

Plan local de déplacements

**Projet arrêté par le conseil communautaire
du 15 décembre 2015**

Sommaire

Edito	5
Portrait express du territoire	6
A. L'esprit du projet	7
Pourquoi un nouveau PLD ?	8
Une obligation légale et une opportunité	8
Le bilan mitigé du premier PLD	8
La stratégie de territoire portée par le CDT	9
Le PDUIF, un cadre à la fois ambitieux et pragmatique	10
Le Plan marche, une démarche innovante	12
Un outil d'amélioration de la qualité de l'air	12
Une approche transversale de la marche	12
Une démarche concertée avec tous les acteurs	14
Un travail partenarial continu	14
La concertation du public	15
B. L'état des lieux	16
Un territoire en mutation	17
Une population en forte croissance, touchée par la précarité	17
Le décalage entre les emplois et la qualification des habitants	18
Un territoire très urbanisé, une mosaïque de fonctions	18
La mobilité des personnes	21
Une forte utilisation des transports collectifs et de la marche	21
Des motifs de déplacement variés, souvent de proximité	22
Des flux croisés de déplacements domicile-travail	24
Les transports collectifs	26
Le développement du réseau de transport	26
Un réseau de bus très fréquenté, marqué par les irrégularités	28
La circulation routière et le stationnement	30
La saturation du réseau de voirie	30
Un déséquilibre entre stationnement sur voirie et dans les parkings	31
Les modes actifs	33
La mise en œuvre progressive du Plan vélo	33
Des conditions de marche à améliorer	34
Le transport de marchandises	36
Une faible utilisation des voies d'eau et voies ferrées	36

C. La stratégie	38
Les enjeux de la mobilité durable	39
Les objectifs chiffrés d'évolution de la mobilité	40
La priorisation des investissements	41
Une restriction de la circulation dans la métropole	42
D. Le programme d'actions	43
Axe n°1 : Favoriser les déplacements à pied et à vélo	44
1.1 : Mettre en œuvre le Plan marche	44
1.2 : Améliorer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite	51
1.3 Accélérer la mise en œuvre du Plan vélo	54
Axe n°2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs	60
2.1 Densifier et consolider le réseau de transport structurant	60
2.2 Aménager des pôles d'échanges de qualité	66
2.3 Faciliter la circulation des bus	71
2.4 Renforcer l'offre sur les lignes de bus à enjeux	75
Axe n°3 : Maîtriser la circulation automobile et le stationnement	77
3.1 Hiérarchiser et pacifier le réseau de voirie	77
3.2 Résorber les principales coupures urbaines	84
3.3 Décliner le Plan communautaire de stationnement dans chaque ville	89
3.4 Encourager un nouveau rapport à l'automobile	99
Axe n°4 : Rationaliser l'organisation du transport de marchandises	103
4.1 Préserver les sites à vocation logistique	103
4.2 Optimiser les conditions de livraison	106
Axe n°5 : Susciter les changements de pratiques de mobilité	110
5.1. Repenser les déplacements liés aux entreprises et aux administrations	110
E. Récapitulatif des actions	114
F. Conditions d'évaluation	120
Annexes	121
Glossaire	121
Index des sigles	122
Bibliographie sommaire	122

Edito

Plaine Commune fédère neuf villes qui se sont unies pour un développement solidaire et durable du territoire. La mobilité est au cœur de ce projet, afin de permettre à tous de mieux se déplacer, tout en protégeant la santé et l'environnement.

En obtenant sept gares nouvelles du métro du Grand Paris, Plaine Commune récolte les fruits d'une mobilisation sans faille en faveur d'un maillage en transports collectifs efficace et confirme son rayonnement métropolitain. L'offre de trains, RER, métro, tramways et bus se renforce pour répondre aux besoins quotidiens et accompagner le développement urbain.

Face à l'urgence de la transition urbaine et écologique, cette dynamique doit être amplifiée. Le transport routier contribue très fortement aux émissions de gaz à effet de serre et à la pollution atmosphérique sur notre territoire. Les habitants et les entreprises veulent une ville apaisée, vivante et accessible. Favoriser la marche, le vélo et les transports collectifs est un **enjeu d'équité sociale, d'efficacité et d'attractivité** pour Plaine Commune, où ces modes sont déjà largement pratiqués et les plus adaptés à la densité urbaine.

A travers son nouveau Plan local de déplacements, Plaine Commune porte et affine cette politique d'éco-mobilité. Transversal et partenarial, ce document fournit un éclairage sur la mobilité d'aujourd'hui et définit un programme d'actions priorisées dans le temps.

