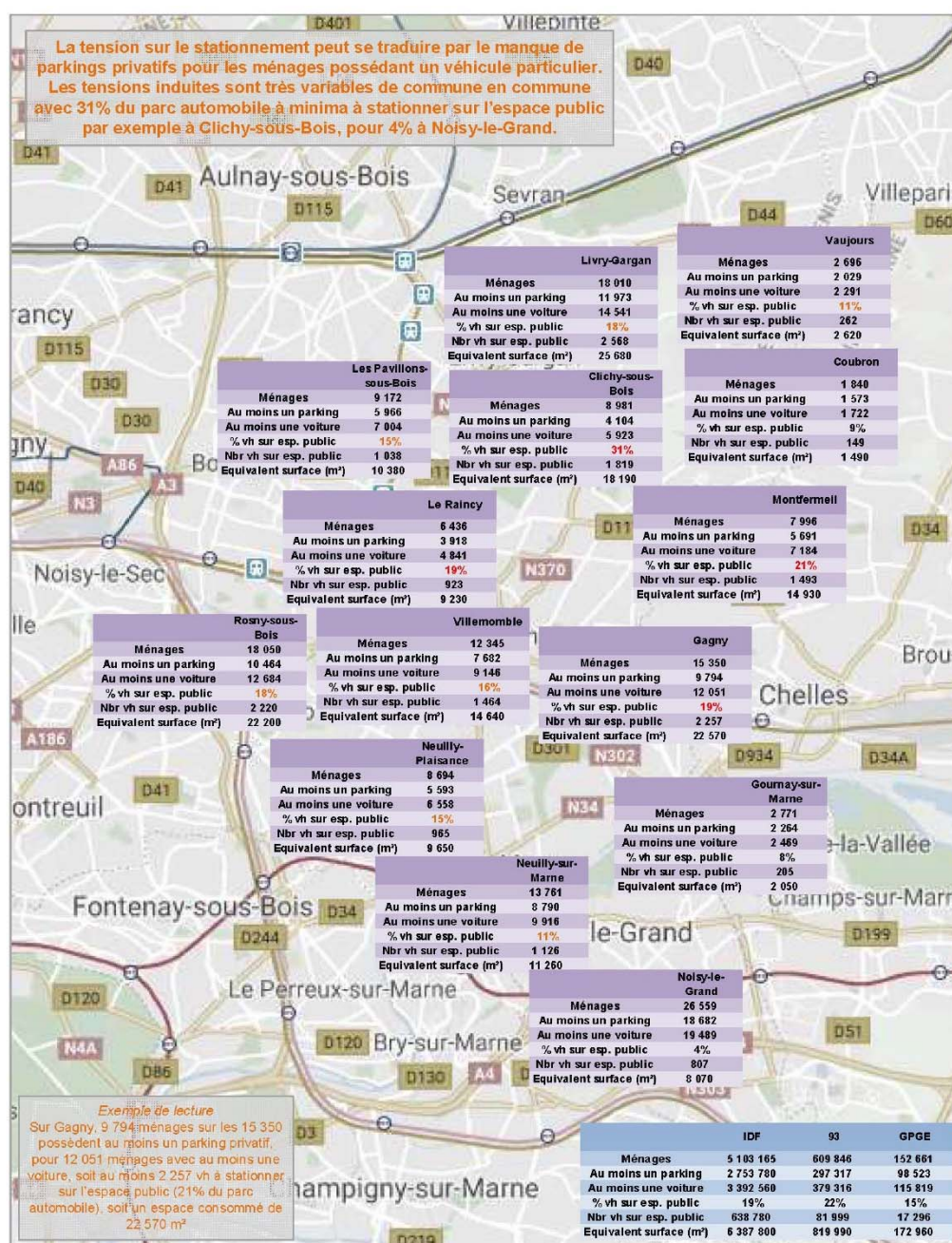
• La demande en stationnement des ménages, la pression sur l'espace public

Le stationnement est un facteur de performance pour l'automobile quand il permet le porte à porte. C'est un élément important du choix modal et des politiques de report modal. En 2008, l'ENTD montrait que le choix modal VP (véhicule particulier) passait à 81% contre 48% sans emplacement assuré.

Le stationnement est un élément clef dans la fonction résidentielle et l'un des premiers facteurs pour le développement commercial. Il faut faire la différence entre le nombre de places et leur usage réel : une place non réglementée peut servir à une unique voiture là où une place régulée permet le stationnement de plusieurs dizaines de véhicules. Une voiture reste en moyenne 95% du temps à l'arrêt, et, au minimum 15% des véhicules des résidents du territoire n'ont pas de places attribuées.

Une politique globale de régulation est nécessaire en priorisant l'usage des places disponibles pour répondre à la demande d'un partage plus équitable des espaces publics pour les autres modes de transport et les modes actifs:

- Permettre aux résidents de ne pas utiliser leurs voitures, sans faire de la rue un garage
- Orienter les pendulaires (actifs) vers des offres de déplacement alternatives (TC, covoiturage,...)
- Accueillir les visiteurs en assurant une rotation pour accroître les places sans consommer plus d'espace.



Parkings privés VS véhicules personnels

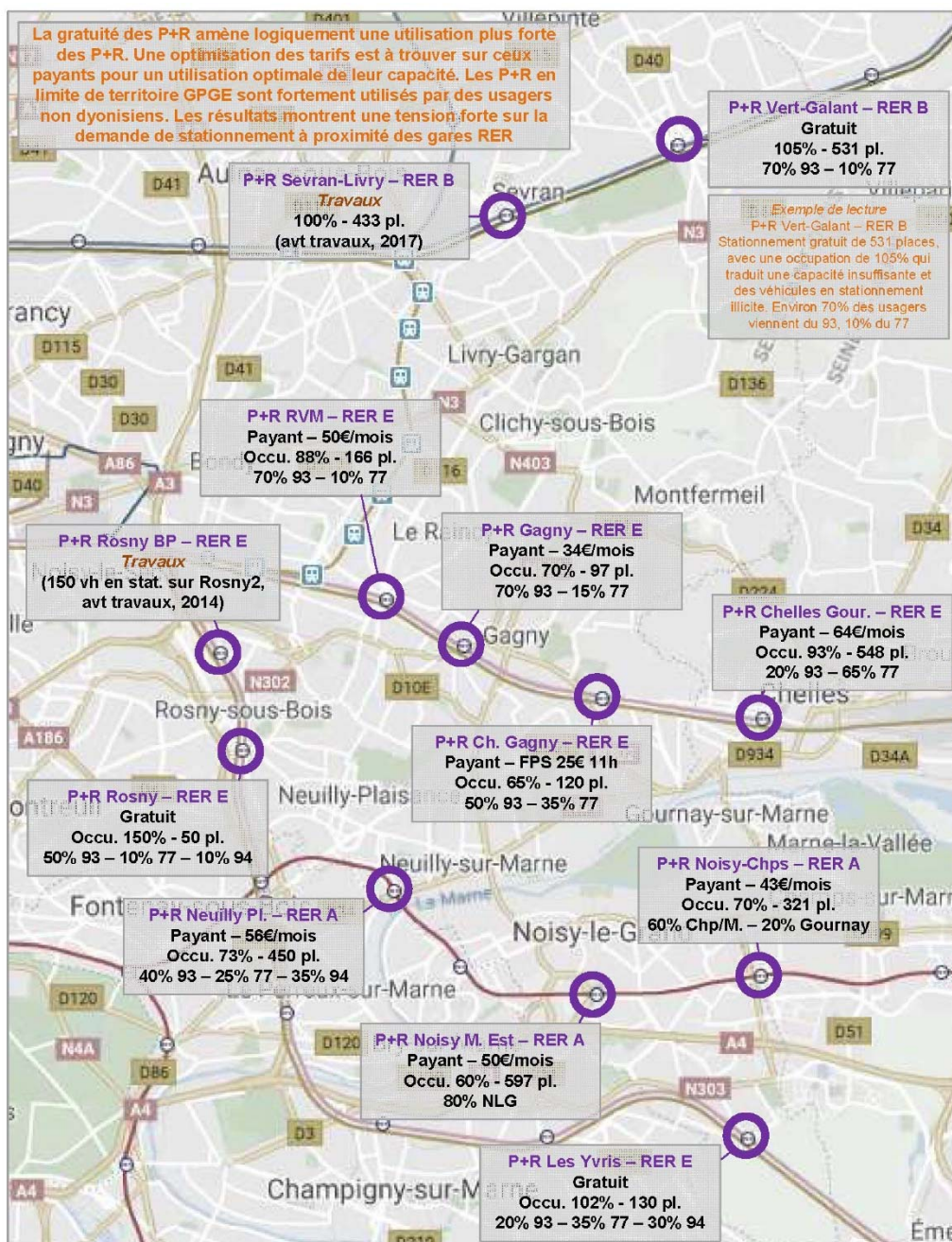
Rapport entre le nombre de ménages avec au moins une voiture vs. Le nombre de ménage avec au moins un parking privé

• Les parkings relais

La compétence en matière de stationnement est aujourd'hui éclatée entre l'Etat (code des collectivités, recouvrement,...), les communes (pouvoir de police du maire), les métropoles (réglementation), les départements (aires de covoiturage), la Région,... qui complexifie la cohérence de l'ensemble, les acteurs privés (centres commerciaux notamment).

On peut constater d'ailleurs sur la carte des P+R une grande différence de tarification sur les P+R du territoire, de la gratuité à plus de 50€/mois, avec des taux de remplissage assez hétérogènes qui montrent une optimisation possible de la tarification et qui laisse deviner une tension forte sur le stationnement autour des gares RER.

On pourrait développer aussi sur Rosny 2 un exemple de difficulté de cohérence des politiques de stationnement sur Rosny 2 où l'on constatait en 2014 avant les travaux actuels 150 véhicules environ stationnés sur le parking du centre commercial, ouvert sur une grande plage horaire, pour l'usage exclusif de la gare RER, avec de l'autre côté des voies ferrées un parking P+R quasi-vide (en partie remplacé par une gare de bus aujourd'hui) et du stationnement dans les quartiers du Bois Perrier pour l'usage là-aussi de la gare. Le stationnement est aussi un sujet très sensible politiquement et difficile à aborder avec les habitants, qui sont souvent favorables à une diminution de la circulation mais rarement à une contrainte sur le stationnement.



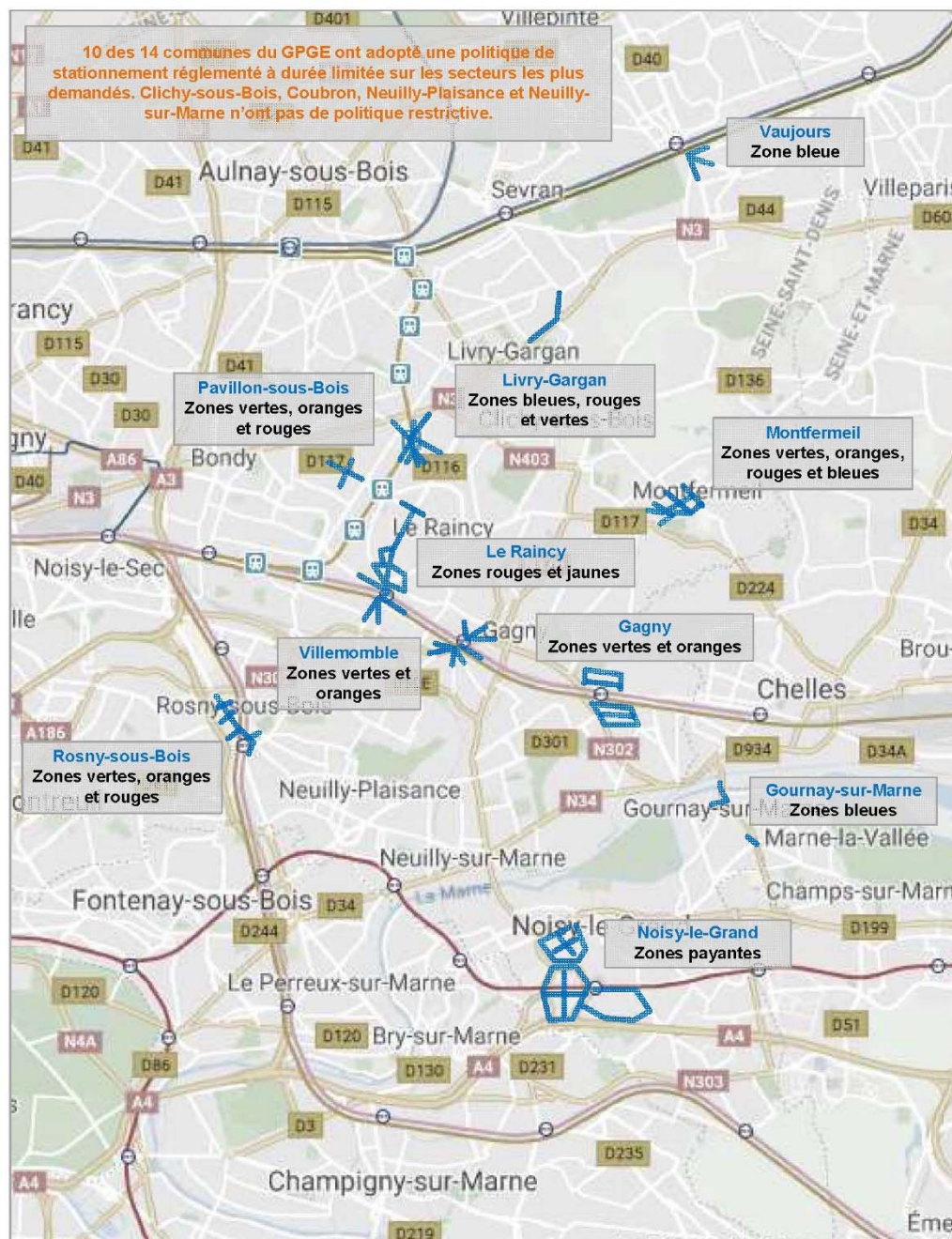
Parkings P+R

Tarification / Taux d'occupation à 11h (jour ouvré) - Capacité / Première analyse d'origine des usagers

- **La réglementation du stationnement sur voirie**

Le nombre de zones réglementées est assez faible, concentrées à proximité des gares et des centres de vie, malgré un impact conséquent du stationnement dans les zones résidentielles, en particulier sur la qualité de vie et des espaces publics.

Pour les collectivités, c'est un sujet qui, si l'on souhaite le traiter, a un coût (construction et exploitation de parcs, surveillance des places réglementées, entretien,...) mais qui peut aussi rapporter avec la mise en place de stationnement payant, notamment en enclos, moins onéreux qu'un parc avec une surveillance facilitée et un paiement assuré. A l'avenir, le stationnement fera face, comme il commence d'ailleurs à le faire aujourd'hui, à de nouveaux acteurs et de nouveaux usages et pratiques qu'il sera nécessaire d'appréhender pleinement : aménagements de places dédiées aux véhicules partagés, applications de location de garages privés à l'heure, location de véhicule pendant le stationnement, réservation d'une place, stationnement collaboratif, géolocalisation de places disponibles,... ce qui nécessiteront une cohérence et une coordination effective des acteurs publics.



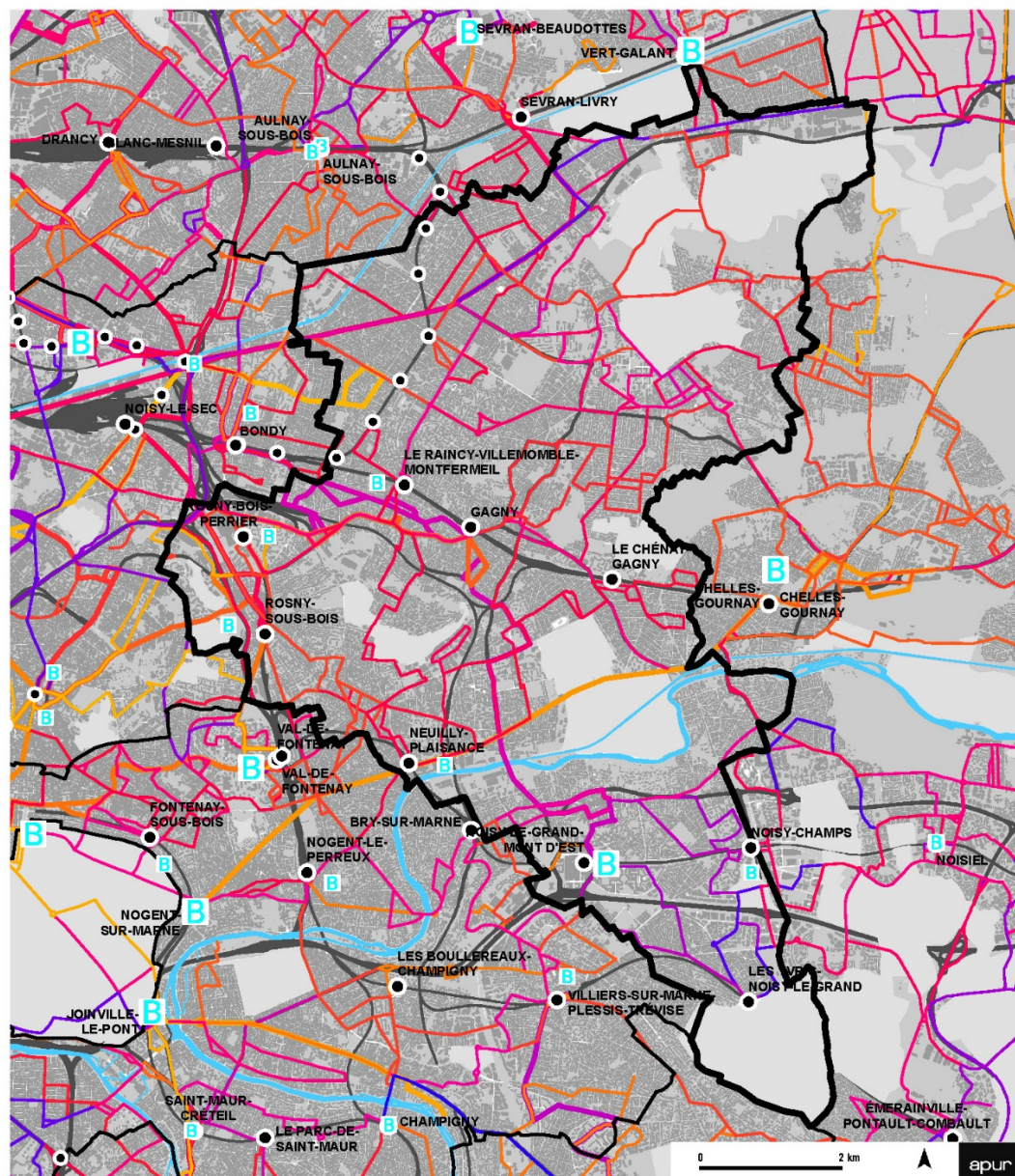
Stationnement sur voirie réglementé à durée limitée et payant
Localisation des zones de stationnement sur voirie réglementé

3.4 La place des transports collectifs dans l'espace public (bus, tramway)

3.4.1 L'importance du réseau bus pour les déplacements

Le réseau bus constitué des lignes normales et spécifiques (Mobilien, Noctilien, Express sur autoroute, aéroport) des différents exploitants, à l'exception de quelques lignes communales. Plusieurs stations-bus (ex-gares routières) d'importance forment des points d'entrée au réseau lourd, notamment Noisy-le-Grand, mais aussi Chelles, Val-de-Fontenay ou Vert-Galant situées à proximité du territoire. Ces stations-bus ont été classées en fonction de leur emprise au sol (source open data IdF Mobilités) .

LE RÉSEAU DES BUS : T9



Type de lignes :

- Mobilien
- Bus (ligne principale, Ecole et service public, Traverse)
- Infrastructure de transport, Espace vert, Cimetière
- Voie ferrée
- Autoroute

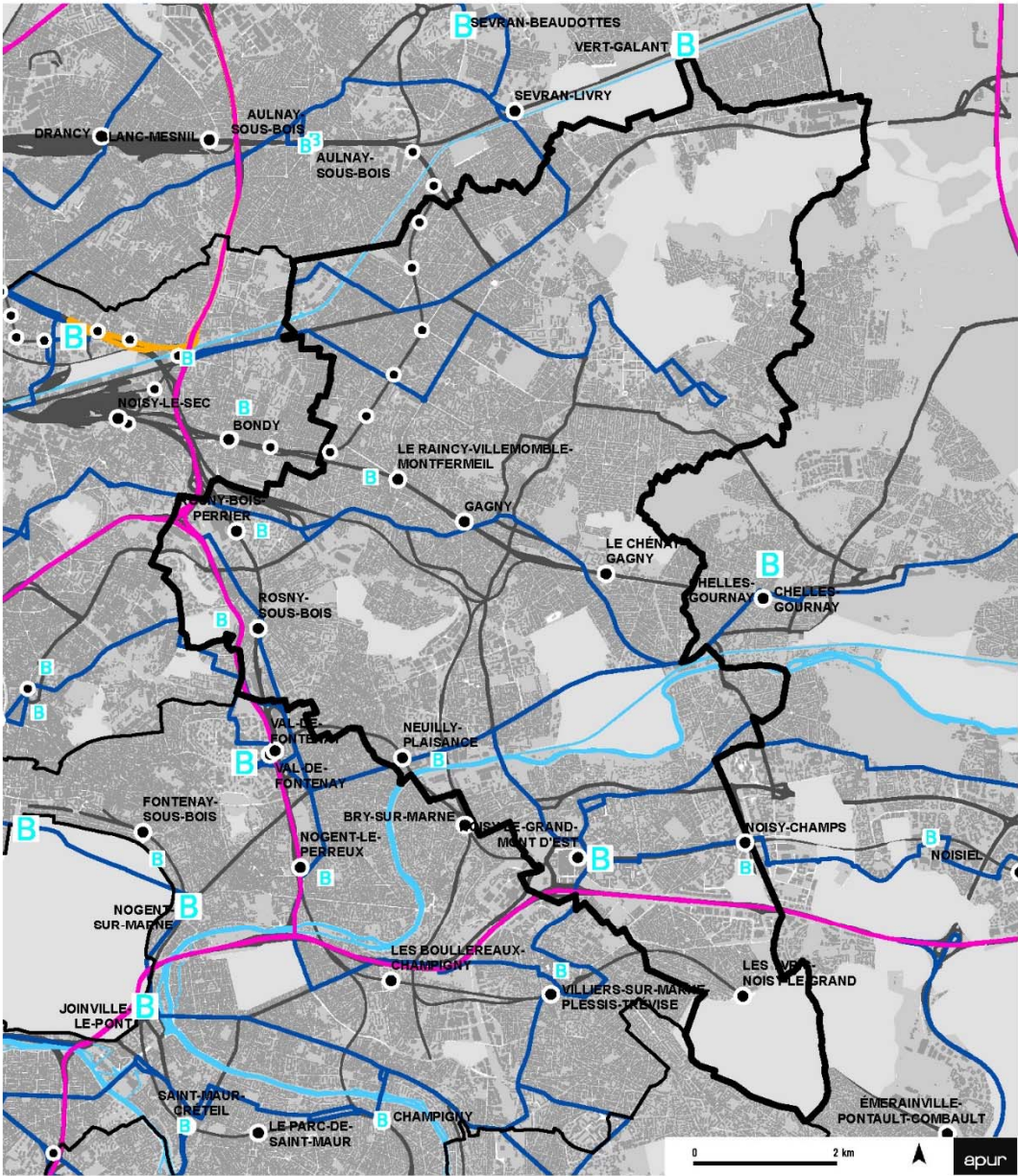
- Transilien, RER
- Metro, Tramway

- Station de bus
- B 5 000 m² et moins
- B 5 001 m² et plus

Source : Ile-de-France Mobilités 2019

CDE

LE RÉSEAU DES BUS : T9



- Type de lignes :**
- Liaison aéroport
 - Express
 - Noctilien
 - Infrastructure de transport, Espace vert, Cimetière
 - Voie ferrée
 - Autoroute