Il intègre et s'articule au Plan vélo, ainsi qu'au **Plan marche, démarche pionnière en Île-de-France pour améliorer les déplacements à pied** sur le territoire. La marche est le mode de déplacement à la fois le plus naturel et le plus emblématique de la ville durable du futur. Elle ne doit plus être un choix par défaut, mais une pratique agréable et sûre au quotidien. Trop de trajets de courte distance sont encore effectués en voiture, alors que marcher est souvent plus rapide, économique, bénéfique pour la santé et l'environnement.

Les objectifs chiffrés du Plan local de déplacements permettent de mesurer l'effort à accomplir aujourd'hui, et les fruits de l'action demain. **Réduire de 2% les déplacements en véhicules individuels motorisés en dix ans constitue un véritable défi, mais nécessaire**, pour mieux répondre aux besoins de mobilité toujours croissants et faire face au changement climatique. Territoire stratégique, Plaine Commune continue de s'inscrire en cohérence avec les ambitions régionales et les dynamiques à l'œuvre au sein de la métropole.

Patrick Braouezec
Président de Plaine Commune

Dominique Carré
Conseiller communautaire délégué à l'Eco-mobilité,
à la voirie et aux déplacements

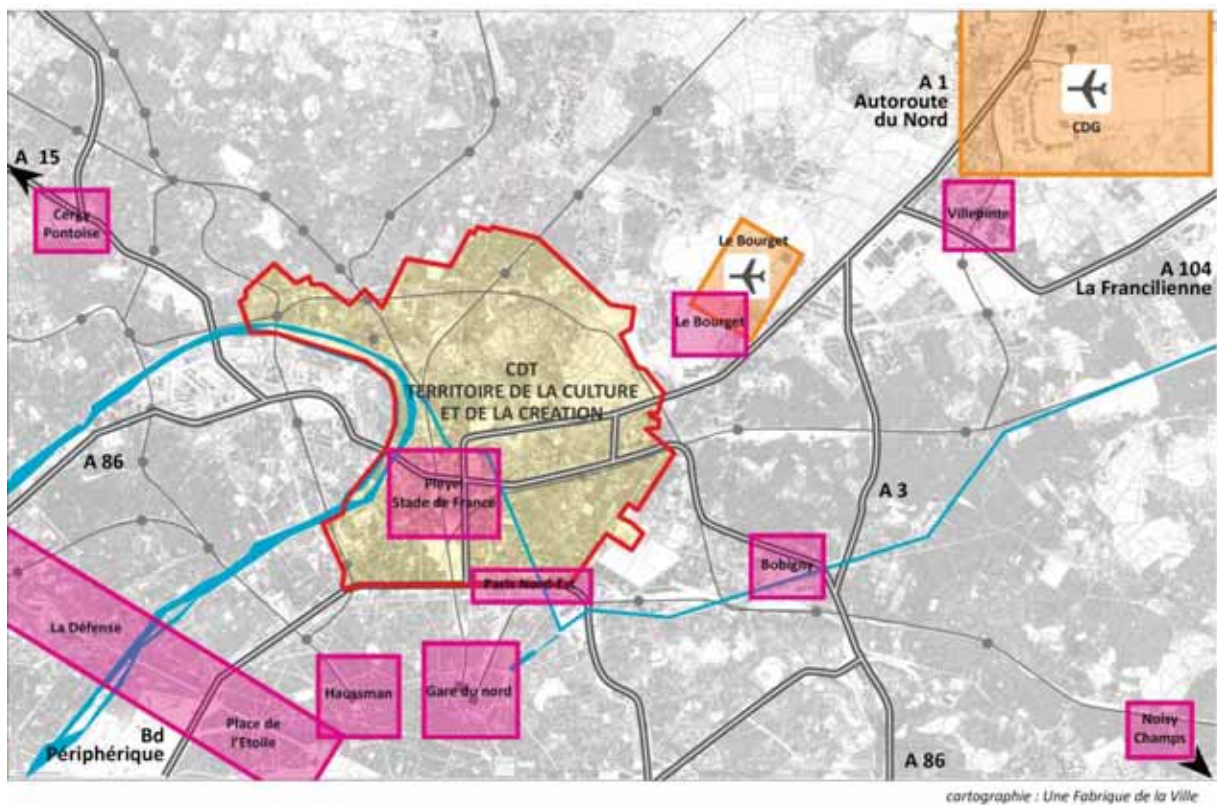
Portrait express du territoire

Situé aux portes de Paris, entre La Défense et Roissy, Plaine Commune est l'un des dix pôles de développement du Grand Paris, identifié comme le **Territoire de la culture et de la création**.