- Transilien, RER
 - Metro, Tramway
- Station de bus
- 5 000 m² et moins
 - 5 001 m² et plus

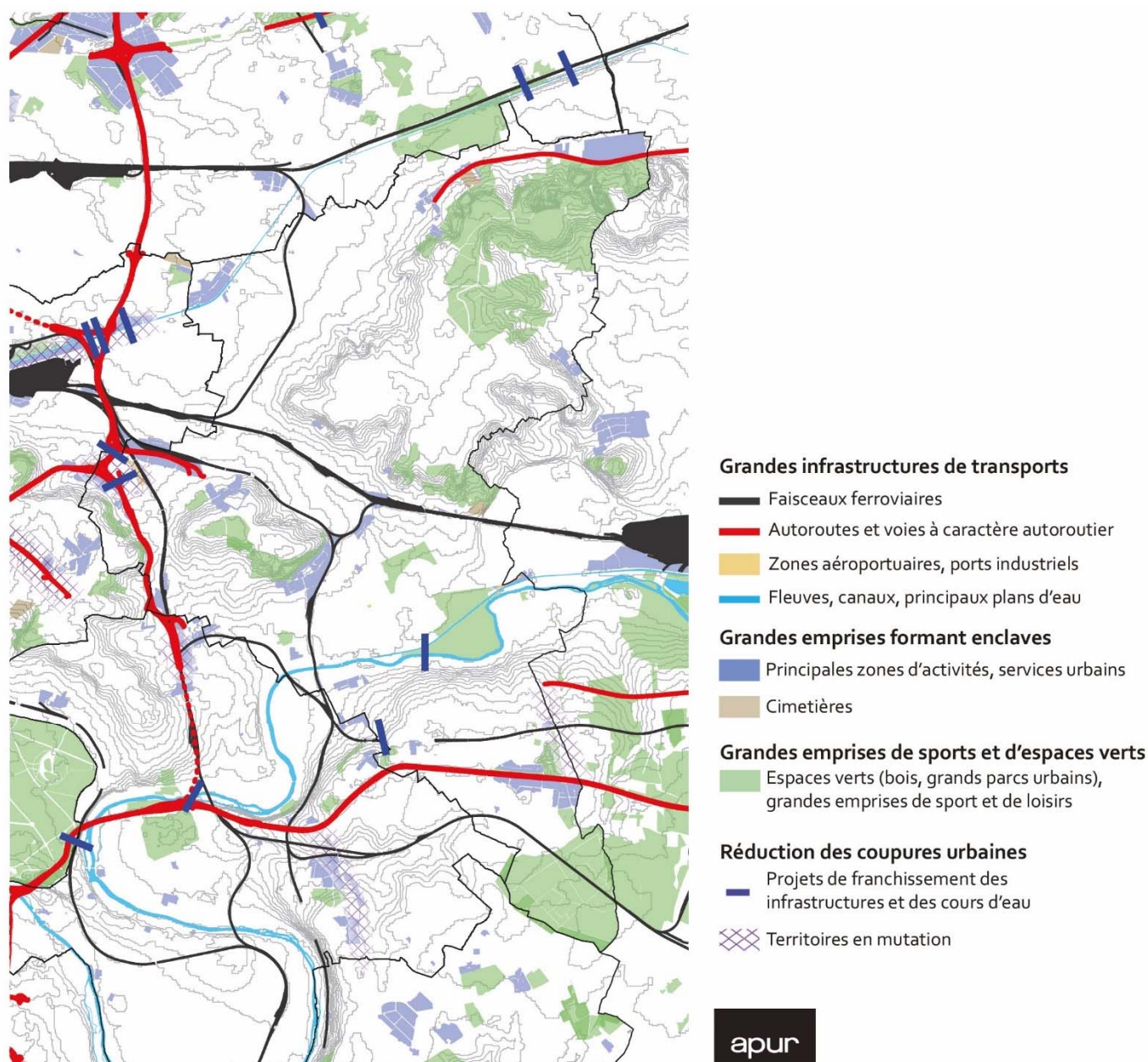
Source : Ile-de-France Mobilités 2019

CDE

3.5 Les coupures et le confort de l'espace public pour les modes actifs

3.5.1 Les coupures liées au relief, à l'eau et aux infrastructures

La juxtaposition des zones d'activités, des grandes emprises de bois et d'espaces verts et des infrastructures de transports (autoroute, voies ferrées) a fait naître des enclaves dans le territoire, encore renforcées par la Marne et le relief. Les plateaux se trouvent ainsi plus isolés, de même que certains secteurs autour de l'A86. Des territoires en forte mutation en lien avec l'arrivée de GPE ou des grands projets de transport, ainsi que des projets engagés ou en cours de franchissements, de passerelles ou de requalification de carrefours et d'échangeurs permettront la réorbitions de certaines de ces coupures.





© Apur

Neuilly-Plaisance / Neuilly sur Marne : franchissement de la Marne



© Apur

Livry-Gargan

3.6 Les déplacements en vélo et le réseau cyclable

Le territoire de Grand Paris Grand Est compte peu d'itinéraires cyclables protégés (« pistes cyclables »), balisés par un marquage au sol (« bandes cyclables ») ou de voie verte (voie piétons/vélos), en dehors des grandes continuités formées par la Marne au sud, et le canal de l'Ourcq au nord, en limite du territoire.

La présence de voies étroites ne facilite pas la réalisation de voies protégées ; certains itinéraires cyclables sont réalisés par simple marquage sur les trottoirs ou en voie verte partagée avec les piétons. Ce type d'aménagement peut apporter une réponse à court terme mais dans la pratique, il soutient peu l'usage du vélo avec des conflits d'usages (piétons, voitures stationnées, ordures ménagères...). Une voie vélo sur un trottoir étroit se révèle peu pratique pour les cyclistes, qui lui préféreront la chaussée, surtout si la voie est peu circulée.



Rue de la Chapelle, Noisy-le-Grand © Apur

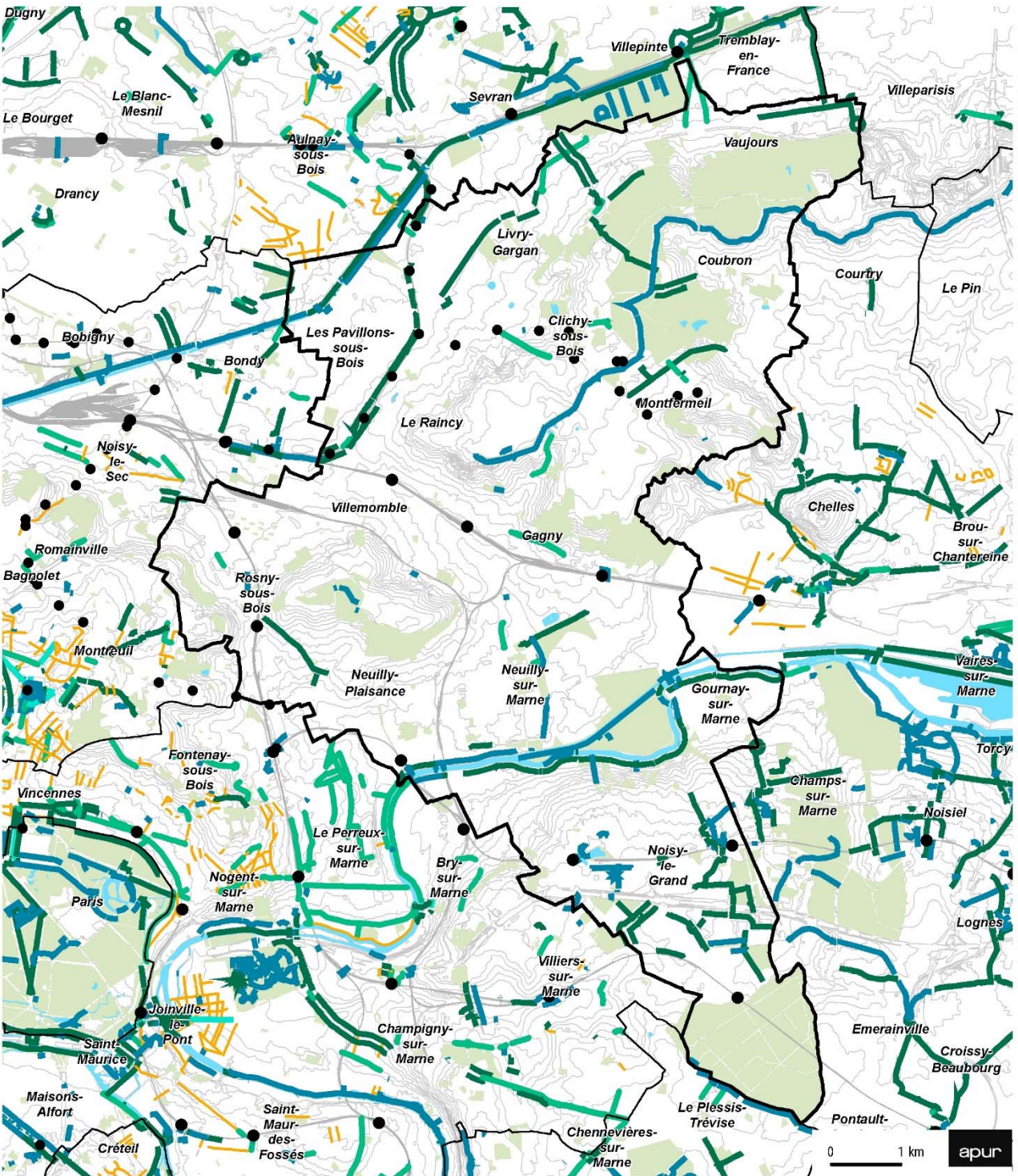


Rue Jules Ferry, Noisy-le-Grand © Apur



Canal de l'Ourcq, Les Pavillons sous-bois © Apur – Patalagoity

LE RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT



Aménagements cyclables existants

- Piste cyclable protégée
- Bande cyclable (marquage au sol)
- Piste ou bande cyclable - bus partagé
- Double sens, contre-sens cyclable
- Autre aménagement cyclable partagé

Transports en commun existants

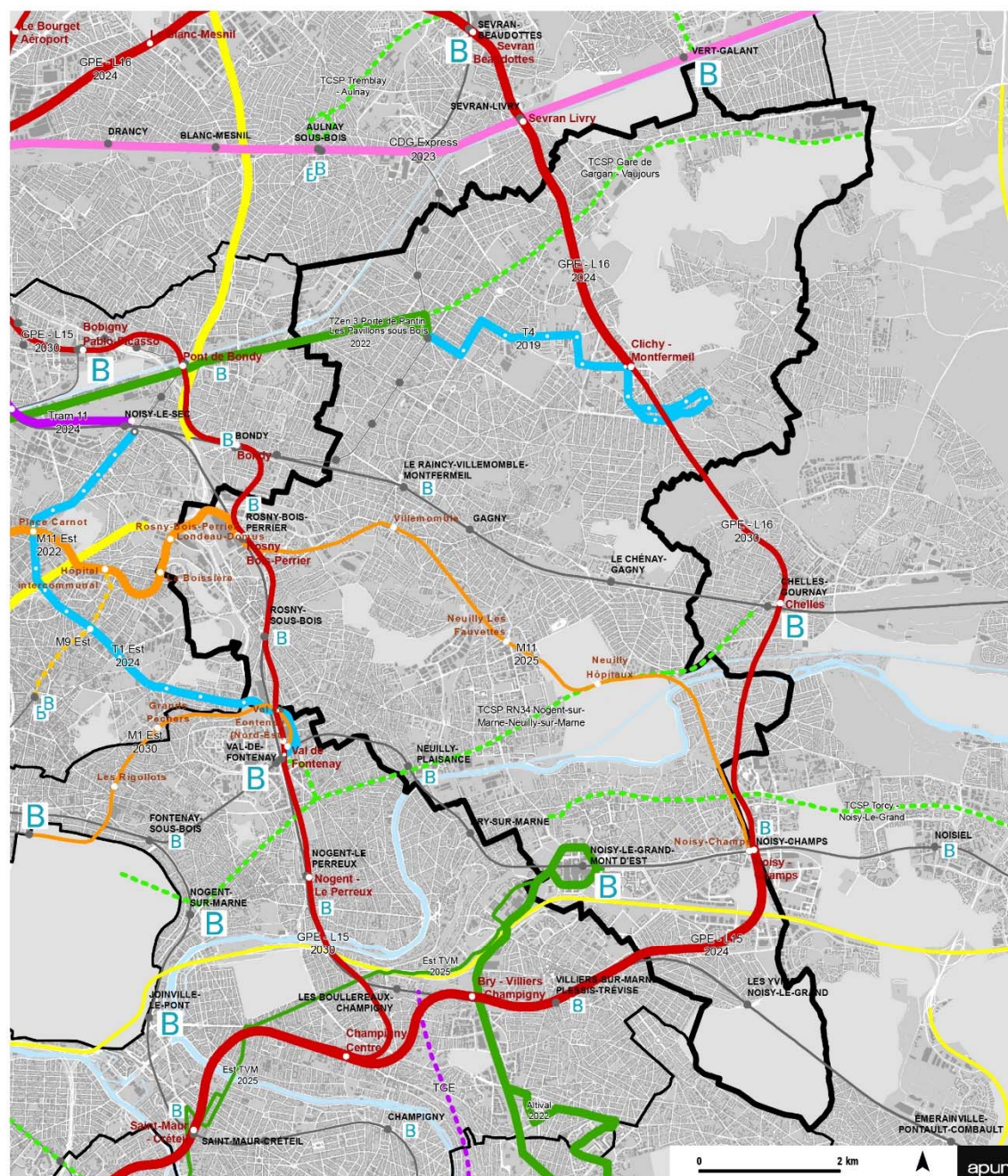
- Gares RER
- Gares de métro et tramway

Sources : Openstreet maps, CD93, CD94, Ville de Paris, Apur

4 Les évolutions du réseau de transports collectifs et les retombées

4.1 Le réseau à horizon 2030

LES PROJETS DE TRANSPORTS COLLECTIFS ENGAGÉS, À L'ÉTUDE OU PROSPECTIFS



- Réseau du Grand Paris
- RER
- Métro
- CDG Express
- Tangentielle
- Tramway
- TCSP, TZen, Téléphérique
- Voie express sur autoroute

- 2024
- 2025 à 2030
- En réflexion
- Transilien, RER
- Métro
- Tramway

- Station-bus actuelle
- B 5 000 m² et moins
 - B 5 001 m² et plus

Infrastructure de transport, Espace vert, Cimetière

Source : Ile-de-France Mobilités 2019

CDE

Concernant les projets engagés de TC, les mises en service prévues à horizon 2024 concernent la séquence nord de la ligne 16 et la ligne 15 sud jusqu'à Noisy-Champs. A horizon 2030, la ligne 16 sud et la ligne 15 est viendront renforcer les pôles de Noisy-champs, Chelles, Val de Fontenay, ou Bondy... Le prolongement de la L11 jusque Rosny-Bois-Perrier est prévu horizon 2022. Non figuré sur la carte, le prolongement d'Eole à l'ouest est également très important pour offrir une connexion directe vers la porte Maillot et le pôle Nanterre - La Défense dès 2022. Le prolongement de la ligne 11 jusque Noisy-Champs reste plus flou dans ses échéances et dans sa forme. Des projets des tramways ou des bus en site propre sont en travaux : le tramway T4 (2019), le TZen de la RN3 (2022), Altival (2022), le T1 (2024) et Est TVM (2025). D'autres réflexions concernent l'ex RN34 et l'ex RN3 (prolongement du TZen).

4.2 Les gains de temps pour un trajet de 45 mn

Les isochrones des territoires desservis par un trajet de 45 mn en TC aujourd'hui et à l'horizon 2030 montrent les fortes améliorations attendues pour les villes et les quartiers de gare. Le territoire accessible sera multiplié par 4 pour Clichy-Montfermeil, par 1,5 voire 2 pour Sevrans-Livry, Noisy-Champs et Rosny-Bois-Perrier.

Accessibilité par le réseau de transport en commun - nouvelles gares du RGPE

Aires d'accessibilité
de la métropole
par les principaux
transports en commun

- RGPE
- autre réseau de transport
(train, RER, métro, tramway)
- gare de départ
- Aire atteignable en moins de
45 min. depuis la gare de départ
- 2013
- horizon 2030

Le calcul de ces surfaces isochrones tient compte d'une fin de parcours en marche à pied (5 km/h). L'isochrone est déterminé à partir de la principale station de transport en commun (RER, métro, Tram ou bus) la plus proche de la future gare. Les projections d'emplois accessibles en 2030 tiennent compte à la fois de l'amélioration de l'accessibilité des territoires et de la croissance projetée de l'emploi.

Sources : DRIEA, SCEP 2013

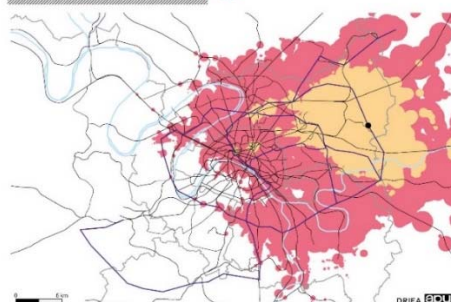
Noisy - Champs

15 SUD



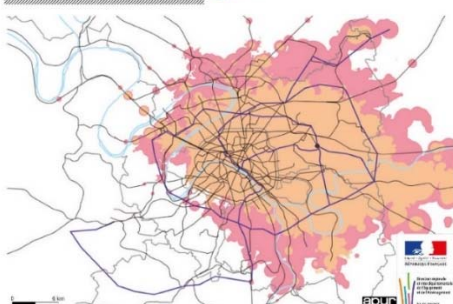
Clichy - Montfermeil

16



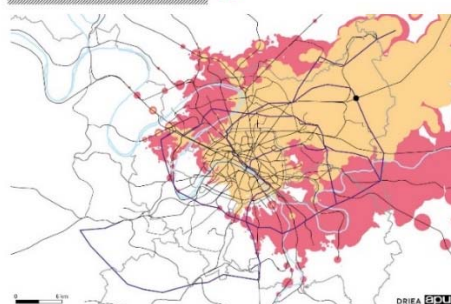
Rosny Bois-Perrier

15 EST



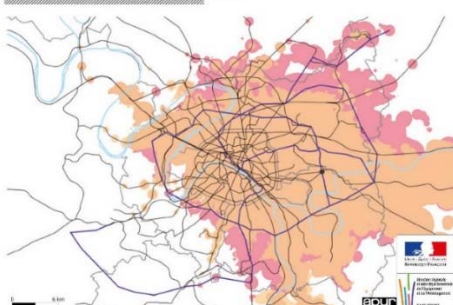
Sevrans - Livry

16



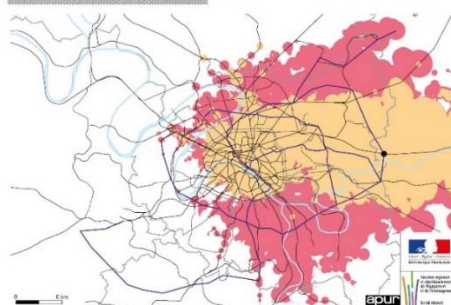
Val de Fontenay

15 EST



Chelles

16

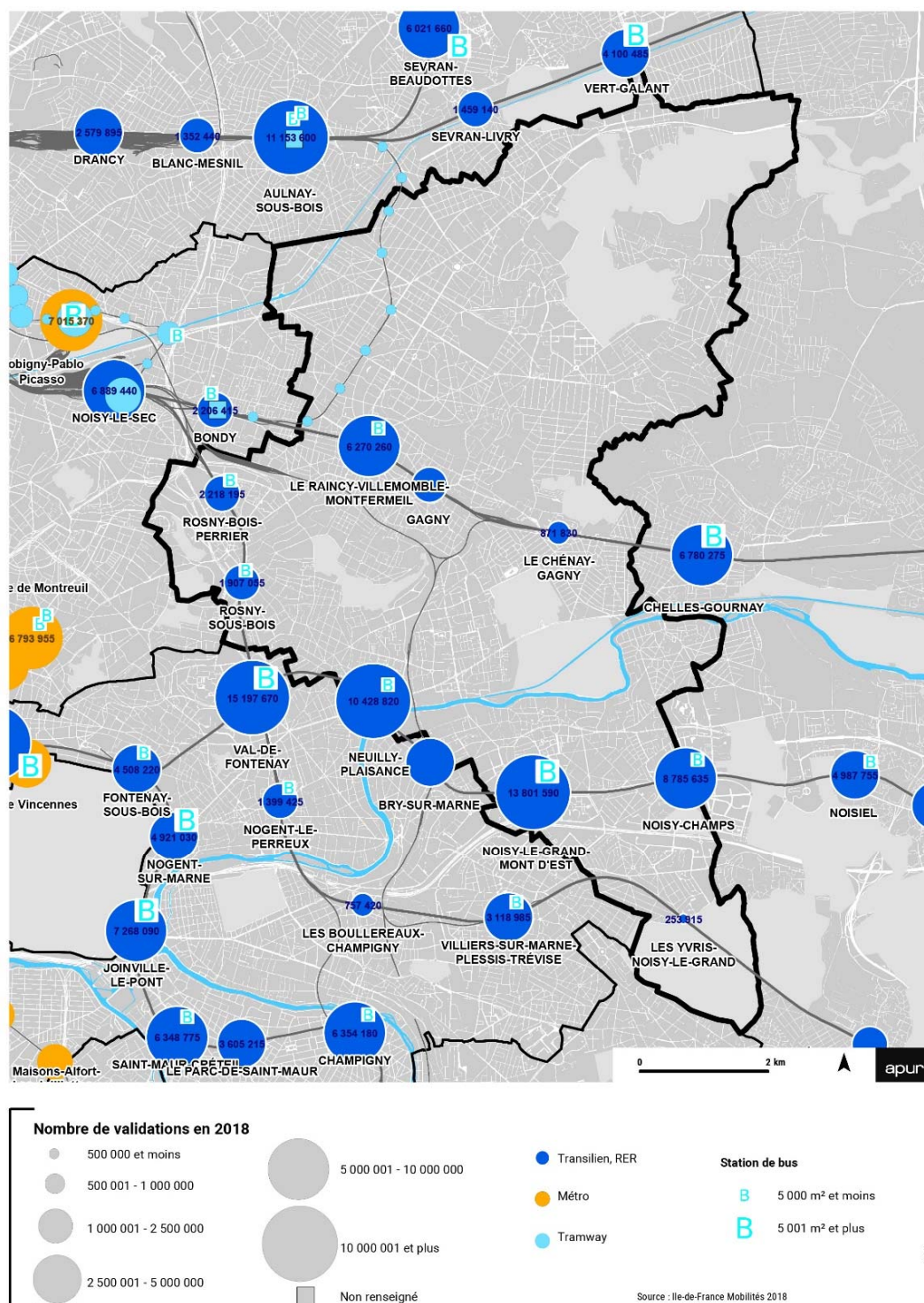


4.3 Le rabattement et les entrants en gare aujourd'hui

4.3.1 Les entrants sur les gares et stations de tramway

Le nombre d'entrants en gare fait apparaître une hiérarchie parmi les gares RER : en nombre d'entrants annuels, les premières gares de Grand Paris Grand Est sont celles de Noisy-le-Grand (14 M d'entrants) et de Neuilly Plaisance (10 M d'entrants). Les autres gares d'importance sont celles du Raincy, de Noisy-Champs (8M d'entrants).

LES ENTRANTS DANS LES TC LOURDS



4.3.2 Les modes de rabattement

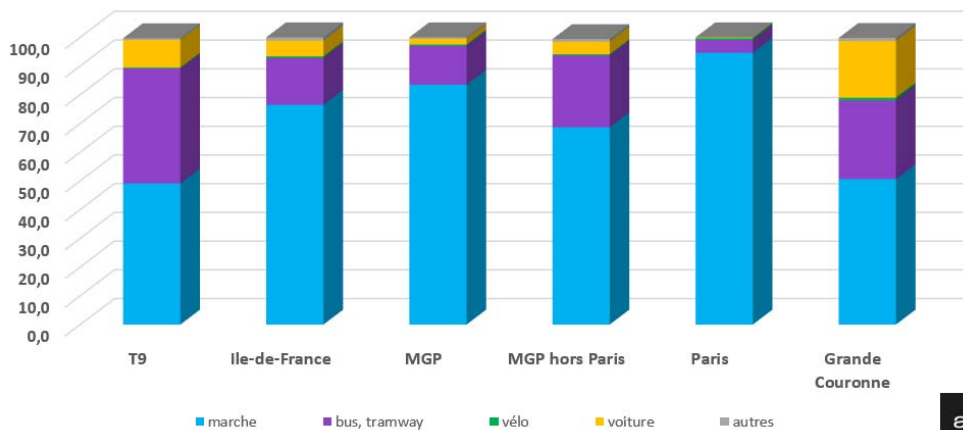
L'exploitation de l'EGT 2010 concernant les modes de rabattement utilisés pour rejoindre les gares de métro / RER / TER montre une spécificité importante de Grand Paris-Grand Est :

- 49% du rabattement sur le réseau lourd est assuré par la marche, une part modale plutôt faible comme en Grande Couronne (contre 76% en Ile-de-France en moyenne) ;
- surtout, **36% de ce rabattement est assuré par les lignes de bus, bien plus que la moyenne de la Proche Couronne et de la Grande Couronne** (respectivement 23% et 27%).
- La voiture reste peu utilisée (10%), alors qu'elle l'est à 20% en Grande Couronne.

Ce constat explique l'importance de gares comme Neuilly-Plaisance ou Le Raincy, dotées de pôles bus.

Mode / T9	marche	bus	tramway	marche > TC	vélo	voiture	autres
	163,00	120,00	13,00	296,00	1,00	32,00	2,00
Part en %	49,10	36,14	3,92	89,16	0,30	9,64	0,60

Modes de rabattement sur les gares RER - TER et les stations de métro



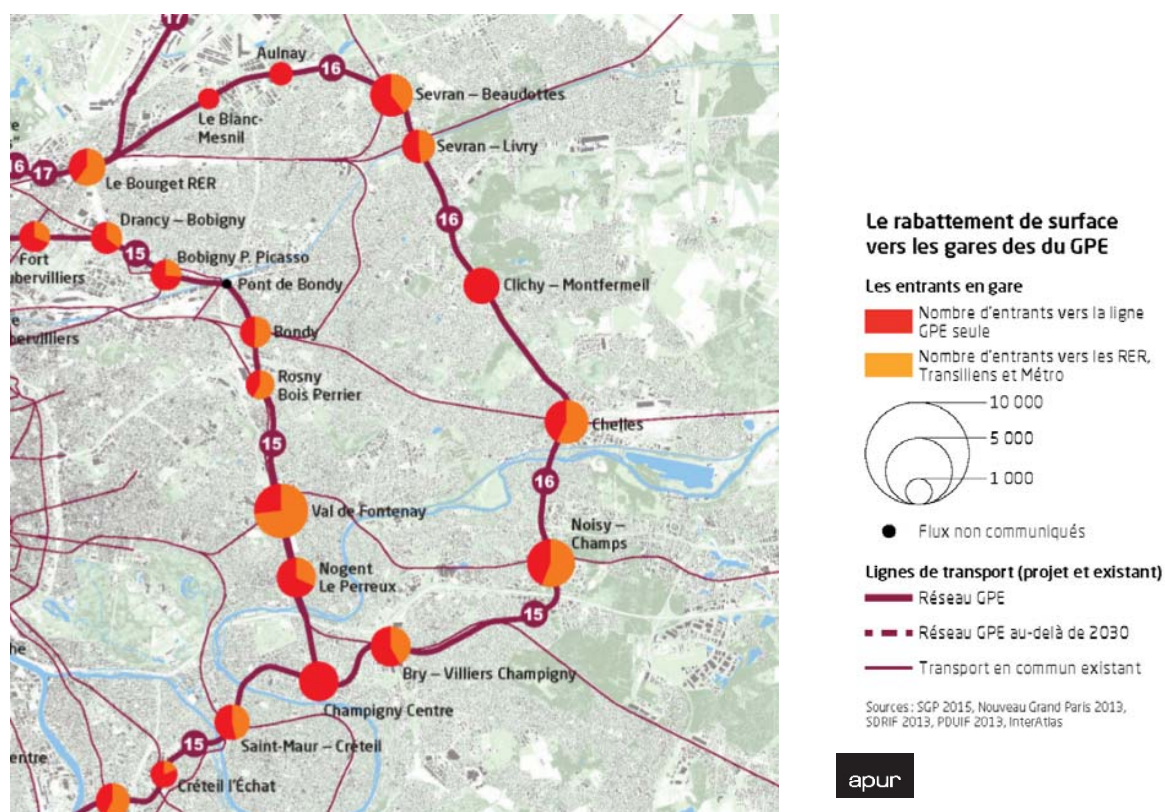
4.4 Le rabattement et l'intermodalité demain

4.4.1 Les piétons prévus sur les parvis de gares GPE

L'arrivée du Grand Paris Express entraînera un essor considérable de la marche à pied autour des gares. La Société du Grand Paris et Île-de-France Mobilités ont évalué les flux de piétons convergeant vers les gares à l'heure de pointe du matin :

- **63 entrants par minute entrants dans la gare de Clichy-Montfermeil, 41 à Rosny-Bois-Perrier et 54 à Sevrans-Livry ,**
- **103 entrants et 76 sortants par minute à la gare de Noisy-Champs,**
- 128 piétons par minute à la gare de Val de Fontenay (ville / bus / T1) et 76 à Chelles.

L'aménagement des parvis de gare et des espaces publics dans les quartiers de gare sera décisif pour faciliter et rendre confortables les cheminements des piétons.



4.4.2 L'intermodalité autour des gares et futurs hubs

Les futures gares GPE, mais aussi les gares RER actuelles vont offrir de nouvelles interconnexions (TC lourds, tramway, TCSP), favoriser les trajets en rocade et la multimodalité. **Rosny-bois-Perrier, Noisy-Champs, Sevrans-Livry et à proximité, Val de Fontenay ou Chelles, sont déjà identifiés comme des futurs hubs de première importance.**

L'intermodalité autour des futures gares, mais aussi autour des grandes gares RER, forme un enjeu clé de la chaîne de déplacement, afin d'organiser une mobilité durable et diminuer la dépendance à la voiture individuelle pour les trajets courts ou vers d'autres territoires.

L'objectif, déjà étudié voire expérimenté sur des gares comme Pleyel ou Saint-Denis, est de mettre en place des centrales de mobilité avec une offre diversifiée de services : pôles bus (futurs « éco-station-

bus »), stationnements et services vélos (programme de parkings Véligo en cours), location de véhicules électriques et de vélos partagés (service intégré au pass Navigo, Vélib' métropolitain...), dépose taxis / VTC, aires de covoiturage, mais aussi micro-mobilités (trottinettes ...).

Concernant les parcs relais, la gare de Clichy-Montfermeil pourrait accueillir un parc de 250 places ainsi que celle de Noisy-Champs, sujet en discussion (source SGP : 2016).



apur

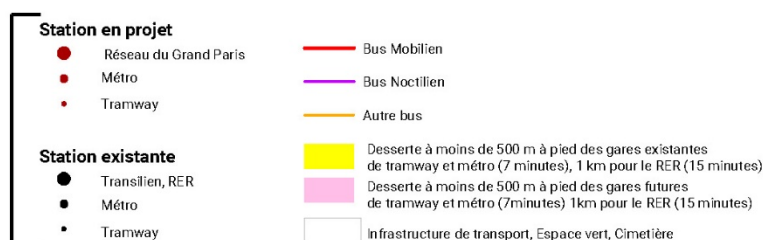
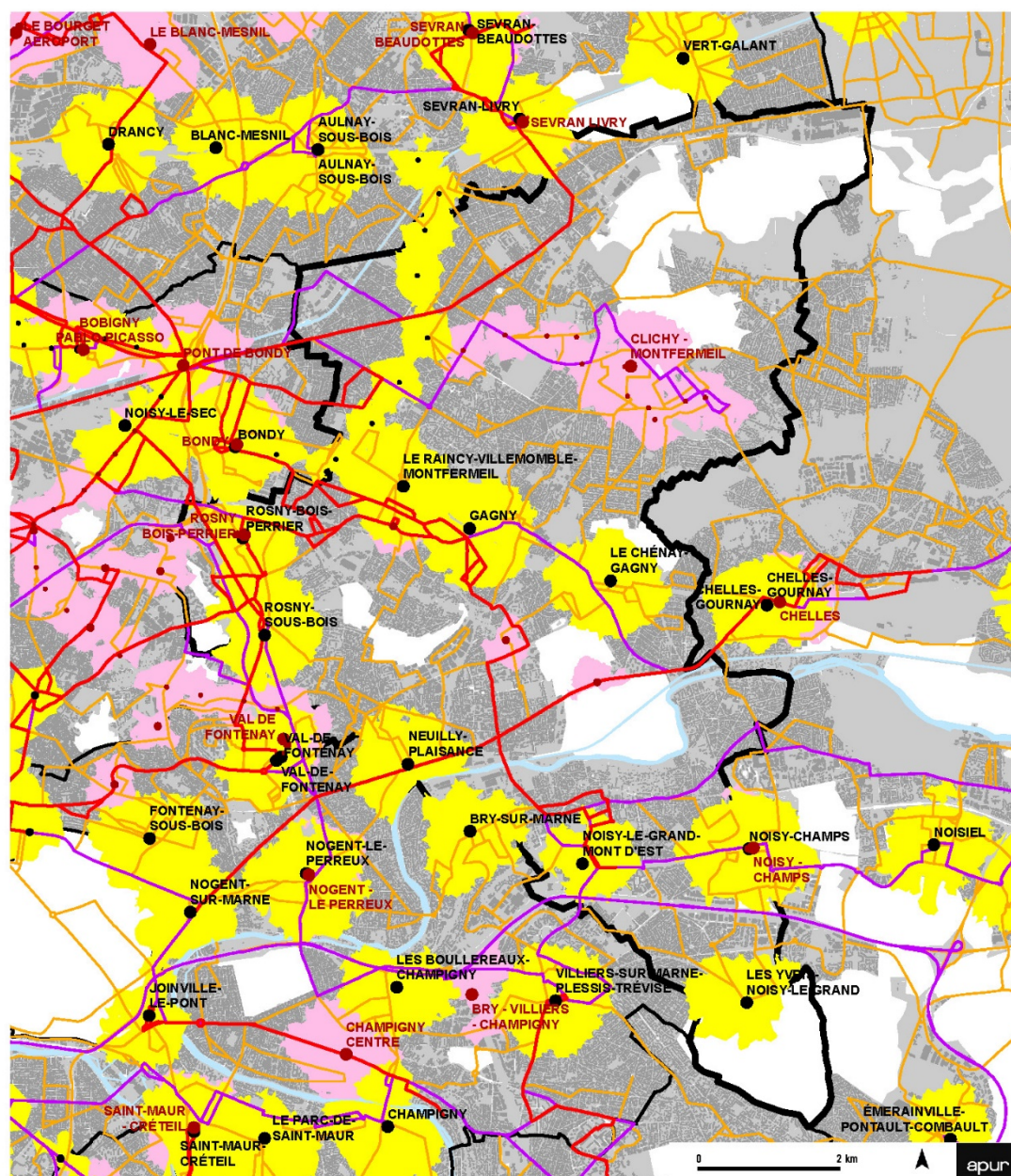


apur

4.4.1 Le rabattement en bus, un enjeu pour GPE mais pas seulement

L'arrivée de nouvelles gares et stations (métro, tramway) va permettre de renforcer la desserte des villes ; elle implique aussi de réorganiser en conséquence les lignes de bus et les stations bus, comme vers la gare de Clichy-Montfermeil. Ces réflexions, déjà menées par Ile-de-France Mobilités et les comités de pôles autour du GPE, restent à engager sur les autres gares RER, à l'exemple de Neuilly-Plaisance afin d'améliorer la desserte bus des principaux pôles TC territoriaux, y compris les week-ends et en soirée.

LE RABATTEMENT VERS LES GARES DU RÉSEAU FÉRRE EN BUS, À PIED À L'HORIZON 2030



Source : Ile-de-France Mobilités 2019, BDTopo IGN 2016

4.4.2 Le rabattement et les déplacements à vélo demain

Le Département de Seine-Saint-Denis a voté en avril 2019 une accélération du calendrier des projets de voies cyclables et un budget supplémentaire de 50 millions d'euros, soit un budget total de 100 millions d'euros avec le PMD. **L'objectif est d'adapter 100% des voies départementales en réseau cyclable d'ici 2024, d'équiper en stationnement vélos les sites départementaux et de réaliser des continuités dont les « boucles olympiques »** (itinéraires nord-sud du Chemin des Parcs et de la Marne).

Concernant les aménagements possibles pour les voies où il n'est pas possible d'aménager des pistes cyclables, **l'instauration de zones 30 / 20 permet de réaliser des double-sens cyclables (à condition d'un trafic inférieur à 5 000 véh/jour) ou des chaucidou (chaussée pour les circulations douces : voirie partagée à priorité vélos, avec marquage au sol).**

La Ville de Paris préconise ainsi que le type d'aménagement varie en fonction des largeurs disponibles et des débits de circulation :

- moins de 5 000 véh/jour : double sens cyclable sans marquage continu (contre-sens cyclable),
- entre 5 000 et 8 000 véh/jour : bande cyclable,
- Plus de 8 000 véh/jour : piste cyclable protégée.

Autre levier possible dans les quartiers où les besoins en stationnement (résidentiel, professionnel) sont en grande partie assurés par l'offre hors voirie, **la suppression de file de stationnement peut permettre d'aménager des itinéraires protégés sur voirie.**

En lien avec le développement du réseau cyclable, **l'aménagement de stationnements (arceaux, parkings vélo sécurisés en gare Veligo, normes de construction PLUI...) et le développement de services vélo (location de vélos partagés, free floating, VAE, services de réparation...)** sont d'autres mesures pour favoriser l'usage du vélo.



Projet de Chaucidou pour l'Euroveloroute voie verte 5 dans le Pas-de-Calais <http://www.pasdecals.fr/layout/set/print/Actualites/ARCHIVES/2018/Actualite-Developpement/Info-routes-travaux-a-Balinghem-sur-l-EuroVeloroute-n-5-dite-des-Marais>



Le Triporteur, service mobile de réparation en gare RER



Parking Véligo, gare du Vésinet — Le Pecq



Vélib'Métropolitain (30 % de VAE en 2018)

LE RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT ET LES PROJETS INSCRITS AUX SDIC



Aménagements cyclables existants

— aménagement cyclable existant

Aménagements cyclables en projet

- Projets CD93 2018-2020
- Projets CD93 2021-2024
- Autres projets (SDIC)
- Boucle cyclable olympique (2024)

Transports en commun

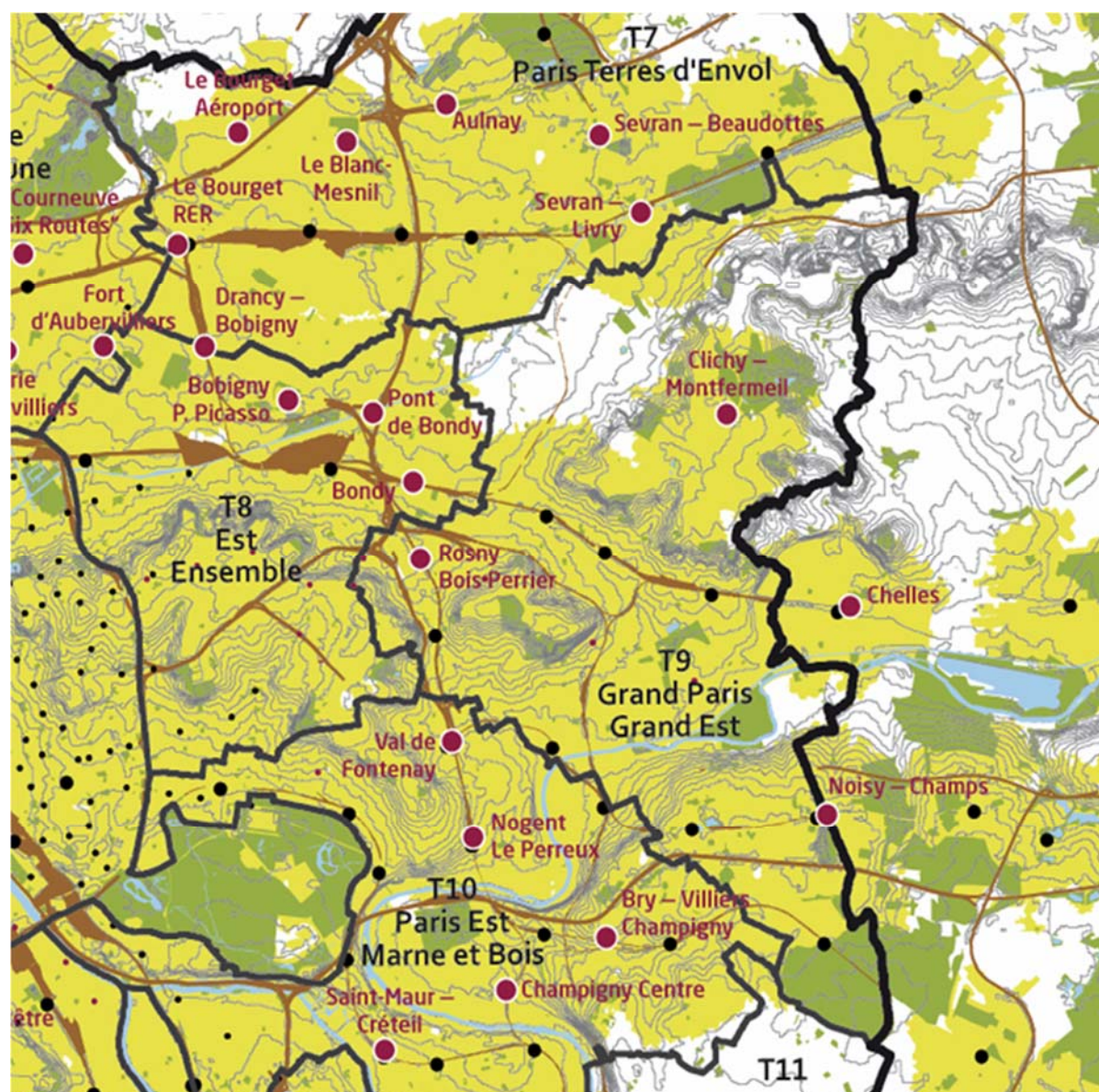
- Station de vélo en libre-service
- Gares existantes (RER, métro, tramway)
- Gares en projet (Grand Paris Express, RER, métro, tramway)
- rayon de 2km autour des futures gares du GPE

Sources : Openstreet maps, CD93, CD94, Vélîb', Ville de Paris, Apur

- **Le rabattement à 2 km autour des gares**

À l'horizon 2030, plus de 95 % des habitants et des emplois de la Métropole du Grand Paris se trouveront à moins de 2 km d'une gare RER-TER ou GPE, une distance réalisable en 10 minutes en vélo. Ils seront aussi plus de 85 % à se situer dans un rayon d'1 km d'une gare ou d'une station de métro.

Sans attendre l'arrivée du Grand Paris, le développement massif de la pratique du vélo peut permettre une alternative à la voiture individuelle pour la mobilité du quotidien (trajets de proximité, domicile-travail, rabattement sur les lignes RER/métro/tramway). Certains secteurs du territoire sont plus propices au développement du vélo, comme **les quartiers de gare, les centres-villes, les pôles d'emploi, commerciaux et universitaires.**



95 % des habitants de la métropole se trouveront à une distance de 2 km des gares (soit 10 min en vélo)

Accessibilité en vélo réelle des gares de transports lourds existantes et futures

- Projet de gare RGPE
- Projet de gare RER
- Projet de station de Métro

Accessibilité à 2 000 m (10 min de temps de parcours)

Bois et espace vert

● Gare de RER et Transilien existante

● Station de Métro existante

— Coupure urbaine

Sources : Stif 2012, BD TOPO IGN, Référentiel à grande échelle (IGN) © 2012 Esri, DeLorme, NAVTEQ

4.4.3 Le rôle demain des mobilités innovantes (covoiturage, free floating, VPE, car sharing)

Le développement d'offres alternatives à la voiture individuelle, comme le covoiturage et l'autopartage, est indispensable pour répondre aux besoins de tous les territoires, notamment de Grand Paris - Grand Est où l'usage de la voiture domine les déplacements internes et les déplacements vers les territoires limitrophes.

L'essor des mobilités innovantes et partagées (micro-mobilités, autopartage, véhicules électriques, optimisation de l'offre en stationnement), des expérimentations en navettes autonomes et en covoiturage, pourraient offrir des réponses adaptées aux besoins de mobilité dans Grand Paris – Grand Est, via une offre plus flexible de transports collectifs ou partagés à la demande, mais aussi des applis usagers dédiées. Ces services ont vocation à intégrer un portail voyageur unique et multimodal avec billettique embarquée. Île-de-France Mobilité étend déjà son portail ViaNavigo au covoiturage.

En exemple, **la société Clem'** propose depuis 2014 un panel de services adaptés aux zones périurbaines et urbaines : un service de covoiturage (trajets de rabattement et domicile travail), un service de véhicules électriques en autopartage, un service de réservation de bornes de recharge électrique et un service soli-drive de mise en relation de conducteurs avec des passagers dans l'incapacité de conduire. La société compte plusieurs bornes d'autopartage en limites du territoire, à Bry-sur-Marne et Champs-sur-Marne. Elle se développe également sur Paris.

Ces évolutions profondes d'offres et de services s'accompagnent d'un bouleversement de l'écosystème des mobilités, avec un éventail d'acteurs élargi au secteur privé et aux usagers. Le rôle des EPT est appelé à monter en importance en se positionnant à la fois dans un rôle de soutien voire de portage des innovations, mais aussi de régulateur des acteurs privés.