Plaine Commune regroupe **neuf communes du département de la Seine-Saint-Denis** : **Aubervilliers, Épinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis, La Courneuve, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Saint-Ouen, Stains et Villetaneuse**. Plus de 414 000 habitants vivent aujourd'hui sur les 4 700 hectares du territoire, soit la moitié de la surface de Paris. Avec 184 000 emplois, Plaine Commune est un pôle économique majeur de la métropole.

En 2016, la Communauté d'agglomération s'est transformée en **Etablissement public territorial (EPT)** dans le cadre de la création de la Métropole du Grand Paris.

Le territoire dispose notamment des compétences aménagement et espace public. Il gère l'ensemble du réseau de voirie, à l'exception des routes nationales et départementales.



Plaine Commune dans la métropole (source : CDT, 2014)

A. L'esprit du projet

Virginie Salot/Plaine Commune



En synthèse

Le Plan local de déplacements constitue le **cadre de la politique de mobilité de Plaine Commune**. Il vise à améliorer les déplacements sur le territoire, en développant les alternatives à la voiture individuelle. Document stratégique, il montre comment optimiser l'effet des nouvelles infrastructures de transport, assurer des déplacements efficaces et agréables via l'espace public.

La révision du Plan local de déplacements a permis de le rendre **plus opérationnel**, d'approfondir certains domaines d'action. A travers le **Plan marche**, des actions spécifiques sont définies pour faciliter et encourager la marche à pied, premier maillon de la chaîne de déplacements.

Pourquoi un nouveau PLD ?

Une obligation légale et une opportunité

Conformément à l'article L. 1214-30 du code des transports, **Plaine Commune dispose d'un Plan local de déplacements (PLD), approuvé le 19 février 2008**. Ce document de planification est une spécificité de la région francilienne, qui complète le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), en détaillant et précisant son contenu au niveau local. Les PLD sont élaborés à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte.

La révision du PLD a été décidée le 17 décembre 2013 par le conseil communautaire.

Elle est obligatoire à plusieurs titres :

- les PLD doivent être révisés au bout de cinq ans ;
- les PLD doivent être mis en compatibilité avec les documents de planification régionaux révisés depuis 2008, en premier lieu le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France.

Au-delà, la révision du PLD a été l'opportunité pour Plaine Commune de **repenser mais surtout préciser et consolider sa stratégie en matière de mobilité et ses outils de mise en œuvre**.

Le nouveau document permet en particulier :

- **d'intégrer le projet de métro de Grand Paris Express**, et d'optimiser les effets des sept gares nouvelles pour le territoire ;
- de mieux connaître les pratiques de mobilité des habitants, salariés et usagers, d'analyser les flux et **usages au-delà des périmètres de projet**, dans le tissu urbain diffus ;
- d'identifier les besoins non traités, pour mettre en œuvre les actions nécessaires ou peser sur les choix des acteurs compétents ;
- de faire du PLD un véritable **outil de programmation**, chiffré et hiérarchisé dans le temps ;
- de promouvoir des normes pertinentes en matière de mobilité dans les Plans locaux d'urbanisme (PLU) des villes ;
- de consolider les démarches actées, comme le Plan vélo et le Plan communautaire de stationnement.

Le bilan mitigé du premier PLD

Plaine Commune a élaboré son Plan local de déplacements entre 2004 et 2008, en intégrant Saint-Ouen qui n'était pas encore membre de la Communauté d'agglomération. Ce projet a permis aux neuf villes de partager un diagnostic global sur la mobilité, de débattre et de s'approprier des enjeux. Il a contribué à faire émerger une « **culture déplacements** » parmi les élus et techniciens.

Le PLD a mis l'accent sur des problématiques importantes sur le territoire, et sur la nécessité d'un essor des modes alternatifs à la voiture individuelle. **Il a impulsé les politiques communautaires dédiées aux vélos et au stationnement**, qui ont par la suite été précisées, dotées de moyens humains et budgétaires.

Avec recul, **la mise en œuvre des actions apparaît toutefois faible, ou détachée du PLD**, en raison notamment de :

- la prédominance des objectifs globaux, renvoyant à des études ultérieures (rarement engagées par la suite) les précisions nécessaires à une mise en œuvre ;
- l'absence de hiérarchisation dans le temps et d'estimation financière de la plupart des actions ;
- l'absence d'objectifs chiffrés de report modal.