Station Clem' bd Copernic proche du campus de Champs-sur-Marne service de 15 voitures en autopartage sur Epamarné

Photos : © Apur



5.1 L'évolution de la trame viaire, recollement des projets de voirie et d'espace public



5.2 Les projets à l'étude ou prospectifs

5.2.1 L'ex RN34 : étude en cours pour l'aménagement d'un TCSP, Ile-de-France Mobilités

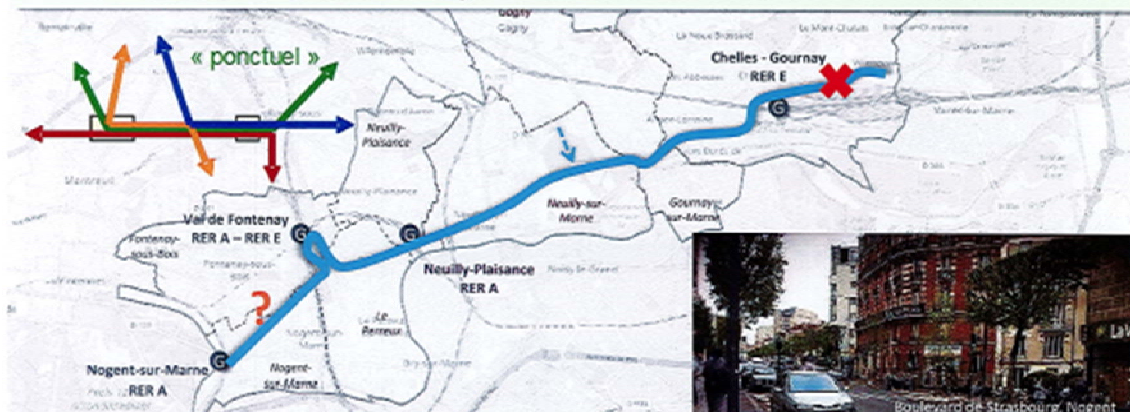
| Scénario 1 – lignes actuelles / aménagements ponctuels

➤ Infrastructure

- Aménagement de couloirs d'approche sur les sections saturées en fonction des possibilités d'insertion
- Gestion de la priorité en carrefours
- Aménagement des points d'arrêts pour faciliter l'accessibilité

➤ Offre

- Maintien du réseau bus actuel
- Restructuration bus pour la desserte de Val-de-Fontenay, Maison Blanche et Nogent-sur-Marne
- Positionnement arrêts quasi à l'identique



34

| Scénario 2 – lignes actuelles / aménagement continu

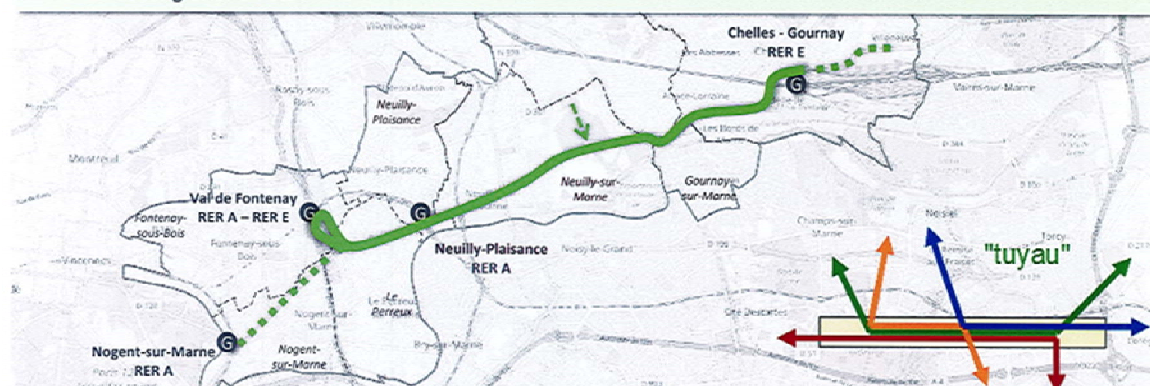
➤ Infrastructure

- Aménagement d'un site propre continu entre Val-de-Fontenay et la gare de Chelles – Gournay
- Aménagement des points d'arrêts pour faciliter l'accessibilité
- Mesures d'accompagnement jusqu'à Nogent-sur-Marne et Chelles Terre Ciel

➤ Offre

- Adaptation de la ligne 113 : Terminus Val-de-Fontenay
- Restructuration bus pour la desserte de Val-de-Fontenay, Maison Blanche et Nogent-sur-Marne
- Positionnement des arrêts quasi à l'identique

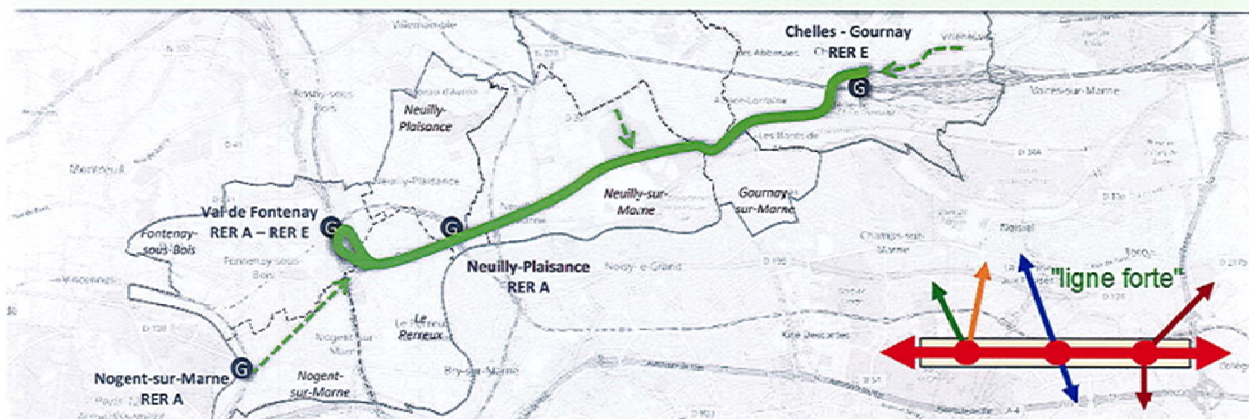
➤ 9 km de long et 27 arrêts



36

Scénario 3 – ligne forte / aménagement continu

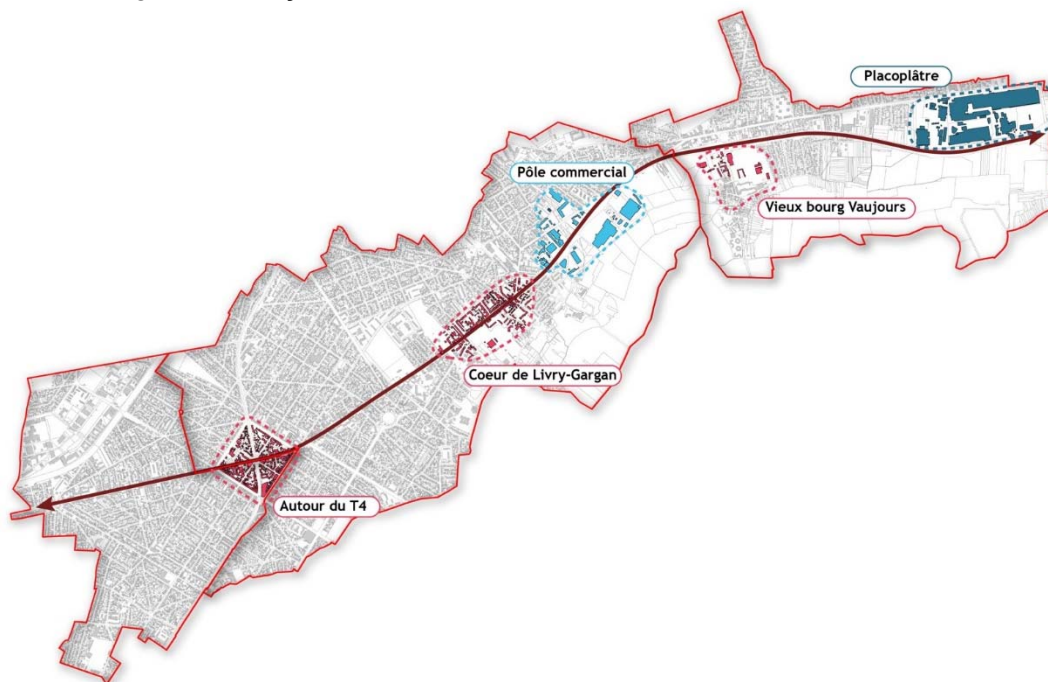
- **Infrastructure**
 - Aménagement d'un site propre continu entre Val-de-Fontenay et la gare de Chelles – Gournay
 - Aménagement des points d'arrêts pour faciliter l'accessibilité
 - Mesures d'accompagnement jusqu'à Nogent-sur-Marne et Chelles Terre Ciel
- **Offre**
 - Mise en place d'une ligne forte Val-de-Fontenay / Chelles – Gournay
 - Restructuration bus pour la desserte de Val de Fontenay, Maison Blanche et Nogent-sur-Marne
 - Arrêts espacés pour augmenter la distance inter-station
- 9 km de long et ~20 arrêts



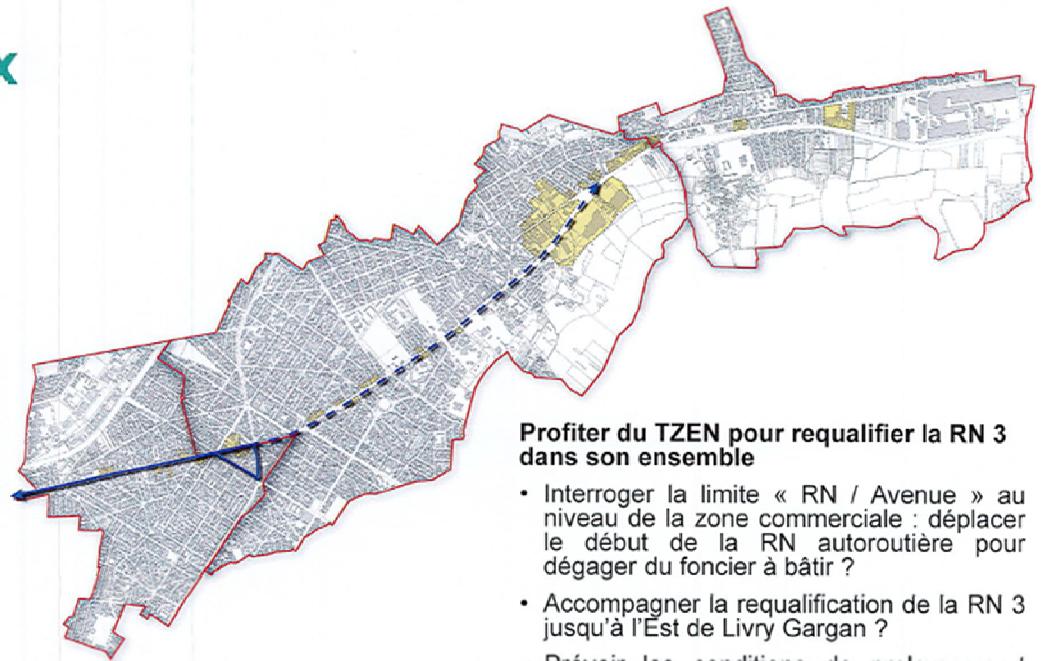
38

5.2.2 La requalification de l'exRN 3 et le projet de TZen 3, Ile-de-France Mobilités / CD93

- **Diagnostic et enjeux « Axe intense »**



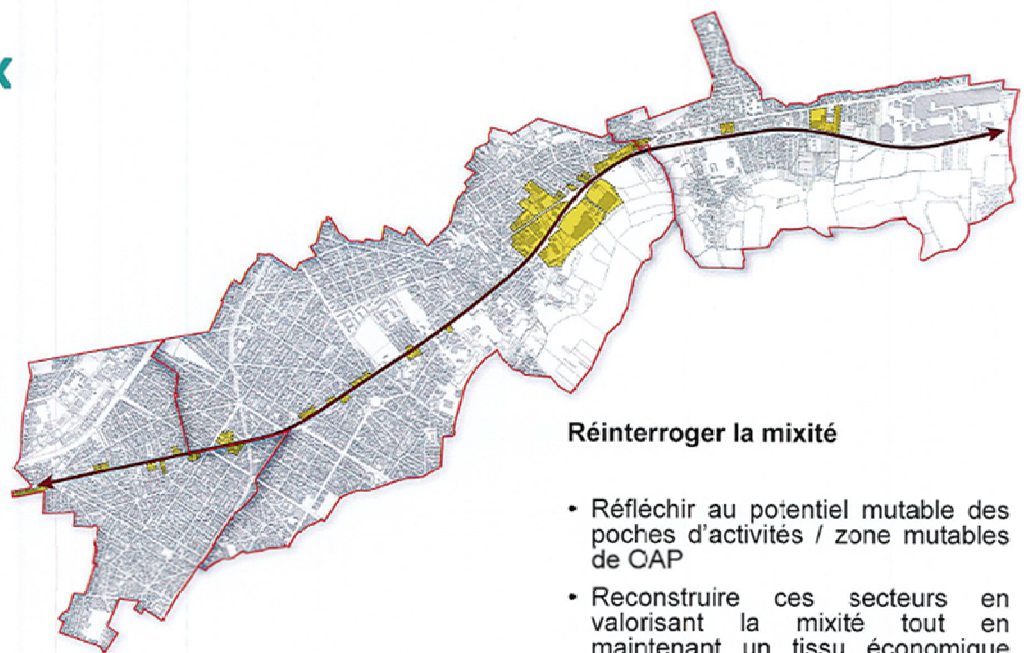
Enjeux



Profiter du TZEN pour requalifier la RN 3 dans son ensemble

- Interroger la limite « RN / Avenue » au niveau de la zone commerciale : déplacer le début de la RN autoroutière pour dégager du foncier à bâtir ?
- Accompagner la requalification de la RN 3 jusqu'à l'Est de Livry Gargan ?
- Prévoir les conditions de prolongement futur du TZEN ?

Enjeux



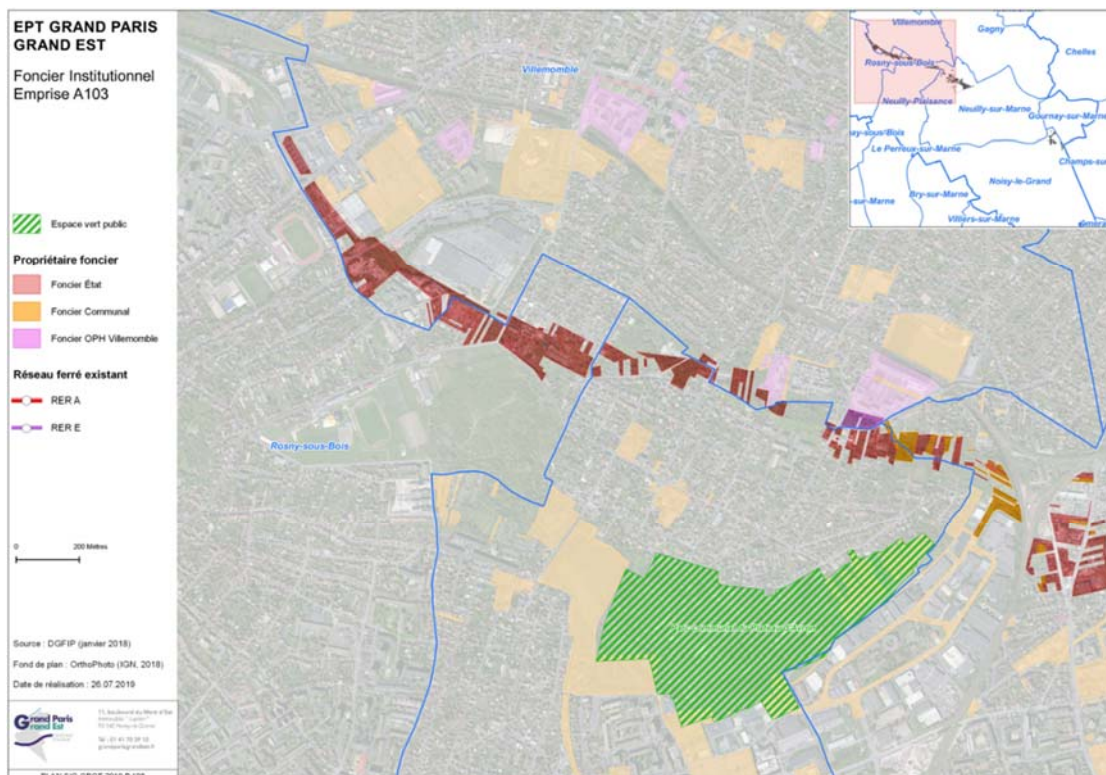
Réinterroger la mixité

- Réfléchir au potentiel mutable des poches d'activités / zone mutables de OAP
- Reconstruire ces secteurs en valorisant la mixité tout en maintenant un tissu économique fort

- Illustration du projet de TZen 3, Les Pavillons-sous-Bois , source CD 93 : insertion d'un transport en commun en site propre et requalification urbaine



5.2.3 Evolution des délaissés de l'A103, carte du foncier institutionnel concerné

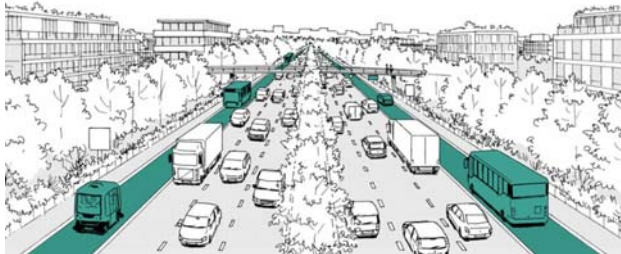


5.2.4 L'évolution des autoroutes

➤ Consultation internationale sur les routes du futur, Forum Métropolitain du Grand Paris, 2019

Atelier des Mobilités, insertion de voies dédiées aux bus à haut niveau de service, au covoiturage et à la logistique

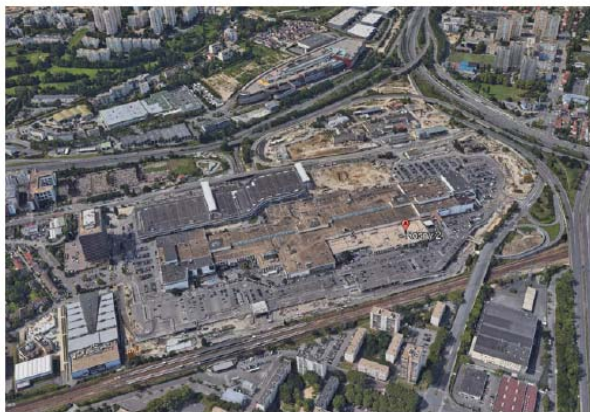
2020



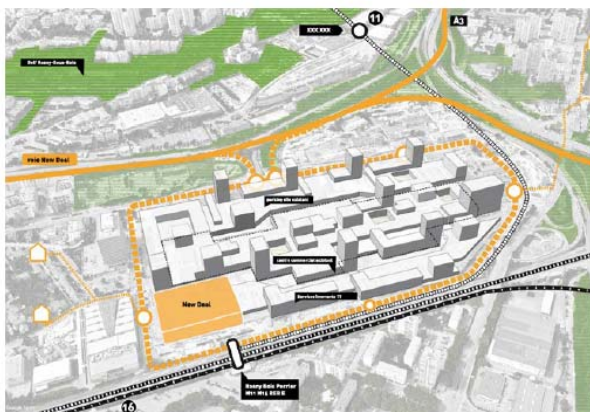
2030 à 2050



New Deal, aménagement d'une « Place centrale » à Rosny-Bois-Perrier

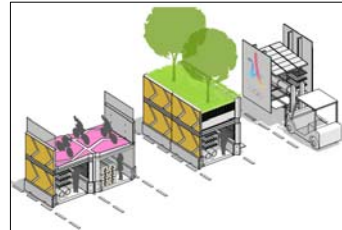


L. AVANT



L. PROJET - Rosny 2 au centre de 3 grandes cités et desservi par RER, métro et GPE.

SUN, récupération des emprises de voies rapides et déploiement d'autoroute à vélo sur module préfabriqué au-delà de l'A86, 2030



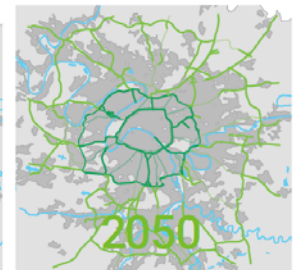
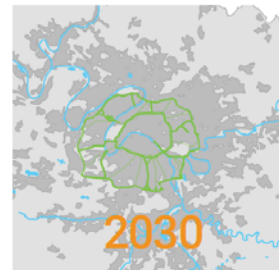
Réduction de la superficie de la voirie de :

-30% au sein de l'A86.

Réduction de la superficie de la voirie de :

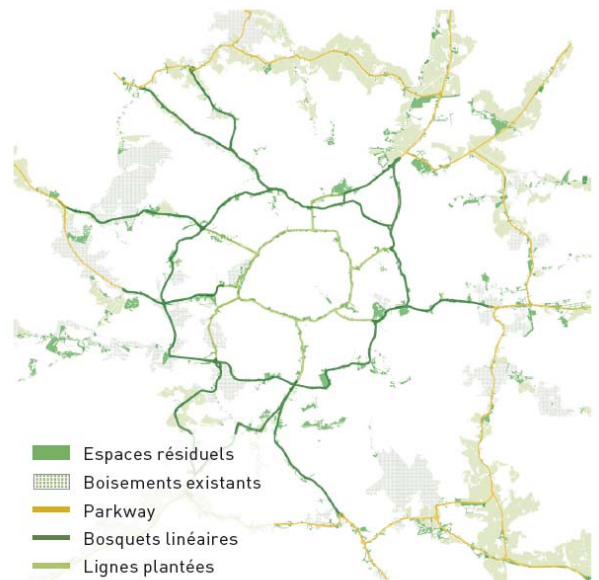
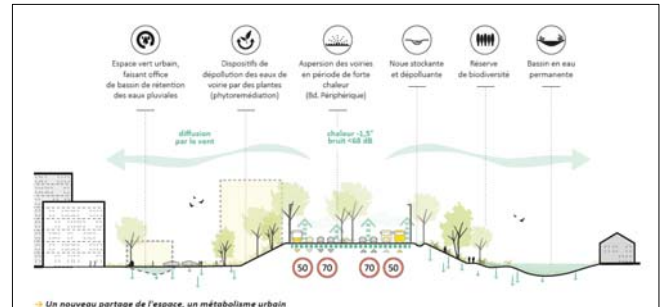
-50% au sein de l'A86

-25% en dehors de l'A86.