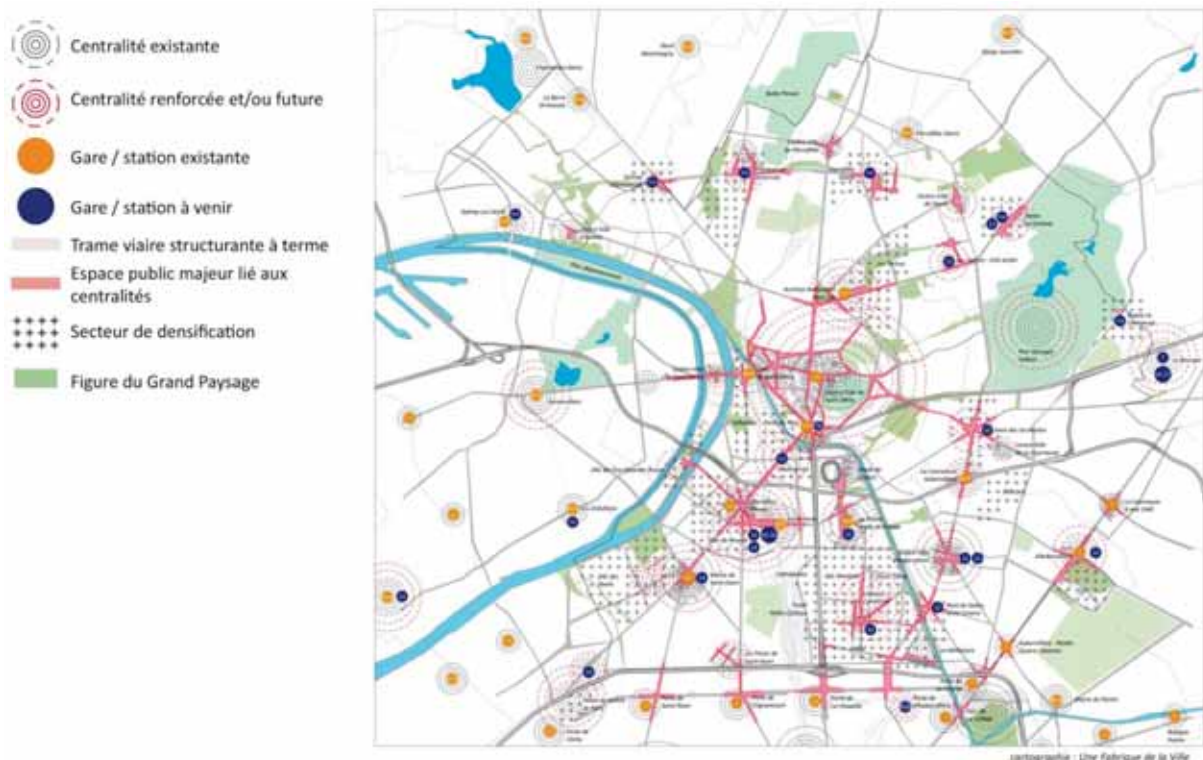
La stratégie de territoire portée par le CDT

Le PLD et le Plan marche s'inscrivent en **cohérence avec les documents socles** de Plaine Commune : le Contrat de développement territorial (CDT), l'Agenda 21 et le Schéma de cohérence territorial. Ils s'articulent également aux Schéma directeur des espaces publics et des déplacements, à la Trame verte et bleue, au Plan vélo, au Plan communautaire de stationnement...

Signé en 2014, le Contrat de développement territorial du Territoire de la culture et de la création a défini une **stratégie en corrélation étroite avec les infrastructures de transport**, en particulier l'arrivée du métro du Grand Paris Express*.

Les ambitions suivantes sont notamment très liées aux enjeux de mobilité identifiés dans le PLD et le Plan marche :

- **mieux structurer le territoire** : développement de centralités mixtes (centres-villes existants, centralités à créer autour des gares et stations), et mise en réseau via notamment la requalification des espaces publics structurants ;
- **rééquilibrer le développement du territoire** : effort de développement prioritaire au Nord, régulation au Sud ;
- **donner cohérence à chacun des grands secteurs de mutation**, qui correspondant à des espaces de vie quotidienne appropriables à pied et en vélo.



Un développement structuré autour des centralités (source : CDT, 2014)