Équipe SUN : Shared Utility Networks

Collectif Holos, l'autoroute ressource



➤ Etude sur l'insertion de TCSP sur l'A4, ACTEP groupement F.Leclerc arch, 2014
Séquence Noisy-le-Grand



5.3 Les quartiers de gare

5.3.1 Les projets dans les quartiers de gare

Clichy - Montfermeil

16

9 PROJETS

156 ha de surface de projets
dont **84 ha** strictement dans le quartier de gare
soit **42 %** de la surface du quartier de gare

310 355 m² de surface de plancher totale

4 015 logements
dont **2 595 logements** restent à bâtir

281 602 m² de logements
dont **162 712 m²** de logements restent à bâtir

2 750 m² de bureaux
dont **275 m²** de bureaux restent à bâtir

8 772 m² d'activités
dont **6 297 m²** d'activités restent à bâtir

1 350 m² d'équipements
dont **1 134 m²** d'équipements restent à bâtir

15 881 m² de commerces
dont **11 191 m²** de commerces restent à bâtir

130 000 m² d'espaces verts publics
dont **130 000 m²** d'espaces verts restent à livrer

Source : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Ile-de-France Mobilités

Réseau cyclable existant et les projets inscrits au SDIC, rayon de 2 km

- aménagement cyclable existant
- aménagement cyclable inscrit au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)
- station de vélo en libre-service existante (Vélib', Cristolib')
- gare existante (RER, métro)
- gare en projet (RER, métro, Grand Paris)

Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 93 2013

Note de lecture :

Les aménagements cyclables correspondent aux pistes, bandes cyclables et aux zones 30.



apur

Réseau de bus, à l'heure de pointe (7-9h), rayon de 2 km

- 1 à 4 bus/heure/sens
- 4 à 6 bus/heure/sens
- 6 à 10 bus/heure/sens
- 10 à 20 bus/heure/sens
- 20 à 40 bus/heure/sens
- plus de 40 bus/heure/sens

- gares RGPE
- Transilien, RER et métro
- arrêt bus

Source : STP 2012



apur

Source : Apur, Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express, Monographies des quartiers de gare, Avril 2015

● rayon de 800 m autour de la future gare du GPE

Fonctions dominantes

Logement

- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

Équipement

- public ou privé
- emprise commerciale
- marché couvert
- station RER, métro et/ou tramway existante
- station du RGPE
- parking / local technique

Emprise d'activité

- activité tertiaire
- activité économique et/ou industrielle
- service urbain

Emprise non bâtie

- espace vert (public, institutions, jardins partagés)
- sport et loisir de plein-air
- cimetière
- terrain non bâti
- ruine, friche ou terrain nu

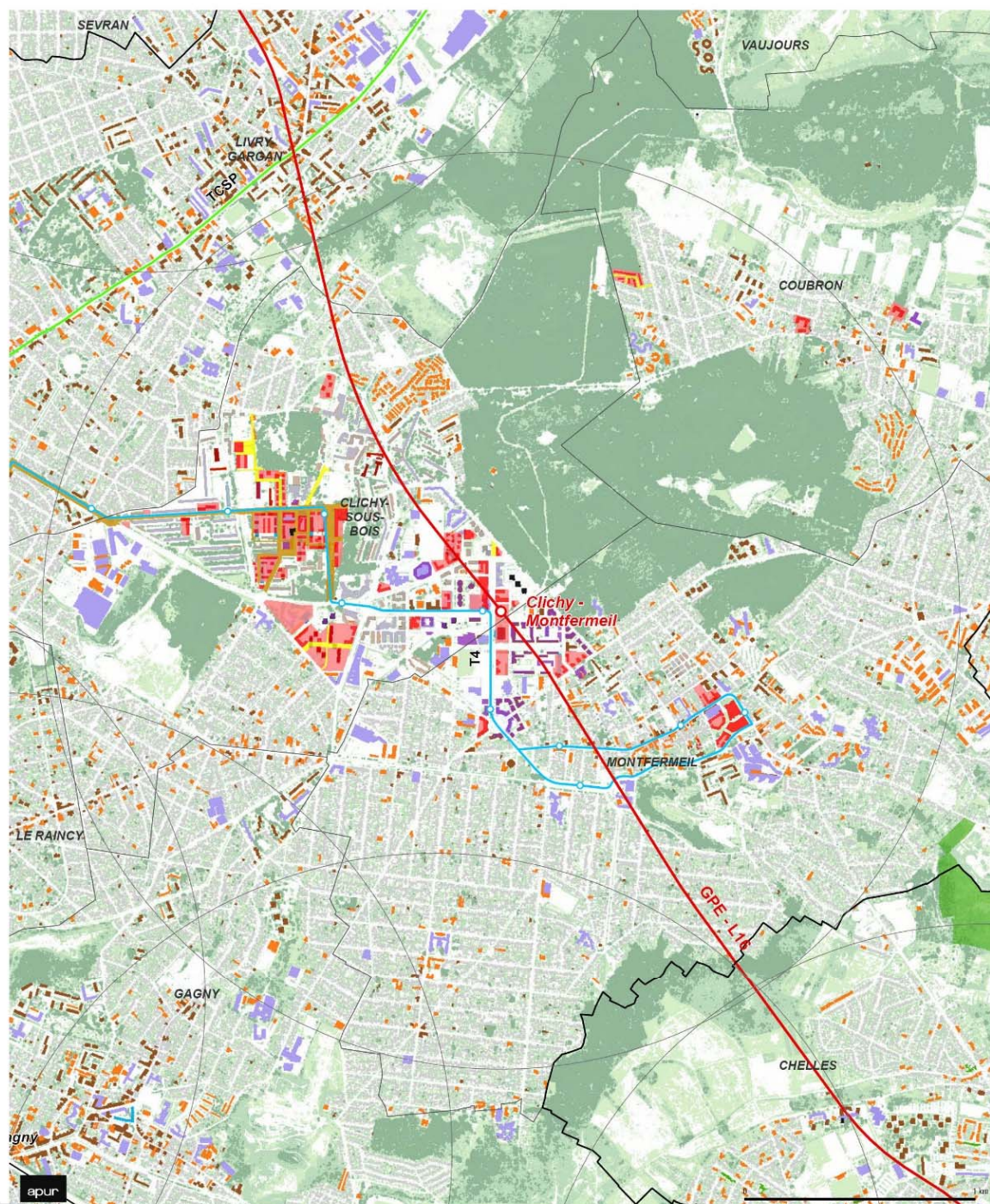
Emprise en travaux

- chantier en cours

Source : Apur novembre 2014



apur



Existant	Projets	Projet de transport en commun	
Logement individuel	Lot projeté	GPE	Stations métro, RER, tramway
Petit immeuble collectif de moins de 3 étages	Bati projeté	RER	Lignes métro, RER, tramway
Petit immeuble collectif de plus de 3 étages	Bati réhabilité	Métro	Station Bus
Bâtiment d'habitation, de bureaux et d'activités de moins de 6 étages	Bati réalisation récente	TCSP	Station GPE
Bâtiment d'habitation, de bureaux et d'activités de plus de 6 étages	Espace public à créer	Tramway	Rayon de 2 Km autour de la station GPE
Tour et IGH	Espace public requalifié	CDG Express	
	Espace naturel et de loisirs à requalifier		

Noisy - Champs

15 SUD

6 PROJETS

269 ha de surface de projets
dont **133 ha** strictement dans le quartier de gare
soit **66 %** de la surface du quartier de gare

1 323 792 m² de surface de plancher totale

9 158 logements
dont **8 800 logements** restent à bâtir

534 702 m² de logements
dont **510 000 m²** de logements restent à bâtir

391 850 m² de bureaux
dont **391 850 m²** de bureaux restent à bâtir

30 000 m² d'activités
dont **30 000 m²** d'activités restent à bâtir

320 000 m² d'équipements
dont **320 000 m²** d'équipements restent à bâtir

38 240 m² de commerces
dont **38 240 m²** de commerces restent à bâtir

9 000 m² d'hôtels
dont **9 000 m²** d'hôtels restent à bâtir

Source : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Ile-de-France Mobilités

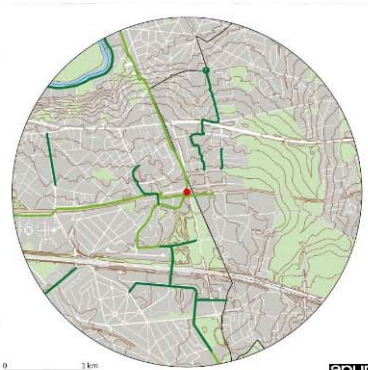
Réseau cyclable existant et les projets inscrits au SDIC, rayon de 2 km

- aménagement cyclable existant
- aménagement cyclable inscrit au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)
- station de vélo en libre-service existante (Vélib', Cristolib')
- gare existante (RER, métro)
- gare en projet (RER, métro, Grand Paris)

Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CS 93 2013

Note de lecture :

Les aménagements cyclables correspondent aux pistes, bandes cyclables et aux zones 30.



Réseau de bus, à l'heure de pointe (7-9h), rayon de 2 km

- 1 à 4 bus/heure/sens
- 4 à 6 bus/heure/sens
- 6 à 10 bus/heure/sens
- 10 à 20 bus/heure/sens
- 20 à 40 bus/heure/sens
- plus de 40 bus/heure/sens
- gares RGPE
- Transilien, RER et métro
- arrêt bus

Source : STIF 2012



Source : Apur, Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express, Monographies des quartiers de gare, Mars 2014

- rayon de 800 m autour de la future gare du GPE
- Station bus

Fonctions dominantes

Logement

- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

Équipement

- public ou privé
- emprise commerciale
- marché couvert
- station RER, métro et/ou tramway existante
- station du RGPE
- parking / local technique

Emprise d'activité

- activité tertiaire
- activité économique et/ou industrielle

Emprise non bâtie

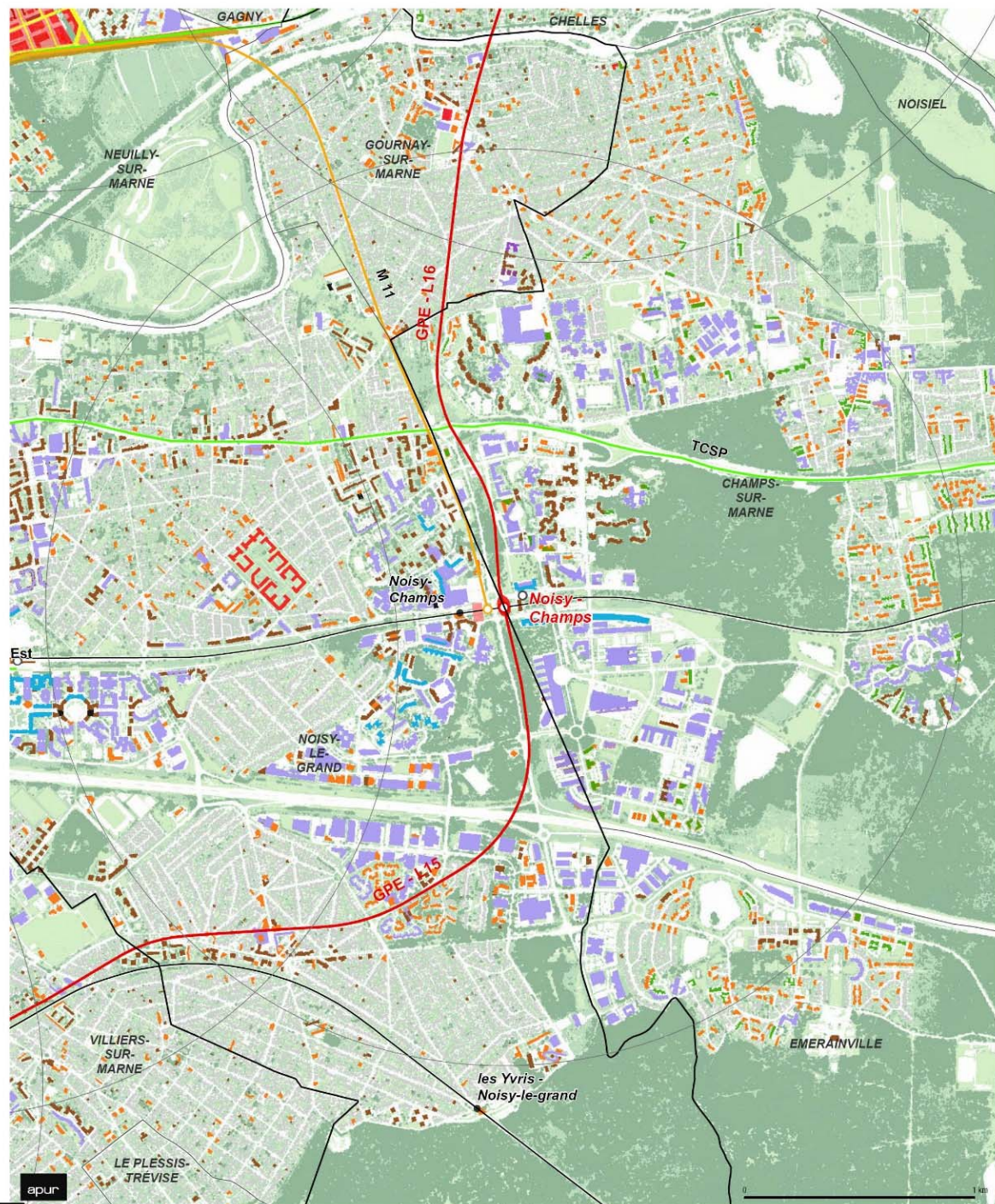
- espace vert (public, institutions, jardins partagés)
- sport et loisir de plein-air
- cimetière
- terrain non bâti
- ruine, friche ou terrain nu

Emprise en travaux

- chantier en cours

Source : Apur octobre 2013





Rosny Bois-Perrier

15 EST

2 PROJETS

108 500 m² de surface de plancher totale

1 300 logements

90 500 m² de logements

6 000 m² d'équipements

6 000 m² de commerces

Source : Estimation Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, novembre 2015

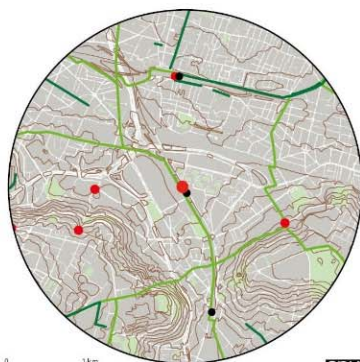
Réseau cyclable existant et les projets inscrits au SDIC, rayon de 2 km

- aménagement cyclable existant
- aménagement cyclable inscrit au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)
- station de vélo en libre-service existante (Vélib', Cristolib')
- gare existante (RER, métro)
- gare en projet (RER, métro, Grand Paris)

Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 93 2013

Note de lecture :

Les aménagements cyclables correspondent aux pistes, bandes cyclables et aux zones 30.



Réseau de bus, à l'heure de pointe (7-9h), rayon de 2 km

- 1 à 4 bus/heure/sens
- 4 à 6 bus/heure/sens
- 6 à 10 bus/heure/sens
- 10 à 20 bus/heure/sens
- 20 à 40 bus/heure/sens
- plus de 40 bus/heure/sens

- gares RGPE
- Transilien, RER et métro
- arrêt bus

Source : STIF 2012



Source : Apur, Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express, Monographies des quartiers de gare, Mars 2016

- rayon de 800 m autour de la future gare du GPE
- Station bus

Fonctions dominantes

Logement

- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

Équipement

- public ou privé
- emprise commerciale
- marché couvert
- station RER, métro et/ou tramway existante
- station du RGPE
- parking / local technique

Emprise d'activité

- activité tertiaire
- activité économique et/ou industrielle
- service urbain

Emprise non bâtie

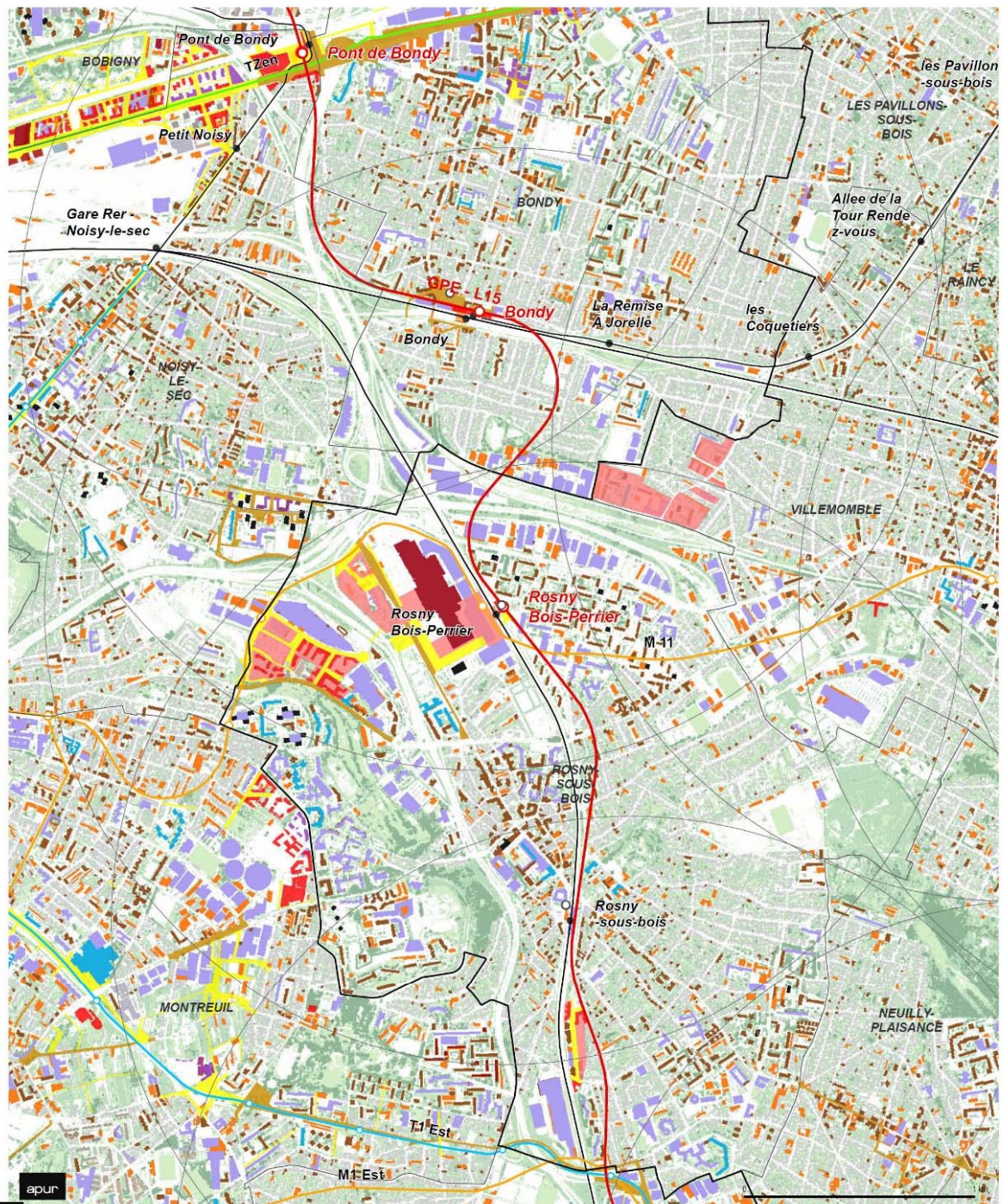
- espace vert (public, institutions, jardins partagés)
- sport et loisir de plein-air
- cimetière
- terrain non bâti
- ruine, friche ou terrain nu

Emprise en travaux

- chantier en cours

Source : Apur novembre 2015





Sevran - Livry

16

3 PROJETS

359 ha de surface de projets
dont 22 ha strictement dans le quartier de gare
soit 11 % de la surface du quartier de gare

277 000 m² de surface de plancher totale

3 387 logements
dont 3 200 logements restent à bâtir

225 000 m² de logements
dont 225 000 m² de logements restent à bâtir

10 000 m² de bureaux
dont 10 000 m² de bureaux restent à bâtir

10 000 m² d'activités
dont 10 000 m² d'activités restent à bâtir

18 000 m² d'équipements
dont 18 000 m² d'équipements restent à bâtir

10 000 m² de commerces
dont 10 000 m² de commerces restent à bâtir

4 000 m² d'hôtels
dont 4 000 m² d'hôtels restent à bâtir

90 000 m² d'espaces verts publics
dont 90 000 m² d'espaces verts restent à livrer

Source : Apur - Janvier 2019, Société du Grand Paris, aménageurs et collectivités, Ile-de-France Mobilités

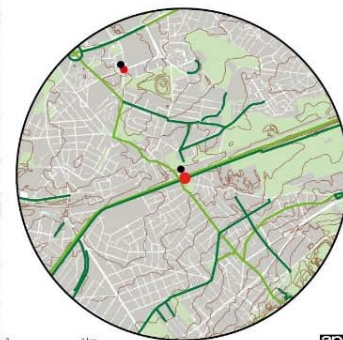
Réseau cyclable existant et les projets inscrits au SDIC, rayon de 2 km

- aménagement cyclable existant
- aménagement cyclable inscrit au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)
- station de vélo en libre-service existante (Vélib', Cristolib')
- gare existante (RER, métro, Grand Paris)
- gare en projet (RER, métro, Grand Paris)

Sources : Apur, Wikip, Oridat, CG 93 2013

Note de lecture :

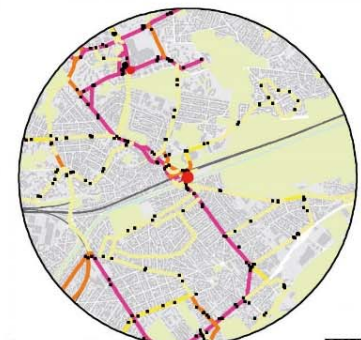
Les aménagements cyclables correspondent aux pistes, bandes cyclables et aux zones 30.



Réseau de bus, à l'heure de pointe (7-9h), rayon de 2 km

- 1 à 4 bus/heure/sens
- 4 à 6 bus/heure/sens
- 6 à 10 bus/heure/sens
- 10 à 20 bus/heure/sens
- 20 à 40 bus/heure/sens
- plus de 40 bus/heure/sens
- gares RGPE
- Transilien, RER et métro
- arrêt bus

Source : STIF 2012



Source : Apur, Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express, Monographies des quartiers de gare, Novembre 2014

● rayon de 800 m autour de la future gare du GPE

Fonctions dominantes

Logement

- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

Équipement

- public ou privé
- emprise commerciale
- marché couvert
- station RER, métro et/ou tramway existante
- station du RGPE
- parking / local technique

Emprise d'activité

- activité tertiaire
- activité économique et/ou industrielle
- service urbanisme

Emprise non bâtie

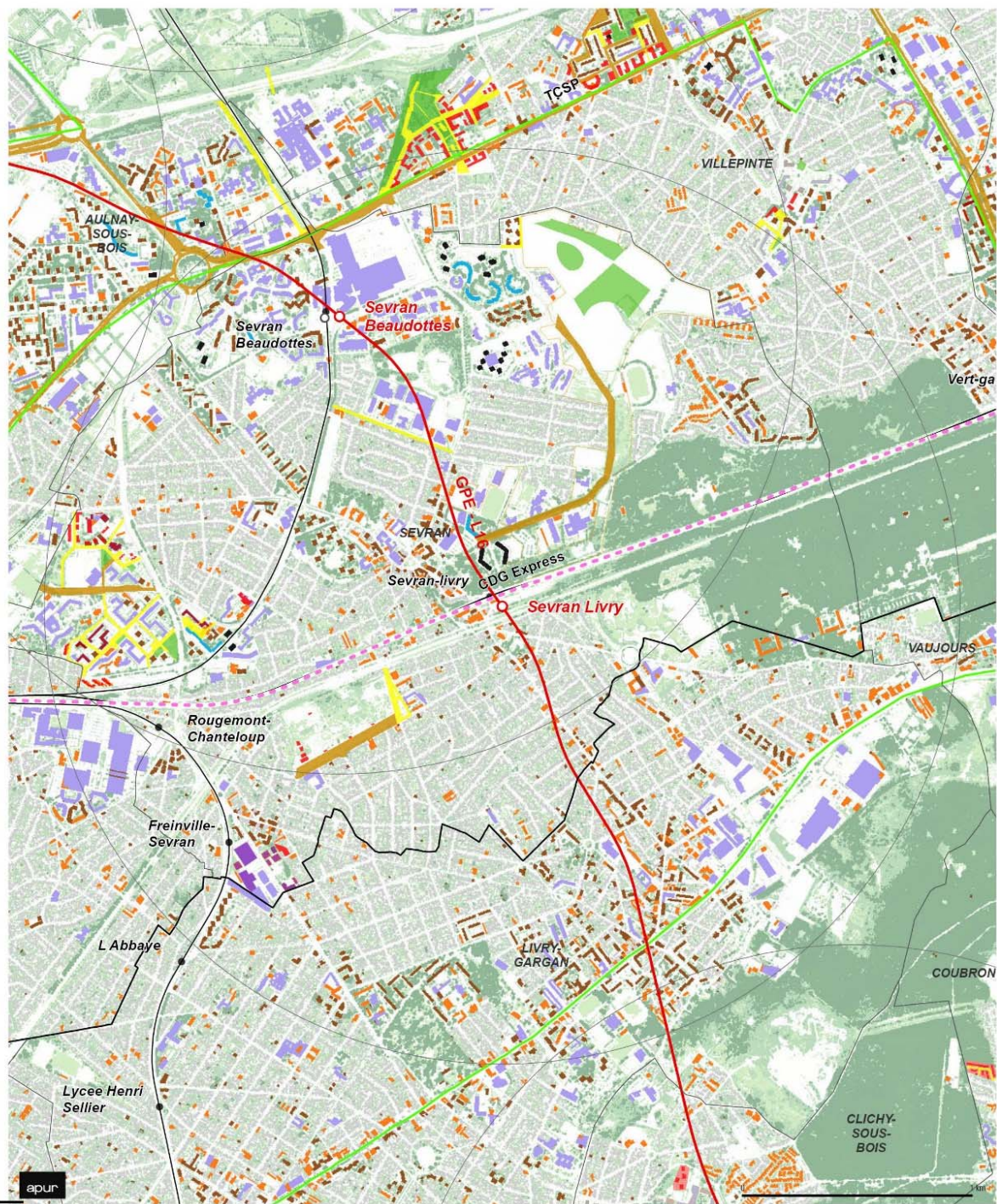
- espace vert (public, institutions, jardins partagés)
- sport et loisir de plein-air
- cimetière
- terrain non bâti
- ruine, friche ou terrain nu

Emprise en travaux

- chantier en cours

Source : Apur septembre 2014





Existant	Projets	Projet de transport en commun	
Logement individuel	Lot projeté	GPE	● Stations métro, RER, tramway
Petit immeuble collectif de moins de 3 étages	Bati projeté	RER	— Lignes métro, RER, tramway
Petit immeuble collectif de plus de 3 étages	Bati réhabilité	Métro	○ Station Bus
Bâtiment d'habitation, de bureaux et d'activités de moins de 6 étages	Bati réalisation récente	En cours	○ Station GPE
Bâtiment d'habitation, de bureaux et d'activités de plus de 6 étages	Espace public à créer	TCSP	□ Rayon de 2 Km autour de la station GPE
Tour et IGH	Espace public requalifié	En cours	
	Espace naturel et de loisirs à requalifier	Tramway	
		En cours	
		CDG Express	

Val de Fontenay

15 EST

6 PROJETS

357 800 m² de surface de plancher totale

1 150 logements

332 500 m² de bureaux

18 800 m² d'équipements

6 500 m² de commerces

Source : Estimation Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, novembre 2015

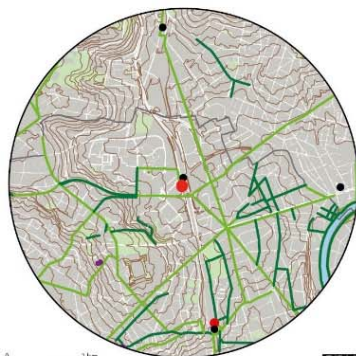
Réseau cyclable existant et les projets inscrits au SDIC, rayon de 2 km

- aménagement cyclable existant
- aménagement cyclable inscrit au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)
- station de vélo en libre-service existante (Vélolib', Cristolib')
- gare existante (RER, métro, Grand Paris)
- gare en projet (RER, métro, Grand Paris)

Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CC 93 2013

Note de lecture :

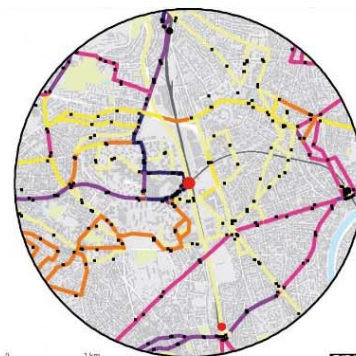
Les aménagements cyclables correspondent aux pistes, bandes cyclables et aux zones 30.