Le PDUIF, un cadre à la fois ambitieux et pragmatique

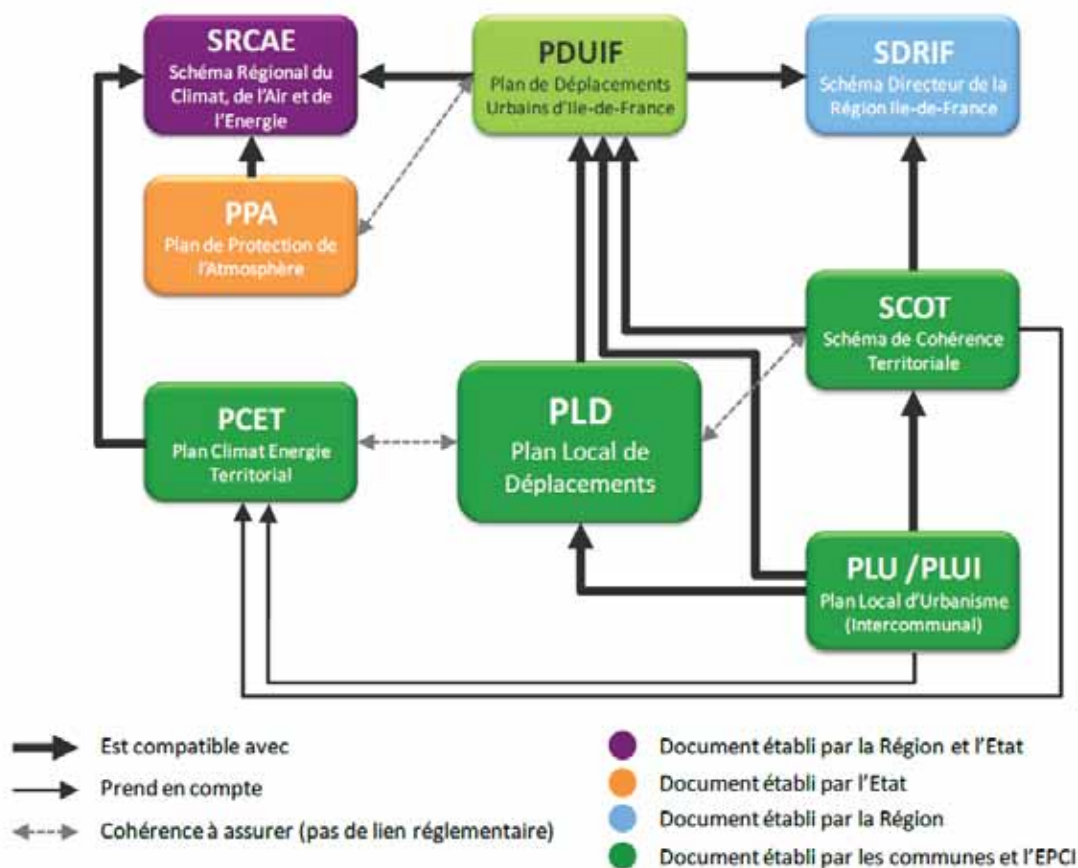
Selon la réglementation, **les PLD doivent être compatibles avec le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France**, le Schéma directeur de la région Île-de-France, le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie en Île-de-France.

Le PDUIF approuvé en 2014 vise à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie. Afin d'atteindre l'objectif de réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre, le **PDUIF vise une diminution de 2% des déplacements en voiture et deux-roues motorisés**, une croissance de 20% des déplacements en transports collectifs et de 10% en modes actifs (voir le chapitre « stratégie »).

Les PLD sont également tenus de concourir à l'atteinte des objectifs de la politique de la ville, tels qu'inscrits dans les contrats de ville, dont l'accessibilité en transports collectifs. Cela suppose d'accorder une **attention particulière aux quartiers prioritaires de la politique de la ville**. A Plaine Commune, deux tiers de la population vit dans des quartiers politique de la ville. **L'amélioration de leur desserte, notamment au nord-est du territoire, constitue ainsi un des axes clés du PLD.**

Par ailleurs, il est nécessaire d'assurer la cohérence entre le PLD et le Plan climat énergie territorial, le Schéma de cohérence territoriale, le Contrat de développement territorial et le Schéma régional de cohérence écologique.

Enfin, **les Plans locaux d'urbanisme et les décisions de voirie s'appliquant dans le périmètre du PLD doivent être compatibles avec celui-ci**, ainsi qu'avec le PDUIF.



Lien entre les documents de planification (source : guide pratique pour l'élaboration d'un PLD, STIF, 2015)

Le nouveau PDUIF a repensé le rôle des PLD. Parce qu'ils sont l'instrument privilégié de la mise en œuvre du PDUIF, **il est primordial que les PLD soient véritablement opérationnels**, centrés sur l'élaboration d'un programme d'actions à cinq ans.

Les PLD doivent en priorité décliner les **douze actions du volet socle du PDUIF**, les plus en lien avec les compétences des collectivités locales. Ils peuvent aussi porter une vision à plus long terme de l'évolution des réseaux et des politiques de déplacements.

2.4	Un réseau de bus attractif
2.5	Aménager des pôles d'échanges de qualité
3/4.1	Pacifier la voirie
3/4.2	Résorber les principales coupures urbaines
3.1	Aménager la rue pour le piéton
4.1	Rendre la voirie cyclable
4.2	Favoriser le stationnement des vélos
5.1	Atteindre un objectif de sécurité routière ambitieux
5.2	Mettre en œuvre, au niveau local, une politique de stationnement au service d'une mobilité durable
6.1	Rendre la voirie accessible
7.1	Préserver et développer des sites à vocation logistique
7.4	Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison

Les actions du volet socle des PLD (source : PDUIF, 2014)

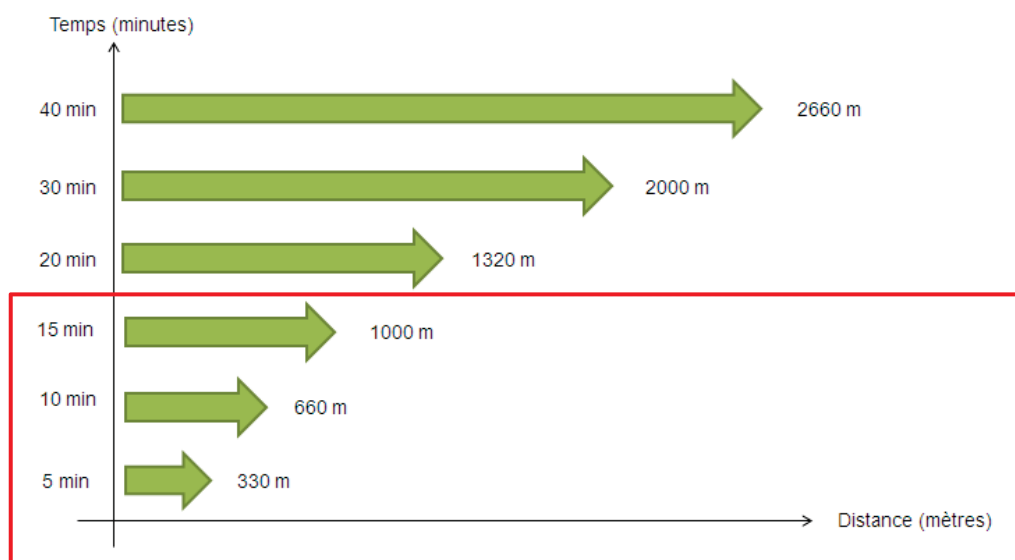
Le Plan marche, une démarche innovante

Un outil d'amélioration de la qualité de l'air

Le Plan marche de Plaine Commune est **lauréat de l'édition 2013 de l'appel à projets AACT-AIR** (Aide à l'action des collectivités territoriales et locales en faveur de l'air) de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME).

Cet appel à projets vise à initier, encourager et concrétiser des actions territoriales permettant une amélioration de la qualité de l'air et une réduction des émissions de gaz à effet de serre. **L'ADEME apporte son expertise et un soutien financier**, à hauteur de 70 000 euros pour le Plan marche.

La protection de l'environnement nécessite une réduction de la circulation automobile. **Le Plan marche s'inscrit ainsi résolument dans un objectif de report modal**. Il met en exergue les marges de progression de la marche à pied, réelles compte-tenu de l'importance des déplacements de proximité et de la densité du territoire. **Les actions du Plan marche ciblent les déplacements courts, de moins d'un kilomètre**, parcourables en moins de 15 mn à pied en considérant une vitesse moyenne de 4 km/h.



Portées et durées des déplacements à pied (source : Plaine Commune, 2014)

Une approche transversale de la marche

Favoriser la marche répond à de multiples enjeux, environnementaux, urbains, d'équité sociale, de santé et d'attractivité économique. **La ville influence l'expérience du piéton, et inversement le piéton donne vie au territoire**, anime l'espace public, contribue au dynamisme commercial.

Ainsi le choix a été fait **d'appréhender l'ensemble des facteurs influant sur la pratique de la marche** : le piéton dispose-t-il d'un espace suffisant ? Se sent-il à sa place, en sécurité ? A-t-il besoin de réaliser des détours importants vers sa destination ? Est-il gêné par le bruit, la pollution ? Son parcours est-il agréable, animé, ponctué d'aires de repos ?

En écho à cette diversité, les actions proposées sont de nature et d'ampleur diverses, s'adaptant à la réalité de chaque site.