Réseau de bus, à l'heure de pointe (7-9h), rayon de 2 km

- 1 à 4 bus/heure/sens
- 4 à 6 bus/heure/sens
- 6 à 10 bus/heure/sens
- 10 à 20 bus/heure/sens
- 20 à 40 bus/heure/sens
- plus de 40 bus/heure/sens
- gares RGPE
- Transilien, RER et métro
- arrêt bus

Source : STIF 2012



Source : Apur, Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express, Monographies des quartiers de gare, Mars 2016

- rayon de 800 m autour de la future gare du GPE
- Station bus

Fonctions dominantes

Logement

- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

Équipement

- public ou privé
- emprise commerciale
- marché couvert
- station RER, métro et/ou tramway existante
- station du RGPE
- parking / local technique

Emprise d'activité

- activité tertiaire
- activité économique et/ou industrielle
- service urbain

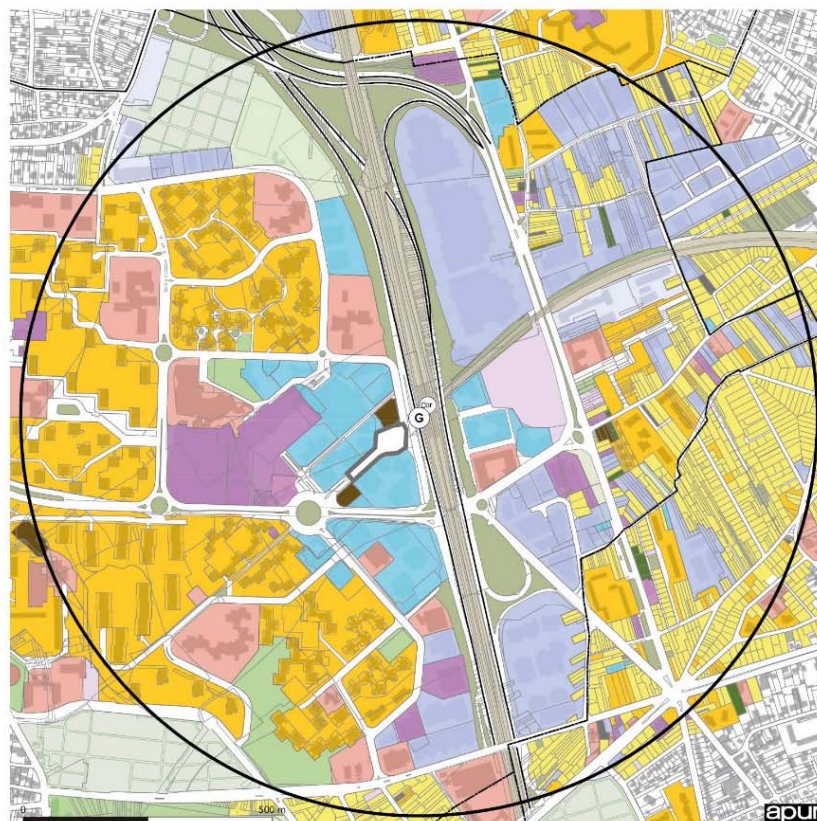
Emprise non bâtie

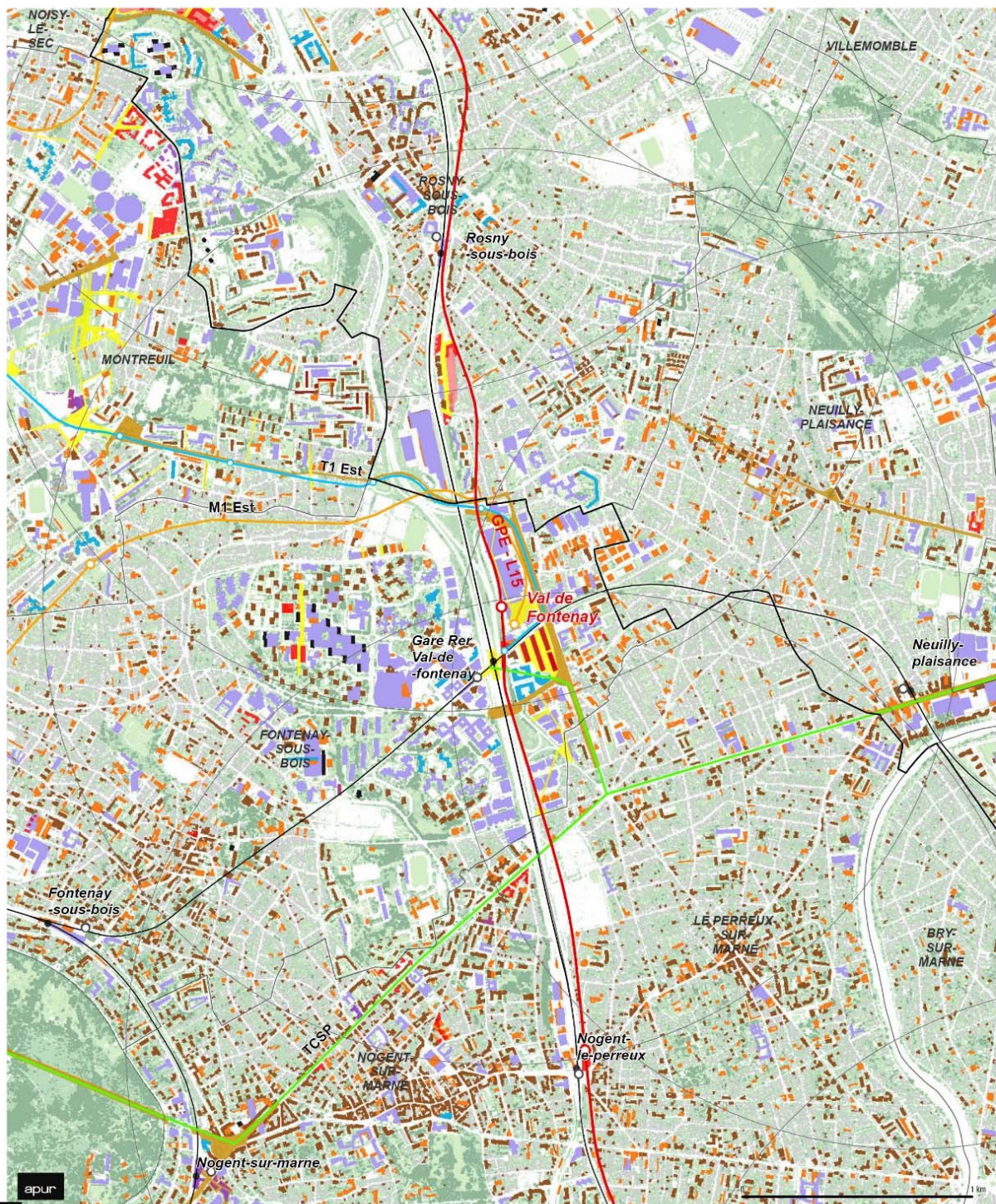
- espace vert (public, institutions, jardins partagés)
- sport et loisir de plein-air
- cimetière
- terrain non bâti
- ruine, friche ou terrain nu

Emprise en travaux

- chantier en cours

Source : Apur novembre 2015





Existant	Projets	Projet de transport en commun	
Logement individuel	Lot projeté	GPE	Stations métro, RER, tramway
Petit immeuble collectif de moins de 3 étages	Bati projeté	RER	Lignes métro, RER, tramway
Petit immeuble collectif de plus de 3 étages	Bati réhabilité	Metro	Station Bus
Bâtiment d'habitation, de bureaux et d'activités de moins de 6 étages	Bati réalisation récente	TCSP	Station GPE
Bâtiment d'habitation, de bureaux et d'activités de plus de 6 étages	Espace public à créer	Tramway	Rayon de 2 Km autour de la station GPE
Tour et IGH	Espace public requalifié	CDG Express	
	Espace naturel et de loisirs à requalifier		
		GPE En cours	
		RER En cours	
		Metro En cours	
		TCSP En cours	
		Tramway En cours	
		CDG Express	

Chelles

16

2 PROJETS

162 000 m² de surface de plancher totale

2 410 logements

152 000 m² de logements

7 000 m² de bureaux

1 500 m² d'équipements

1 500 m² de commerces

Source : Estimation Apur à partir des données des collectivités et des opérateurs, juillet 2015

Réseau cyclable existant et les projets inscrits au SDIC, rayon de 2 km

- aménagement cyclable existant
- aménagement cyclable inscrit au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)
- station de vélo en libre-service existante (Vélib', Cristolib')
- gare existante (RER, métro)
- gare en projet (RER, métro, Grand Paris)

Sources : Apur, Vélib', Cristolib', CG 93 2013

Note de lecture :

Les aménagements cyclables correspondent aux pistes, bandes cyclables et aux zones 30.

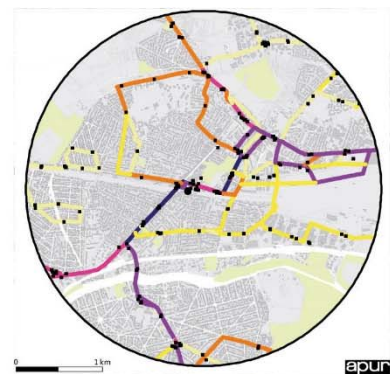


Réseau de bus, à l'heure de pointe (7-9h), rayon de 2 km

- 1 à 4 bus/heure/sens
- 4 à 6 bus/heure/sens
- 6 à 10 bus/heure/sens
- 10 à 20 bus/heure/sens
- 20 à 40 bus/heure/sens
- plus de 40 bus/heure/sens

- gares RGPE
- Transilien, RER et métro
- arrêt bus

Source : STIF 2012



Source : Apur, Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express, Monographies des quartiers de gare, Juillet 2015

- rayon de 800 m autour de la future gare du GPE
- Station bus

Fonctions dominantes

Logement

- discontinu collectif
- continu collectif
- individuel
- hôtel

Équipement

- public ou privé
- emprise commerciale
- marché couvert
- station RER, métro et/ou tramway existante
- station du RGPE
- parking / local technique

Emprise d'activité

- activité tertiaire
- activité économique et/ou industrielle
- service urbain

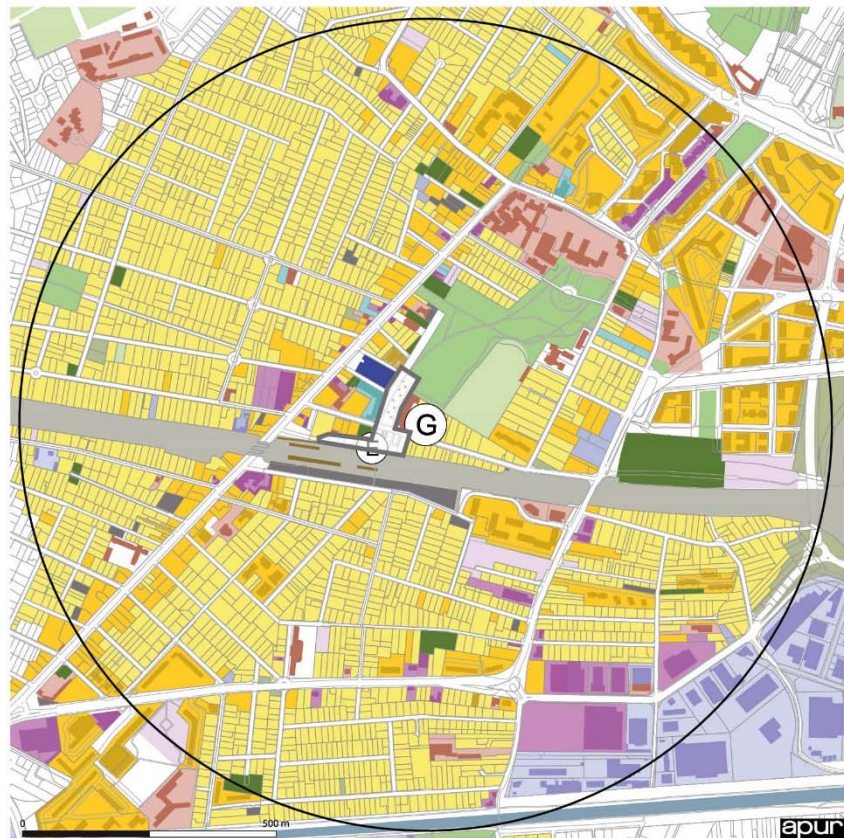
Emprise non bâtie

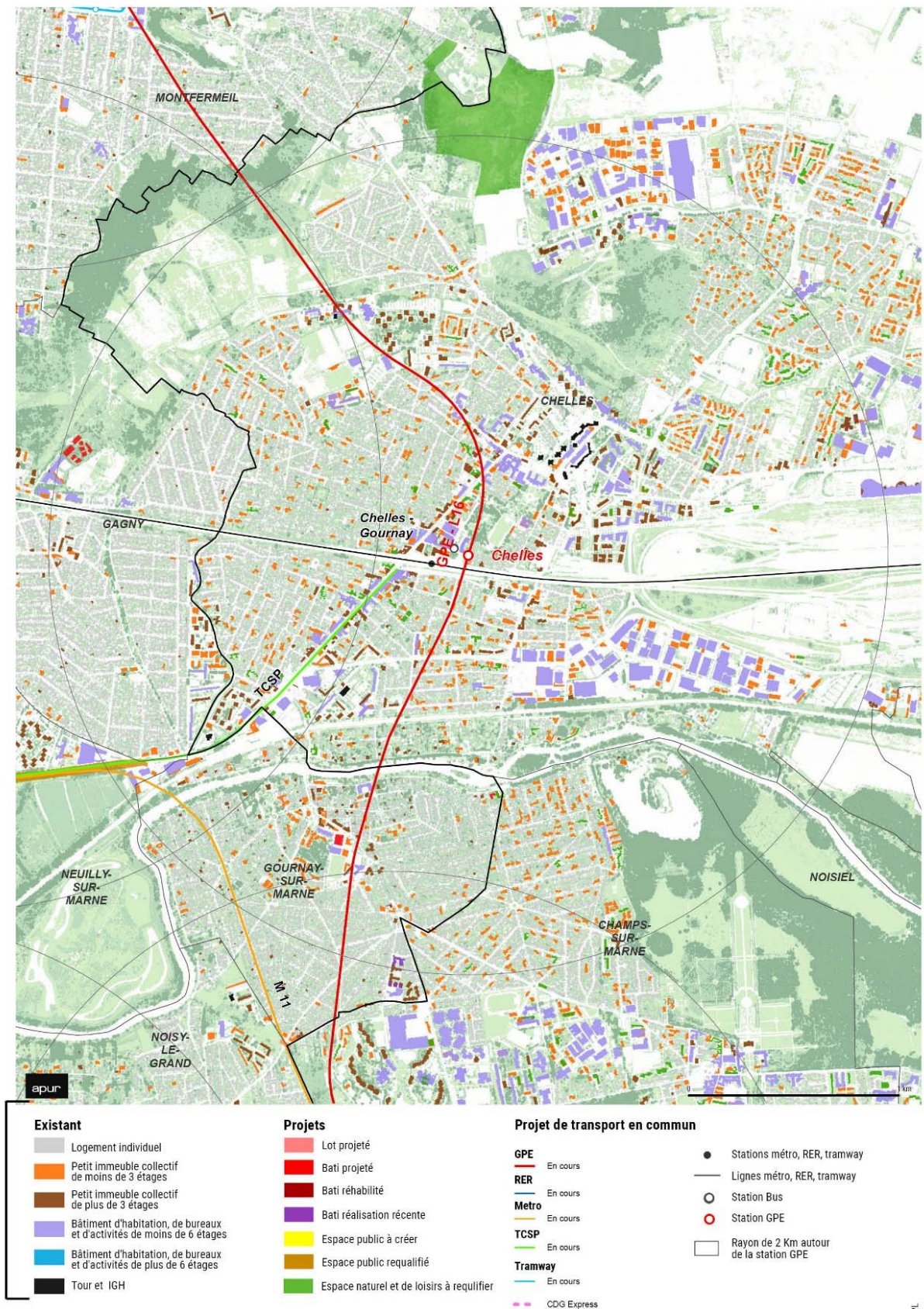
- espace vert (public, institutions, jardins partagés)
- sport et loisir de plein-air
- cimetière
- terrain non bâti
- ruine, friche ou terrain nu

Emprise en travaux

- chantier en cours

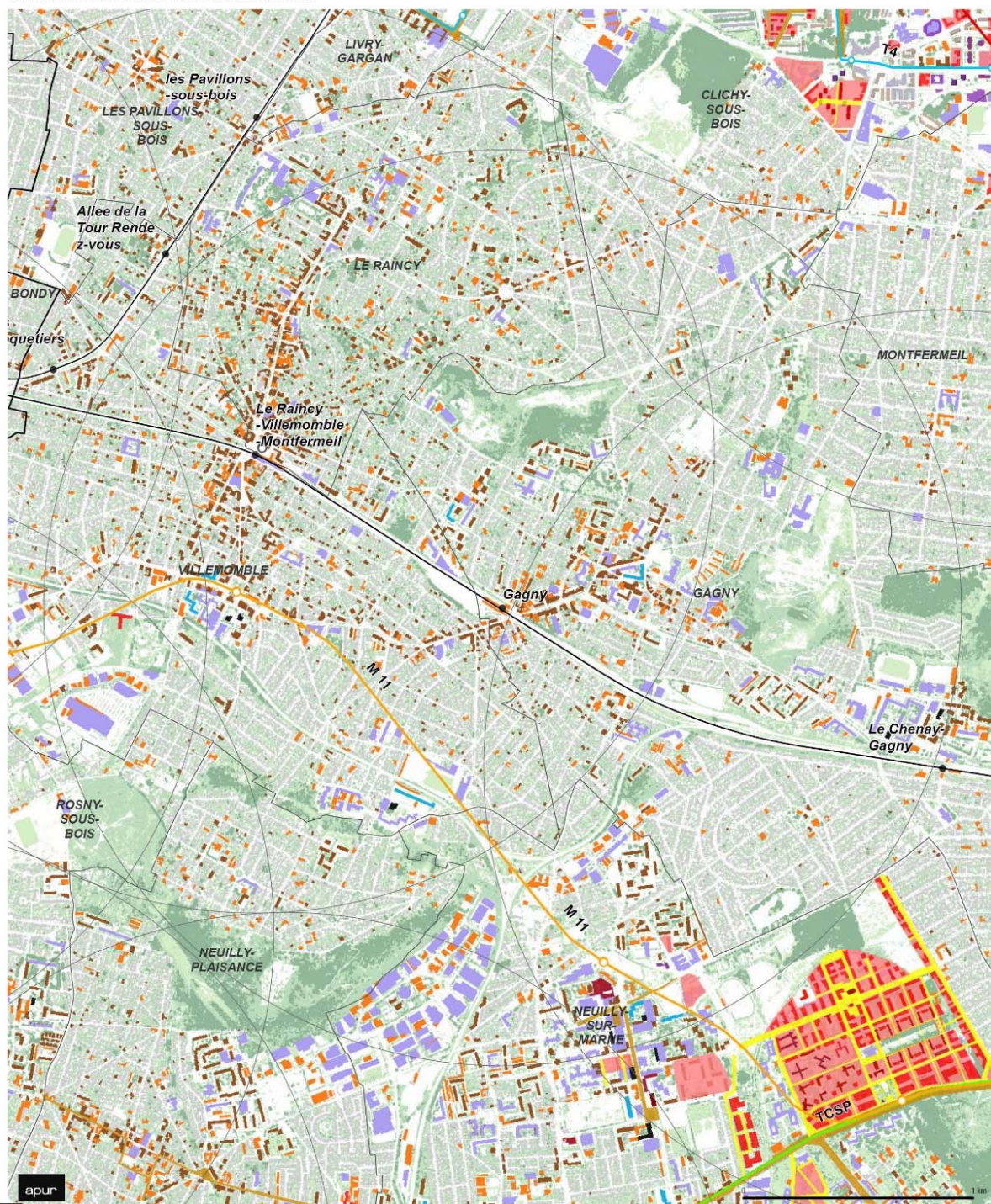
Source : Apur janvier 2015





Gagny

RER E



Existant

- Logement individuel
- Petit immeuble collectif de moins de 3 étages
- Petit immeuble collectif de plus de 3 étages
- Bâtiment d'habitation, de bureaux et d'activités de moins de 6 étages
- Bâtiment d'habitation, de bureaux et d'activités de plus de 6 étages
- Tour et IGH

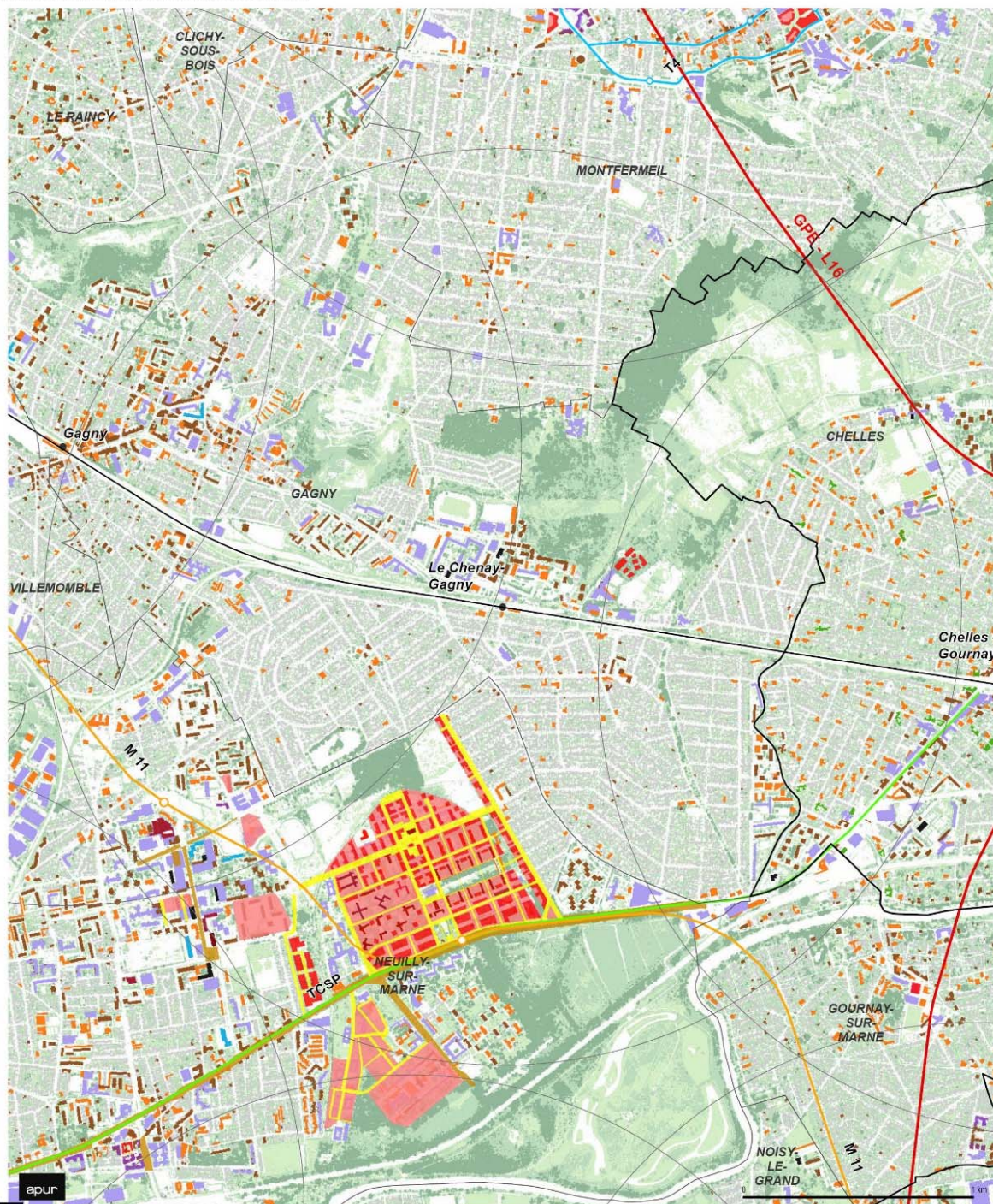
Projets

- Lot projeté
- Bati projeté
- Bati réhabilité
- Bati réalisation récente
- Espace public à créer
- Espace public requalifié
- Espace naturel et de loisirs à requalifier

Projet de transport en commun

- GPE** En cours
- RER** En cours
- Métro** En cours
- TCSP** En cours
- Tramway** En cours
- CDG Express**
- Stations métro, RER, tramway
- Lignes métro, RER, tramway
- Station Bus
- Station GPE
- Rayon de 2 Km autour de la station GPE

Le Chénay - Gagny



Existant

- Logement individuel
- Petit immeuble collectif de moins de 3 étages
- Petit immeuble collectif de plus de 3 étages
- Bâtiment d'habitation, de bureaux et d'activités de moins de 6 étages
- Bâtiment d'habitation, de bureaux et d'activités de plus de 6 étages
- Tour et IGH

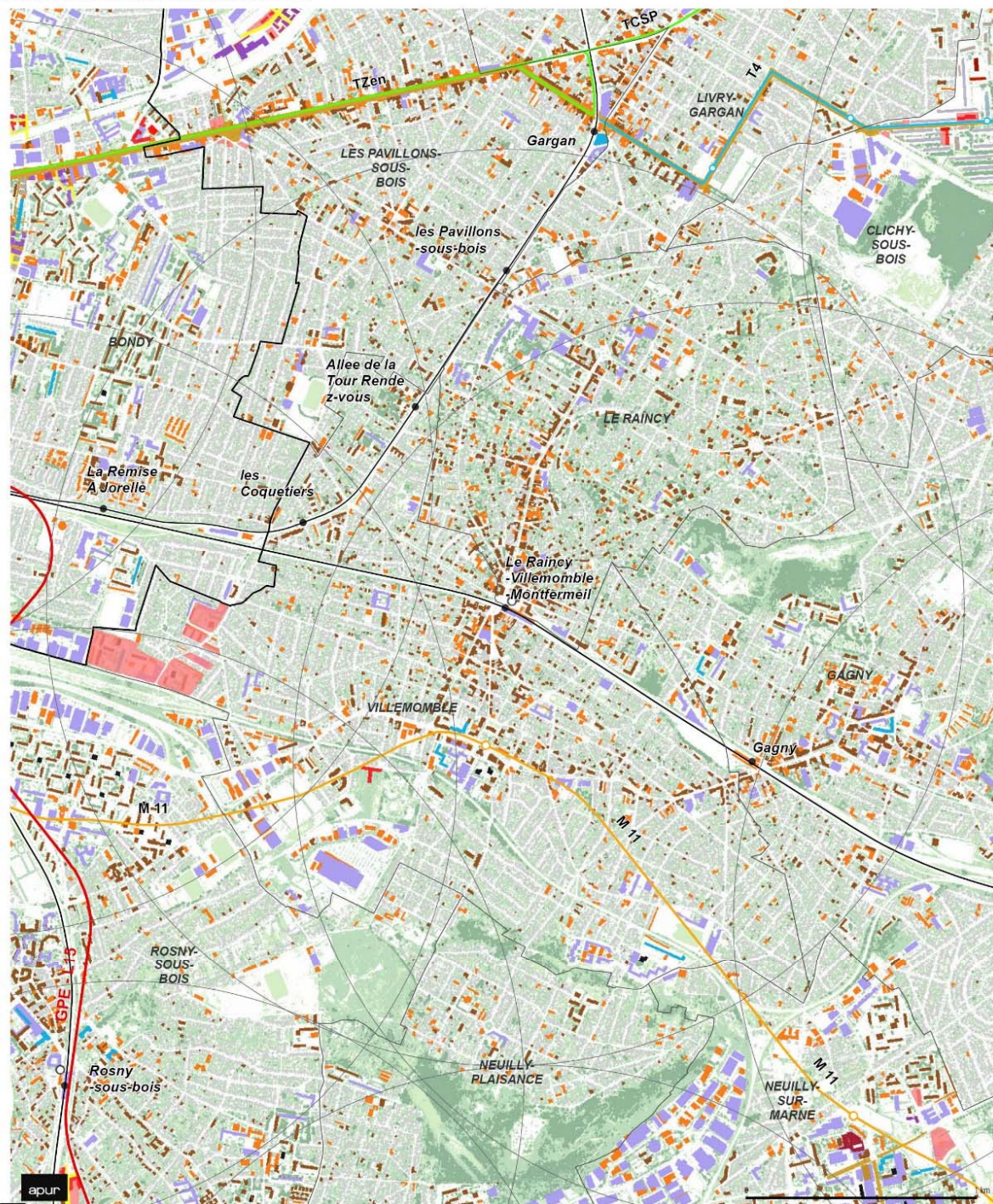
Projets

- Lot projeté
- Bati projeté
- Bati réhabilité
- Bati réalisation récente
- Espace public à créer
- Espace public requalifié
- Espace naturel et de loisirs à requalifier

Projet de transport en commun

- GPE**
 - En cours
 - RER**
 - En cours
 - Metro**
 - En cours
 - TCSP**
 - En cours
 - Tramway**
 - En cours
 - CDG Express**
 -
- Stations métro, RER, tramway
 - Lignes métro, RER, tramway
 - Station Bus
 - Station GPE
 - Rayon de 2 Km autour de la station GPE

Le Raincy - Villemomble - Montfermeil



Existant

- Logement individuel
- Petit immeuble collectif de moins de 3 étages
- Petit immeuble collectif de plus de 3 étages
- Bâtiment d'habitation, de bureaux et d'activités de moins de 6 étages
- Bâtiment d'habitation, de bureaux et d'activités de plus de 6 étages
- Tour et IGH

Projets

- Lot projeté
- Bati projeté
- Bati réhabilité
- Bati réalisation récente
- Espace public à créer
- Espace public requalifié
- Espace naturel et de loisirs à requalifier

Projet de transport en commun

- GPE En cours
- RER En cours
- Metro En cours
- TCSP En cours
- Tramway En cours
- COG Express
- Stations métro, RER, tramway
- Lignes métro, RER, tramway
- Station Bus
- Station GPE
- Rayon de 2 Km autour de la station GPE

Neuilly-Plaisance



Existant

- Logement individuel
- Petit immeuble collectif de moins de 3 étages
- Petit immeuble collectif de plus de 3 étages
- Bâtiment d'habitation, de bureaux et d'activités de moins de 6 étages
- Bâtiment d'habitation, de bureaux et d'activités de plus de 6 étages
- Tour et IGH

Projets

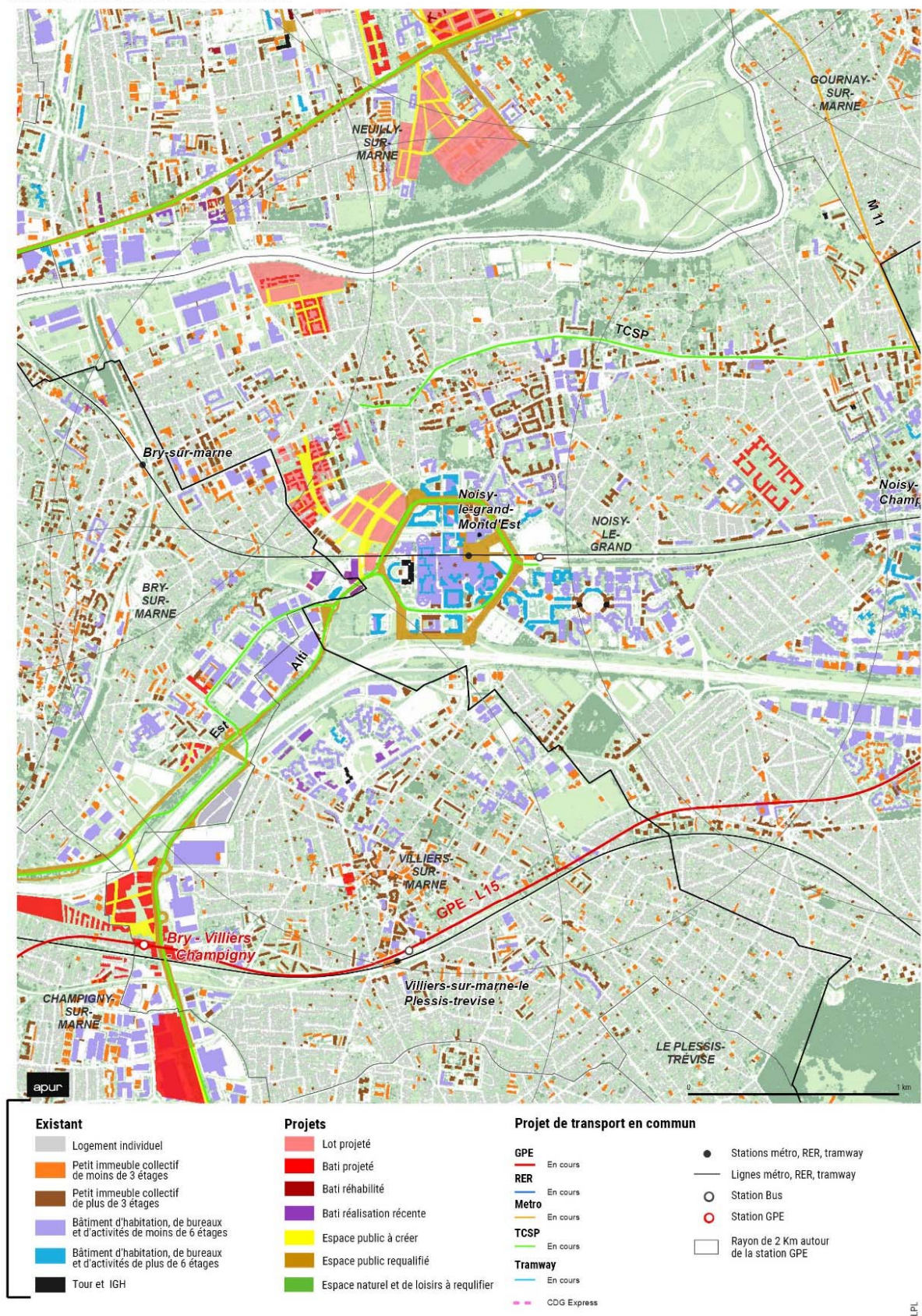
- Lot projeté
- Bati projeté
- Bati réhabilité
- Bati réalisation récente
- Espace public à créer
- Espace public requalifié
- Espace naturel et de loisirs à requalifier

Projet de transport en commun

- GPE** En cours
- RER** En cours
- Metro** En cours
- TCSP** En cours
- Tramway** En cours
- CDG Express**
- Stations métro, RER, tramway
- Lignes métro, RER, tramway
- Station Bus
- Station GPE
- Rayon de 2 Km autour de la station GPE

Noisy-le-Grand - Mont d'Est

RER A



Rosny-sous-Bois



Existant

- Logement individuel
- Petit immeuble collectif de moins de 3 étages
- Petit immeuble collectif de plus de 3 étages
- Bâtiment d'habitation, de bureaux et d'activités de moins de 6 étages
- Bâtiment d'habitation, de bureaux et d'activités de plus de 6 étages
- Tour et IGH

Projets

- Lot projeté
- Bati projeté
- Bati réhabilité
- Bati réalisation récente
- Espace public à créer
- Espace public requalifié
- Espace naturel et de loisirs à requalifier

Projet de transport en commun

- GPE** En cours
- RER** En cours
- Metro** En cours
- TCSP** En cours
- Tramway** En cours
- CDG Express
- Stations métro, RER, tramway
- Lignes métro, RER, tramway
- Station Bus
- Station GPE
- Rayon de 2 Km autour de la station GPE

6 Contenu des PLU

La partie qui suit est issue du récolement des PLU que l'Apur a engagé depuis plusieurs années. Il permet de visualiser les dispositifs réglementaires des PLU de toutes les communes de la Métropole du Grand Paris. Les données des PLU sont récoltées, analysées et font l'objet d'un mode de représentation simplifié et unifié pour pouvoir comparer les PLU entre eux¹.

La version des documents réglementaires examinés dans le présent chapitre sont les suivants :

- Clichy-sous-Bois : PLU approuvé le 10 juillet 2012, modification le 25 septembre 2018
- Coubron : PLU approuvé le 11 juillet 2007, dernière modification le 03 juillet 2018
- Gagny : PLU approuvé le 26 septembre 2017 (annulé le 11 juin 2019 par le Tribunal Administratif de Montreuil)
- Gournay-sur-Marne : PLU approuvé le 18 octobre 2016
- Le Raincy : PLU approuvé le 31 janvier 2017, modification approuvée le 25 juin 2019
- Les Pavillons-sous-Bois : PLU approuvé le 31 janvier 2017, modification le 03 juillet 2018
- Livry Gargan : PLU approuvé le 17 décembre 2015, modification le 28 mai 2019
- Montfermeil : PLU approuvé le 28 février 2017, modification le 28 mai 2018
- Neuilly Plaisance : PLU approuvé le 26 septembre 2017
- Neuilly-sur-Marne : PLU approuvé le 18 septembre 2014, modifications successives dont N° 4 du 17 octobre 2017
- Noisy-Le-Grand : PLU approuvé le 26 septembre 2017, modification le 19 février 2019
- Rosny-sous-Bois : PLU approuvé le 19 novembre 2015, modification le 16 avril 2019
- Vaujours : PLU approuvé le 17 décembre 2017
- Villemomble : PLU approuvé le 28 mars 2017

¹Concernant Gagny, le récolement des PLU est basé sur le PLU de Gagny en vigueur avant son annulation par le TA de Montreuil

6.1 Les règles de stationnement

o Les règles de stationnement pour le logement

L'examen des normes de stationnement pour le logement dans les différents types de zones fait apparaître des règles qui varient d'un PLU à l'autre.

Premier constat, la plupart des PLU tiennent compte de la règle différenciée pour le logement social. Elle correspond généralement à la règle imposée par le code de l'urbanisme, à savoir une place maximum par logement aidé, ou 0,5 place maximum dans un rayon de 500 m autour des gares. Cependant plusieurs PLU fixent cette norme comme étant un minimum alors le code de l'urbanisme précise bien qu'il ne peut être exigé plus d'une place (ou 0,5 place) par logement aidé. Dans ce cas, et lorsque les PLU ne fixent pas de règle différenciée, les règles du code de l'urbanisme s'imposent. A noter le PLU de Noisy le Grand fixe une norme pour les logements aidés inférieure, à 0,8 places par logement, dans toutes les zones.

Plusieurs PLU ne différencient pas les règles de stationnement à proximité des gares ou stations de transport en commun. Dans ce cas, les règles du code de l'urbanisme s'appliquent, à savoir 1 place maximum par logement et (0,5 maximum pour les logements aidés).

Dans les autres cas, à savoir en dehors des rayons de 500 m autour des gares et pour les logements qui ne sont pas des logements aidés, les normes varient d'un PLU à l'autre et d'un type de zones à l'autre. Elles sont généralement plus élevées dans les zones pavillonnaires ou pour les logements individuels. Elles peuvent également être différentes selon le type de programme (logement individuel et logements collectifs). Les normes sont définies la plupart du temps en fonction du nombre de logements, mais également par tranche de surface de plancher.

Enfin notons que certains PLU prévoient des dispositions particulières de stationnement pour lutter contre la division de logements. Ainsi par exemple, le PLU de Rosny sous Bois, prévoit qu'en cas de division de logement, la règle relative au stationnement est de 1 place par logement. Dans le PLU de Montfermeil, en zone pavillonnaire (UG) « en cas de création de plus de 1 logement supplémentaire dans une construction ou sur une même parcelle, les normes de stationnement doivent être respectées », à savoir 2 places par logement et 1 place par studio. Le PLU de Neuilly Plaisance prévoit également dans les « Dispositions communes », « qu'en cas de division d'une construction en plusieurs logements, le nombre de places de stationnement à réaliser correspond aux places nécessaires pour les logements existants et créés par la division. »

Dans les zones d'habitat collectif discontinu

Commune	Intitulé du zonage d'habitat collectif discontinu	Dans un rayon de 500 m autour des gares		Hors rayon de 500 m autour des gares	
		Normes pour le logement	Normes pour les logements locatifs financés par un prêt aidé de l'Etat	Normes pour le logement	Normes pour les logements locatifs financés par un prêt aidé de l'Etat
CODE DE L'URBANISME (article L151-35)		1 place /logt MAXIMUM	0,5 place /logt MAXIMUM		1 place /logt MAXIMUM
Clichy sous Bois	UR 2 : Opération de renouvellement urbain du plateau	Pas de règle différenciée pour les opérations autour des gares		Au minimum, 1 place /logt 0,8 place /logt pour les opérations aidées par l'Etat ou en cas de contrainte technique	1 place par logement MAXIMUM
Livry Gargan	UC : zone de grands collectifs	1 place par logement	0,5 place par logement MAXIMUM	1,5 place par logement	1 place par logement MAXIMUM
Neuilly Plaisance	UC : zone à dominante d'habitat collectif	1 place par logement minimum	0,5 place par logement minimum	1 place /tranche 60m² SDP entamée avec un minimum de 1 place / logt et au MAXIMUM 2 places par logt	1 place par logement minimum En secteur UC c : 1 place par tranche de 100m² SDP entamée
Neuilly sur Marne	UC : Grands ensembles d'habitat collectif (PRU)	Pas de règle différenciée pour les opérations autour des gares		1 place par tranche de 80m² SDP avec au minimum 1 place / logt	Au moins une place par logement
Noisy le Grand	UD : Grands ensembles et grandes résidences	0,8 place par logement	0,5 place par logement	1 place par logement Opération de 30 logts et + : 0,8 place par logement	0,8 place par logement
Rosny sous Bois	UC : zone mixte à majorité d'habitat collectif	1 place par logement minimum	0,5 place par logement minimum	1 place /tranche 60m² SDP avec un minimum de 1 place / logt et au MAXIMUM 2 places par logt	1 place par logement minimum
Vaujours	UE : zone résidentielle d'habitat collectif	Pas de règle différenciée pour les opérations autour des gares		1 place par tranche de 40 m² de SDP dont 50% couvert	pas de règle différenciée
Villemomble	UC : grands collectifs	Pas de règle différenciée pour les opérations autour des gares	0,5 place par logement minimum	1 place par logement minimum	pas de règle différenciée

Dans les zones pavillonnaires

Commune	Intitulé du zonage pavillonnaire	Dans un rayon de 500 m autour des gares		Hors rayon de 500 m autour des gares	
		Normes pour le logement	Normes pour les logements locatifs financés par un prêt aidé de l'Etat	Normes pour le logement	Normes pour les logements locatifs financés par un prêt aidé de l'Etat
CODE DE L'URBANISME (article L151-35)		1 place /logt MAXIMUM	0,5 place /logt MAXIMUM		1 place /logt MAXIMUM
Clichy sous Bois	UC : secteur pavillonnaire	Pas de règle différenciée pour les opérations autour des gares		1 place par tranche de 60m² de SDP avec un minimum de 2 places/ logt	1 place par logement MAXIMUM
Coubron	UB : tissu pavillonnaire traditionnel	Pas de règle différenciée pour les opérations autour des gares		Habitation individuelle : 2 places / logt Immeuble collectif : 1,5 places / logt Studio : 1 place/logt	1 place par logement MAXIMUM
Gagny	UHC : zone à caractère continu	1 place par tranche de 70m² de SDP avec un MAXIMUM de 1 place /logt	0,5 place par logement MAXIMUM	1 place par tranche de 35 m² de SDP avec un minimum de 1 place /logt	1 place par logement MAXIMUM
	UHD : zone à caractère discontinu				
Gournay sur Marne	UG : zone pavillonnaire à vocation résidentielle	Pas de règle différenciée pour les opérations autour des gares		1 place /tranche 60m² SDP entamée avec minimum 1 place /logt	1 place par logement MAXIMUM
Le Raincy	UE : quartiers à dominante pavillonnaire	1 place par logement	0,5 place par logement MAXIMUM	1 place par tranche de 70m² SDP à partir de 30m² de SDP avec un minimum de 1 place /logt	1 place par logement MAXIMUM
Les Pavillons sous Bois	UG : quartiers résidentiels à dominante pavillonnaire	1 place par logement MAXIMUM	0,5 place par logement MAXIMUM	Selon type de construction : si 1 logt : 2 places /logt minimum si > 1 logt : 1,9 place /logt minimum (dont 1 au moins dans local fermé)	1 place par logement MAXIMUM
Livry Gargan	UE : quartiers résidentiels à dominante pavillonnaire	1 place par logement	0,5 place par logement MAXIMUM	1,5 place par logement	1 place par logement MAXIMUM
Montfermeil	UG : zone pavillonnaire traditionnelle	Pas de règle différenciée pour les opérations autour des gares		Selon type de construction : Studio : 1 place / logt Autres : 2 places /logt	1 place par logement MAXIMUM
Neuilly Plaisance	UR : zone à dominante pavillonnaire	1 place par logement minimum	0,5 place par logement minimum	1 place /tranche 60m² SDP entamée avec un minimum de 1 place / logt et au MAXIMUM 2 places par logt	1 place par logement minimum
Neuilly sur Marne	UR : secteur à dominante résidentielle principalement d'habitat pavillonnaire	Pas de règle différenciée pour les opérations autour des gares		1 place par tranche de 80m² SDP avec au minimum 1 place /logt	1 place par logement minimum
Noisy le Grand	UC : quartiers pavillonnaires	0,8 place par logement	0,5 place par logement	1,5 place par logements Opération d'au moins 30 logts : 0,8 place par logt	0,8 place par logement
	UV : quartier de Villeflaix			1,4 place par logement Opération d'au moins 30 logts : 0,8 place par logt	
Rosny sous Bois	UD : zone dédiée aux quartiers d'habitats individuels	1 place par logement minimum	0,5 place par logement minimum	1 place /tranche 60m² SDP avec un minimum de 1 place / logt et au MAXIMUM 2 places par logt	1 place par logement minimum
Vaujours	UG : zone pavillonnaire générale	Pas de règle différenciée pour les opérations autour des gares		En UG et UG b : 1 place par tranche de 55 m² de SDP dont 50% couvert Secteur UG a : 2 places par logement	pas de règle différenciée
	UH : zone de pavillons isolés où toute construction nouvelle est interdite	Sans objet (Urbanisation de la zone achevée)			
Villemomble	UD : tissu pavillonnaire	1 place par logement minimum	pas de règle différenciée	2 places par logement dont une doit être couverte	pas de règle différenciée