La marche, un sujet transversal aux enjeux multiples (source : Plaine Commune, 2014)

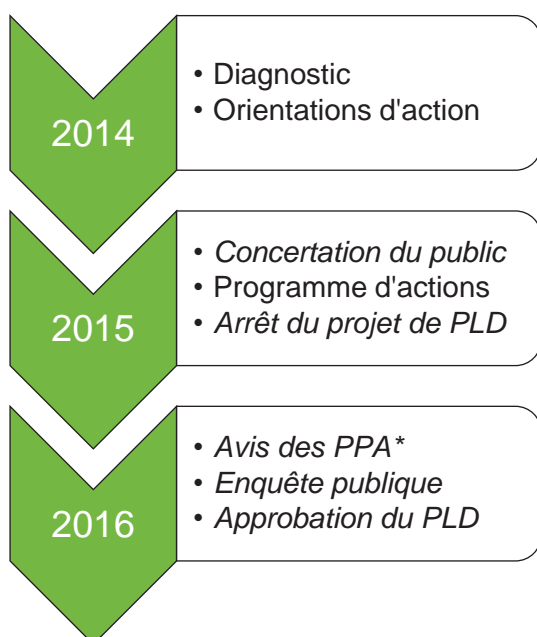
Une démarche concertée avec tous les acteurs

Un travail partenarial continu

Plaine Commune est maître d'ouvrage de l'élaboration du Plan local de déplacements et du Plan marche, assurée en **mobilisant les expertises internes**, sous le pilotage de la délégation générale à la mobilité. Quelques prestations ont été externalisées en assistance à maîtrise d'ouvrage.

L'élaboration coordonnée du PLD et le Plan marche a suivi plusieurs étapes :

- **trois phases d'étude** : le diagnostic, les orientations d'action, le programme d'actions ;
- **deux phases de consultation du public** : la concertation et l'enquête publique.



L'ensemble des services et partenaires concernés ont été associés, à travers :

- **la réunion à chacune des phases d'étude du comité technique et du comité de pilotage**, instances de validation ;
- **des points d'étapes réguliers en bureau communautaire et en bureaux municipaux**, ayant permis de présenter le diagnostic et les actions propres à chacune des villes ;
- **de nombreuses réunions de travail**, afin de construire et de partager le contenu du PLD et du Plan marche, d'assurer leur articulation avec les politiques menées sur le territoire, et de préparer leur mise en œuvre.

Les membres du comité technique et du comité de pilotage sont formés :

- de **Plaine Commune** et des **neuf villes** la composant, responsables de la mise en œuvre de la plupart des actions du PLD et du Plan marche ;
- des **personnes publiques associées (PPA)** selon le code des transports :
 - **l'Etat**, qui arrête le périmètre du PLD, décide de la réalisation ou non d'une évaluation environnementale (le PLD de Plaine Commune en a été dispensé), est gestionnaire des autoroutes et du boulevard périphérique ;
 - **la Région Île-de-France**, qui veille à la cohérence régionale des politiques de transport ;

- **le STIF**, autorité organisatrice des transports en Île-de-France ;
- **le Conseil départemental** de la Seine-Saint-Denis, gestionnaire de la voirie départementale ;
- des autres partenaires concernés : **RATP, SNCF, Chambre de commerce et d'industrie** de Seine-Saint-Denis, **Société du Grand Paris, ADEME, aménageurs**, etc.

La concertation du public

La phase de concertation, non obligatoire, a permis d'associer à mi-chemin de l'élaboration du PLD et du Plan marche les habitants, les salariés, les associations d'utilisateurs des transports en commun, de cyclistes, de personnes à mobilité réduite, etc.

Pendant un mois, **deux réunions publiques et sept balades participatives** ont été organisées. Elles ont permis de présenter le diagnostic et les orientations d'action, et de mieux comprendre la réalité des déplacements sur le territoire, les difficultés rencontrées, la perception des habitants.

Certaines balades, spécifiques au Plan marche, ont été conçues avec un accompagnement et un fil conducteur artistique, afin de poser un autre regard sur la ville. Les interventions sur l'image, le son, les mouvements, ont révélé combien marche plaisir et marche utilitariste pouvaient être combinées.

Globalement, les participants à la concertation ont exprimé leur **attente d'un espace public bien géré, donnant plus de place aux modes actifs, et de transports collectifs moins chargés**. Ils ont souvent attiré l'attention sur les « petits détails » qui compliquent les déplacements au quotidien : trottoirs dégradés, voitures mal stationnées, dépôts sauvages de déchets, etc.



Les balades artistiques sur le Plan marche (source : Plaine Commune, 2015)

B. L'état des lieux

Mathieu Ronde/Plaine Commune



En synthèse

Plaine Commune regroupe plus de 414 000 habitants, sur la moitié de la surface de Paris. Au cœur de la métropole, ce territoire se densifie et poursuit sa mutation. **La demande de déplacements va continuer de croître** avec l'augmentation de la population et des emplois.

La population marche et utilise beaucoup les transports collectifs, en partie de façon captive, faute d'avoir accès à la voiture. La pratique du vélo est en revanche faible.