Dans les zones mixtes denses

Commune	Intitulé du zonage mixte dense dans les PLU	Dans un rayon de 500 m autour des gares		Hors rayon de 500 m autour des gares	
		Normes pour le logement	Normes pour les logements locatifs financés par un prêt aidé de l'Etat	Normes pour le logement	Normes pour les logements locatifs financés par un prêt aidé de l'Etat
CODE DE L'URBANISME (article L151-35)		1 place /logt MAXIMUM	0,5 place /logt MAXIMUM		1 place /logt MAXIMUM
Clichy sous Bois	UA : centre historique	Pas de règle différenciée pour les opérations autour des gares		1 place par logement minimum	1 place par logement MAXIMUM
	UB : tissu urbain central			1 place par logement minimum	1 place par logement MAXIMUM
	UR1 : projet urbain du centre-ville			Au minimum, 1 place /logt	0,8 place /logt pour les opérations aidées par l'Etat ou en cas de contrainte technique
Coubron	UA : centre ancien	Pas de règle différenciée pour les opérations autour des gares		Habitation individuelle : 2 places / logt Immeuble collectif : 1,5 places / logt Studio : 1place/logt	1 place par logement MAXIMUM
Gagny	UC : zone centrale à caractère continu et à vocation mixte	1 place par tranche de 70m² de SDP avec un MAXIMUM de 1 place /logt	0,5 place par logement MAXIMUM	1 place par tranche de 70 m² de SDP avec un minimum de 1 place /logt	1 place par logement MAXIMUM
Gournay sur Marne	UA : zone de centre-ville à vocation mixte	Pas de règle différenciée pour les opérations autour des gares		1 place /tranche 60m² SDP entamée avec minimum 1 place /logt	1 place par logement MAXIMUM
Le Raincy	UA : zone dense comprenant le centre-ville	1 place par logement	0,5 place par logement MAXIMUM	1 place par tranche de 50m² SDP à partir de 30m² de SDP avec un minimum de 1 place /logt	1 place par logement MAXIMUM
Les Pavillons sous Bois	UA : zone urbaine dense et mixte, quartiers de centralités	1 place par logement MAXIMUM	0,5 place par logement MAXIMUM	Selon type de construction : si 1 logt : 2 places /logt minimum si > 1 logt : 1,9 place /logt minimum	1 place par logement MAXIMUM
	UB : zone urbaine dense et mixte de part et d'autre de l'avenue Aristide Briand			Sans objet	
Livry Gargan	UA : zone de centralités à vocation mixte	1 place par logement	0,5 place par logement MAXIMUM	1,5 place par logement	1 place par logement MAXIMUM
Montfermeil	UA : centre-ville ancien	Pas de règle différenciée pour les opérations autour des gares		1 place par logement	1 place par logement MAXIMUM
	USP : centre-ville				
	UC : PRU des Bosquets				
	UPM : secteur Notre Dame des anges				
Neuilly Plaisance	UH : centre historique	1 place par logement minimum	0,5 place par logement minimum	1 place /tranche 60m² SDP entamée avec un minimum de 1 place / logt et au MAXIMUM 2 places par logt	1 place par logement minimum
	UP : zone de projet sur la RN34 et la Gare RER				
Neuilly sur Marne	UA : Zone dense de centralité	Pas de règle différenciée pour les opérations autour des gares		1 place par tranche de 80 m² SDP avec au minimum 1 place / logt	1 place par logement minimum
Noisy le Grand	UA : centre ancien	0,8 place par logement	0,5 place par logement	1 place par logement Opération de 30 logts et + : 0,8 place par logement	0,8 place par logement
	UB : secteur d'intensification urbaine				
Rosny sous Bois	UA : centre-ville élargi et secteurs de renouvellement	1 place par logement minimum	0,5 place par logement minimum	1 place /tranche 60m² SDP avec un minimum de 1 place / logt et au MAXIMUM 2 places par logt Secteur UA b : 1 place /logt	1 place par logement minimum
Vaujours	UA : centre ancien	Pas de règle différenciée pour les opérations autour des gares		1 place par tranche de 40m² de SDP dont 50% couvert	pas de règle différenciée
	UD : Centre urbain et et autres secteurs de mutation			1 place par tranche de 55 m² de SDP dont 50% couvert	pas de règle différenciée
Villemonble	UA : Centralités ayant vocation à se densifier	Pas de règle différenciée pour les opérations autour des gares	0,5 place par logement minimum	1 place par logement minimum	pas de règle différenciée

Dans les zones mixtes semi-denses

Commune	Intitulé du zonage mixte semi-dense dans les PLU	Dans un rayon de 500 m autour des gares		Hors rayon de 500 m autour des gares	
		Normes pour le logement	Normes pour les logements locatifs financés par un prêt aidé de l'Etat	Normes pour le logement	Normes pour les logements locatifs financés par un prêt aidé de l'Etat
CODE DE L'URBANISME (Article L151-B)		1 place /logt MAXIMUM	0,5 place /logt MAXIMUM		1 place /logt MAXIMUM
Clichy sous Bois	UD : zone mixte à valoriser	Pas de règle différenciée pour les opérations autour des gares		1 place par tranche de 60 m² de SDP avec un minimum de 1,5 place / logt	1 place par logement MAXIMUM
Coubron	UC : Tissu urbain mixte à vocation résidentielle composé d'habita individuel er de petits immeubles collectifs	Pas de règle différenciée pour les opérations autour des gares		Habitation individuelle : 2 places / logt Immeuble collectif : 1,5 places / logt Studio : 1place/logt	1 place par logement MAXIMUM
Gagny	UHM : zone mixte d'habitat pavillonnaire et de petits immeubles collectifs	1 place par tranche de 70m² de SDP avec un MAXIMUM de 1 place /logt	0,5 place par logement MAXIMUM	Selon hauteur des constructions : H<ou = R+2+C : 1 place par tranche de 35 m² de SDP H > R+2+C : 1 place par tranche de 70 m² de SDP avec un minimum de 1 place /logt	1 place par logement MAXIMUM
Gournay sur Marne	UB : zone à vocation principalement résidentielle où se concentrent les efforts de densification urbaine	Pas de règle différenciée pour les opérations autour des gares		1 place /tranche 60m² SDP entamée avec minimum 1 place /logt	1 place par logement MAXIMUM
Le Raincy	UC : zone mixte de densité intermédiaire dédiée aux tissus urbains de transition	1 place par logement	0,5 place par logement MAXIMUM	1 place par tranche de 50m² SDP à partir de 30m² de SDP avec un minimum de 1 place /logt	1 place par logement MAXIMUM
Les Pavillons sous Bois	UH : Ilot canal et secteurs de renouvellement urbain adjacents au canal de l'Ourcq	1 place par logement MAXIMUM	0,5 place par logement MAXIMUM	Selon type de construction : si 1 logt : 2 places /logt minimum si > 1 logt : 1,9 place /logt minimum	1 place par logement MAXIMUM
Livry Gargan	UB : axes secondaires - zone intermédiaire	1 place par logement	0,5 place par logement MAXIMUM	1,5 place par logement	1 place par logement MAXIMUM
Montfermeil	UB : Secteur Notre Dame des anges	Pas de règle différenciée pour les opérations autour des gares		Selon type de construction: Studio : 1 place / logt jusqu'à 10 logts: 2 places /logt > à 10 logts : 1,5 place / logt	1 place par logement MAXIMUM
	UD : Centralités secondaires				
	UE : zone de petits immeubles collectifs affectée à l'habitat et aux grands équipements				
Neuilly Plaisance	UT : zone mixte de transition urbaine entre le centre historique et les quartiers pavillonnaires	1 place par logement minimum	0,5 place par logement minimum	1 place /tranche 60m² SDP entamée avec un minimum de 1 place / logt et au MAXIMUM 2 places par logt	1 place par logement minimum
Neuilly sur Marne	UD : Eco quartier Maison Blanche	Pas de règle différenciée pour les opérations autour des gares		1 place par tranche de 80m² SDP avec au minimum 1 place /logt	1 place par logement minimum
Noisy le Grand	UP : secteurs de projets d'aménagement	0,8 place par logement	0,5 place par logement	1 place par logement Opération de 30 logts et + : 0,8 place par logement	0,8 place par logement
Rosny sous Bois	UB : Tissus de transition entre le centre-ville et les quartiers pavillonnaires	1 place par logement minimum	0,5 place par logement minimum	1 place /tranche 60m² SDP avec un minimum de 1 place / logt et au MAXIMUM 2 places par logt	1 place par logement minimum
Villemomble	UB : Grands axes - secteurs en mutation à dominante résidentielle	1 place par logement minimum	0,5 place par logement minimum	1,2 place par logement au minimum	pas de règle différenciée
	UE : secteurs d'anciennes carrières ouverts à habitation				

o Les règles de stationnement dans les constructions à usage de bureau

Tous les PLU du territoire ont mis en place des règles de stationnement pour les constructions à usage de bureaux. Les règles sont généralement les mêmes dans toutes les zones au sein de chaque PLU.

La comparaison des normes de stationnement montre de grandes différences selon les communes, conduisant à un nombre de places de stationnement pour une même construction pouvant varier du simple au double, voire au triple. Ainsi si au Raincy et à Villemomble il est exigé une place par tranche de 100 m² de surface de plancher de bureau, le PLU exige 3 fois plus de places pour une même superficie construite.

Autre constat, 7 communes ont mis en place des normes plafond dans leur PLU. Dans celui de Gagny d'ailleurs il ne s'agit que de normes maximales.

Dans 9 communes sur 14, les PLU tiennent compte de la présence des gares pour définir les normes de stationnement minimum ou maximum pour les bureaux. Ainsi le nombre de place de stationnement à créer est moindre dans un périmètre de 500m autour des gares. Seul le PLU des Pavillons-sous-Bois exige plus de stationnement à proximité d'une gare (1 place / 50 m²) que pour les bureaux construites à plus de 500m d'une gare (1 place / 60m²).

Règles de stationnement dans les constructions à usage de bureaux	Nombre de places de stationnement à réaliser par surface de plancher	Constructions réalisées à moins de 500 m d'une gare	Constructions réalisées à plus de 500 m d'une gare
Clichy sous Bois	1 place / 60m ²		
Coubron	2 places / 100m ²		
Gagny	Zone UHT : 1 place / 30 m ² MAXI	Zone UC : 1 place / 70 m ² MAXI	Zone UC : 1 place / 55 m ² MAXI
Gournay sur Marne	1 place / 50 m ²		
Le Raincy	Minimum 1 place / 100 m ²	MAXIMUM 1 place / 90m ²	MAXIMUM 1 place / 70 m ²
Les Pavillons sous Bois		1 place / 50 m ²	1 place / 60m ²
Livry Gargan		MAXIMUM 1 place / 60m ²	MAXIMUM 1 place / 50m ²
Montfermeil	3 places / 100 m ²		
Neuilly Plaisance	1 place / 60 m ²		
Neuilly sur Marne	1 place / 50 m ²	-30%	
Noisy le Grand	En zone UA (centre ancien) MAXIMUM 1 place / 60 m ² MINIMUM 1 place / 80 m ²	MAXIMUM 1 place / 60 m ²	MAXIMUM 1 place / 50m ² MINIMUM 1 place / 80 m ²
Rosny sous Bois		MAXIMUM 1 place / 60m ² MINIMUM : - 50% (1 place/ 120m ²)	MAXIMUM 1 place / 50m ² MINIMUM 1 place / 60 m ²
Vaujours		MAXIMUM 1 place / 45 m ²	zone UD (centre urbain et mutation) MINIMUM 1 place / 55 m ²
Villemomble	Minimum 1 place / 100 m ²	MAXIMUM 1 place / 60 m ²	MAXIMUM 1 place / 50 m ²

o Les règles de stationnement pour les commerces

Tous les PLU sauf celui du Raincy règlementent le stationnement pour les constructions à usage de commerce.

Le plus souvent la règle diffère selon la taille des commerces. Seuls les PLU de Gournay-sur-Marne et de Rosny-sous-Bois ne tiennent pas compte de la superficie des commerces pour édicter les règles de stationnement.

Dans 8 PLU sur 13, les règles s'appliquent seulement pour les commerces dont la superficie dépasse un certain seuil qu'ils définissent. En deçà de ce seuil, aucune obligation en matière de stationnement ne s'applique. Dans la plupart des cas ce seuil est de 300 m². mais dans certains PLU il peut s'appliquer à des commerces de superficie inférieure (100 m² ou 200 m²). Dans d'autres cas, au contraire, il est plus élevé (400 m²).

Au-delà du seuil défini ou non, la plupart des PLU fait varier la norme de stationnement en fonction de la taille des commerces. Ainsi en proportion, plus le commerce est grand et plus le nombre de places de stationnement à créer est important. Les exigences les plus élevées s'observent à Montfermeil où pour un commerce de plus de 2 000 m² il sera exigé 1 place par tranche de 20 m² de surface de plancher.

Notons que les communes de Gagny, Noisy-Le-Grand et Rosny-Sous-Bois ont mis en place des règles spécifiques pour les commerces situés à moins de 500 m d'une gare. Dans ce cas les exigences en matière de places de stationnement sont nettement inférieures par rapport aux autres secteurs.

Enfin, les normes mises en place dans le PLU de Gagny sont des valeurs maximales. Cette commune n'exige pas la réalisation d'un minimum de places de stationnement pour les constructions de commerces.



Neuilly-Plaisance

Règles de stationnement dans les constructions à usage de commerces	Seuil	Surface de plancher du commerce	Norme de stationnement	Règles spécifiques pour les commerces situés à moins de 500 m d'une gare
Clichy sous Bois		inférieure à 300 m ²	1 place / 100 m ²	
		supérieure à 300 m ²	1 place / 40 m ²	
Coubron		inférieure à 2000 m ²	1 place / 50 m ² (à partir de 100 m ²)	
		supérieure à 2000 m ²	1 place / 40 m ²	
Gagny	200 m ²		MAXIMUM 1 place / 40 m ²	MAXIMUM 1 place / 50 m ²
Gournay sur Marne			1 place / 80 m ²	
Le Raincy			pas d'obligations pour les commerces	
Les Pavillons sous Bois	400 m ²	commerces de plus de 400 m ²	1 place / 100 m ²	
Livry Gargan	100 m ²	entre 100 m ² et 300 m ²	1 place / 100 m ²	
		supérieure à 300 m ²	1 place / 40 m ²	
Montfermeil		inférieure à 2000 m ²	1 place / 50 m ²	
		supérieure à 2000 m ²	1 place / 20 m ²	
	en zone UA uniquement	inférieure à 500 m ²	1 place / 100 m ²	
		entre 500 m ² et 2000 m ² supérieure à 2000 m ²	1 place / 50 m ² 1 place / 20 m ²	
Neuilly Plaisance	300 m ²	entre 300 m ² et 1000 m ²	1 place / 40 m ²	
		supérieure à 1000 m ²	1 place / 40 m ² + 1 place / 25 m ² à partir de 1000 m ² de SP	
Neuilly sur Marne	300 m ²	entre 300 m ² et 1000 m ²	1 place / 100 m ²	
		supérieure à 1000 m ²	1 place / 50 m ²	
Noisy le Grand	300 m ²	commerces de plus de 300 m ²	1 place / 60 m ² à partir de 300 m ²	1 place / 120 m ² à partir de 300 m ²
Rosny sous Bois	zone UA		MINIMUM 1 place / 100 m ² *	-50%
	autres zones		MINIMUM 1 place pour les premiers 100 m ² et au-delà 1 place / 50 m ² **	
Vaujours	300 m ²	commerces de plus de 300 m ²	1 place / 40 m ² (zone UD : 1 place / 20 m ²)	
Villemomble	100 m ²	entre 100 m ² et 2000 m ²	1 place / 80 m ² à partir de 100 m ²	
		supérieure à 2000 m ²	1 place / 80 m ² jusqu'à 2000 m ² SP puis 1 place / 100 m ²	

* Rosny-Sous-Bois : Pas d'obligations pour les commerces de moins de 100m² situés le long des « linéaires commerciaux » identifiés au PLU

** Rosny-Sous-Bois : En zone UC, pas d'obligation pour les extensions de commerces (inférieures à 50m² de SP) situés le long des « centralités commerciales » identifiées au PLU

6.2 Les principales réserves de voirie et déplacement

En application de l'article L.151-41 du code de l'urbanisme, le règlement peut délimiter des terrains sur lesquels sont institués des emplacements réservés aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général, aux espaces verts ou espaces nécessaires aux continuités écologiques, à créer ou à modifier, et en vue de la réalisation de programmes de logements. Ces emplacements réservés peuvent être repérés sur les documents graphiques du règlement qui précise selon les cas, leur destination et les collectivités, services et organismes publics bénéficiaires ou la nature des programmes de logements.

Toute construction ou aménagement dont la destination est différente de celle de l'emplacement réservé est interdite (sauf à titre précaire). L'inscription d'un emplacement réservé dans un PLU a pour effet de « geler » le terrain concerné, c'est-à-dire de le rendre inconstructible si le terrain est non bâti ou d'empêcher sa densification si le terrain est bâti. En contrepartie, le propriétaire d'un terrain « réservé » peut exercer son droit de délaissement. Il peut ainsi mettre en demeure le bénéficiaire de la réserve (la commune, Département, Etat...) de procéder à l'acquisition de son terrain, dans les conditions et délais prévus aux articles L. 230-1 et suivants du code de l'urbanisme.

Globalement, toutes les communes, excepté Gournay-sur-Marne, ont institué un ou plusieurs emplacements réservés aux voies. Ils sont plus ou moins nombreux selon les communes : un seul dans les PLU de Neuilly-Plaisance, Villemomble et le Raincy ; très nombreux dans les PLU de Gagny et Noisy-Le-Grand.

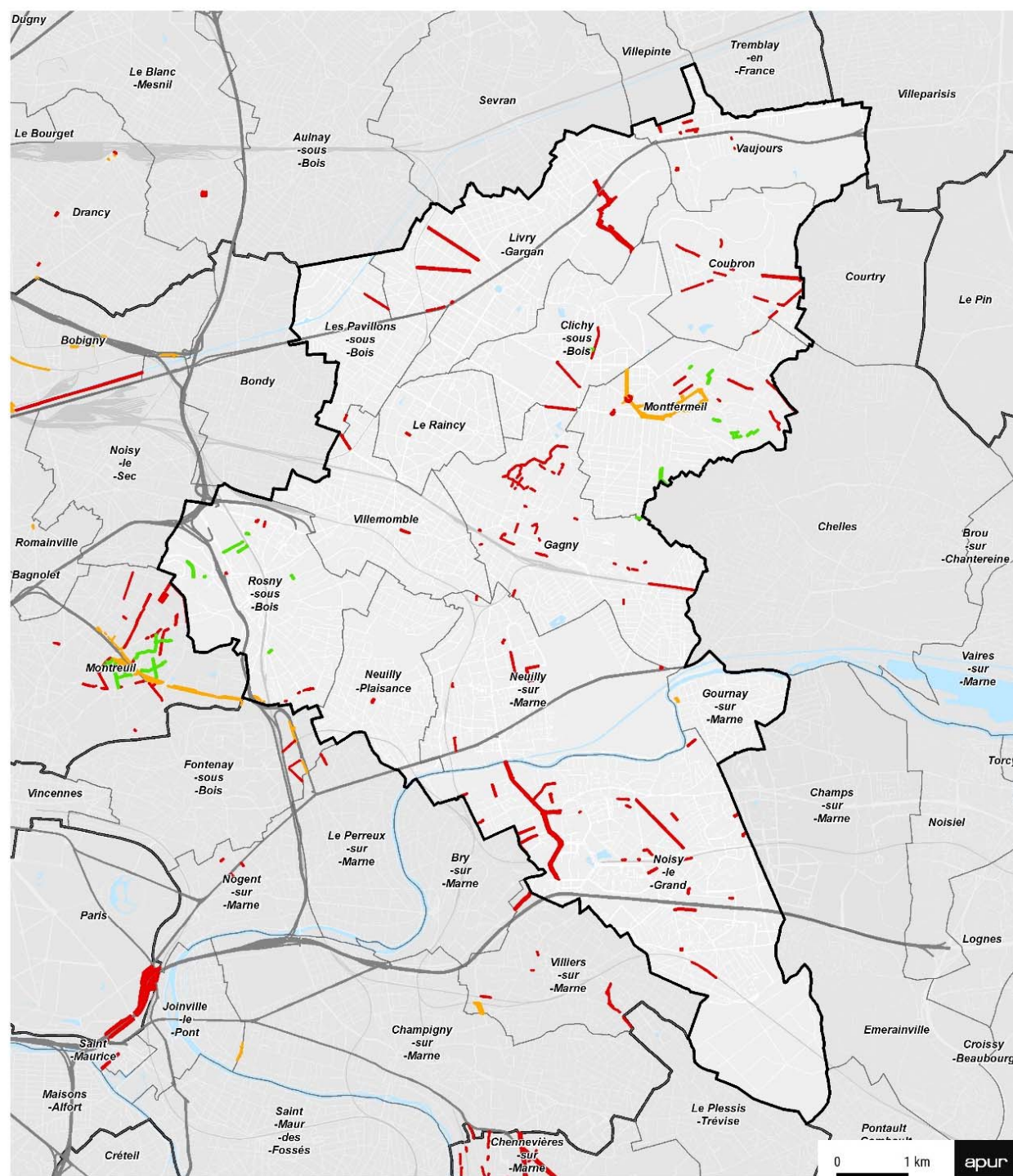
La plupart de ces emplacements réservés ont pour vocation l'élargissement de voies, mais ils sont également destinés à l'aménagement et/ou la création de voie nouvelle ou de rond-point. On note également 3 réserves pour création de parking à Neuilly-Plaisance (1165m²), Le Raincy (725m²) et Gournay-sur-Marne.

Les emplacements réservés aux voies sont majoritairement au bénéfice des communes. On compte néanmoins plusieurs emplacements réservés de superficie généralement plus importante au bénéfice du département destinés à l'élargissement d'axes structurants comme la RN 370 à Noisy-Le -Grand par exemple, ou à l'aménagement de voie et de carrefour comme à Livry-Gargan.

Certains PLU comme Montfermeil et Rosny-sous-Bois, et dans une moindre mesure Clichy-sous-Bois, instaurent des emplacements réservés aux circulations douces ou à l'aménagement de cheminements doux.

Enfin dans le PLU de Montfermeil et Rosny-Sous-Bois, un emplacement réservé lié au transports en commun est prévu : création d'un branche du tramway (Montfermeil) et aménagement lié au T1 (Rosny-sous-Bois).

RÉCOLEMENT DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS AUX VOIES, CHEMINEMENTS DOUX ET INSTALLATIONS LIÉES AUX TRANSPORTS



- emplacements réservés aux voies
- emplacements réservés aux cheminements doux
- emplacements réservés aux installations générales liées aux transports