L'offre de transports collectifs s'améliore considérablement, grâce aux tramways, aux prolongements de métro, à l'arrivée du Tram Express Nord et du Grand Paris Express. Toutefois, **le nord-est du territoire restera moins bien desservi** par les modes lourds de transport.

L'espace public donne encore une place insuffisante aux piétons, aux cyclistes et aux bus. Pourtant, **ces modes de proximité sont adaptés à l'essentiel des besoins du quotidien**, pour aller à l'école, à la gare, au marché...

Ils sont également bénéfiques pour l'environnement et la santé, sur un territoire où **le trafic routier contribue très largement à la pollution atmosphérique** (plus de 30% des émissions de particules en Seine-Saint-Denis en 2013, d'après Airparif) **et aux émissions de gaz à effet de serre** (près de la moitié des émissions à Plaine Commune en 2005, selon le Bilan carbone).

Un territoire en mutation

Une population en forte croissance, touchée par la précarité

Plaine Commune compte 414 121 habitants en 2013. Le territoire connaît depuis le début des années 2000 une **forte croissance démographique**, résultant principalement de la natalité, et dans une moindre mesure du solde migratoire. La part des moins de 30 ans atteint 45% en 2011.

En dépit de l'installation de catégories socioprofessionnelles supérieures, le territoire conserve une dominante populaire marquée : **plus de 50% des habitants appartiennent aux ménages d'ouvriers et employés** contre 30% dans l'ensemble de la région (INSEE, 2010).

Les habitants de Plaine Commune rencontrent davantage de **difficultés d'accès à l'emploi** et sont plus souvent confrontés à la précarité que sur les territoires de comparaison, en raison notamment d'un plus faible niveau de qualification. Le taux de chômage atteint environ 22% en 2011 (INSEE), et **près d'un tiers des ménages se trouve en-dessous du seuil de pauvreté**.

	Population légale municipale* en 2013	Densité de la population (nombre d'hab. au km ²) en 2013	Revenu médian disponible par unité de consommation en euros, en 2012
Aubervilliers	77 452	13 354	13 282
Épinay-sur-Seine	54 857	11 925	15 292
La Courneuve	40 678	5 424	13 122
L'Île-Saint-Denis	6 982	3 879	14 781
Pierrefitte-sur-Seine	28 459	8 370	14 140
Saint-Denis	109 343	8 818	14 386
Saint-Ouen	47 534	11 054	16 130
Stains	36 365	6 734	14 359
Villetaneuse	12 451	5 413	14 574
Plaine Commune	414 121	9 608	14 315
Paris	2 229 621	21 154	25 711
Est Ensemble	403 770	10 300	16 296
Seine-Saint-Denis	1 552 482	6 573	16 609
Ile-de-France	11 959 807	996	22 180

Chiffres clés sur la population (source : INSEE, 2012-2013)

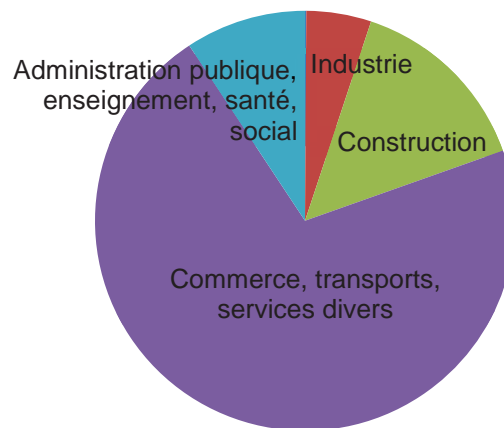
Le décalage entre les emplois et la qualification des habitants

Plaine Commune compte 183 781 emplois en 2012. Depuis le début des années 2000, le territoire a connu **une forte hausse et une tertiarisation de l'emploi**, qui ont favorisé le développement de quartiers d'affaires : La Plaine, Pleyel. Parallèlement, la part des emplois industriels a reculé.

Or, les nouveaux emplois de cadres sont essentiellement occupés par des actifs provenant du reste de l'agglomération parisienne, tandis que les actifs de Plaine Commune travaillent majoritairement en dehors de leur lieu de résidence.

Le **décalage entre la qualification des emplois offerts et celle des actifs résidents** s'est ainsi accentué au fil du temps.

Les emplois sont majoritairement concentrés au sud de Plaine Commune. Saint-Denis et Saint-Ouen sont ainsi récepteurs de flux de déplacements domicile-travail, tandis qu'Epainay-sur-Seine, Pierrefitte-sur-Seine et Stains sont nettement plus résidentiels, et donc émetteurs de flux de déplacements domicile-travail.



Répartition des secteurs d'activité à Plaine Commune (source : INSEE, 2011)

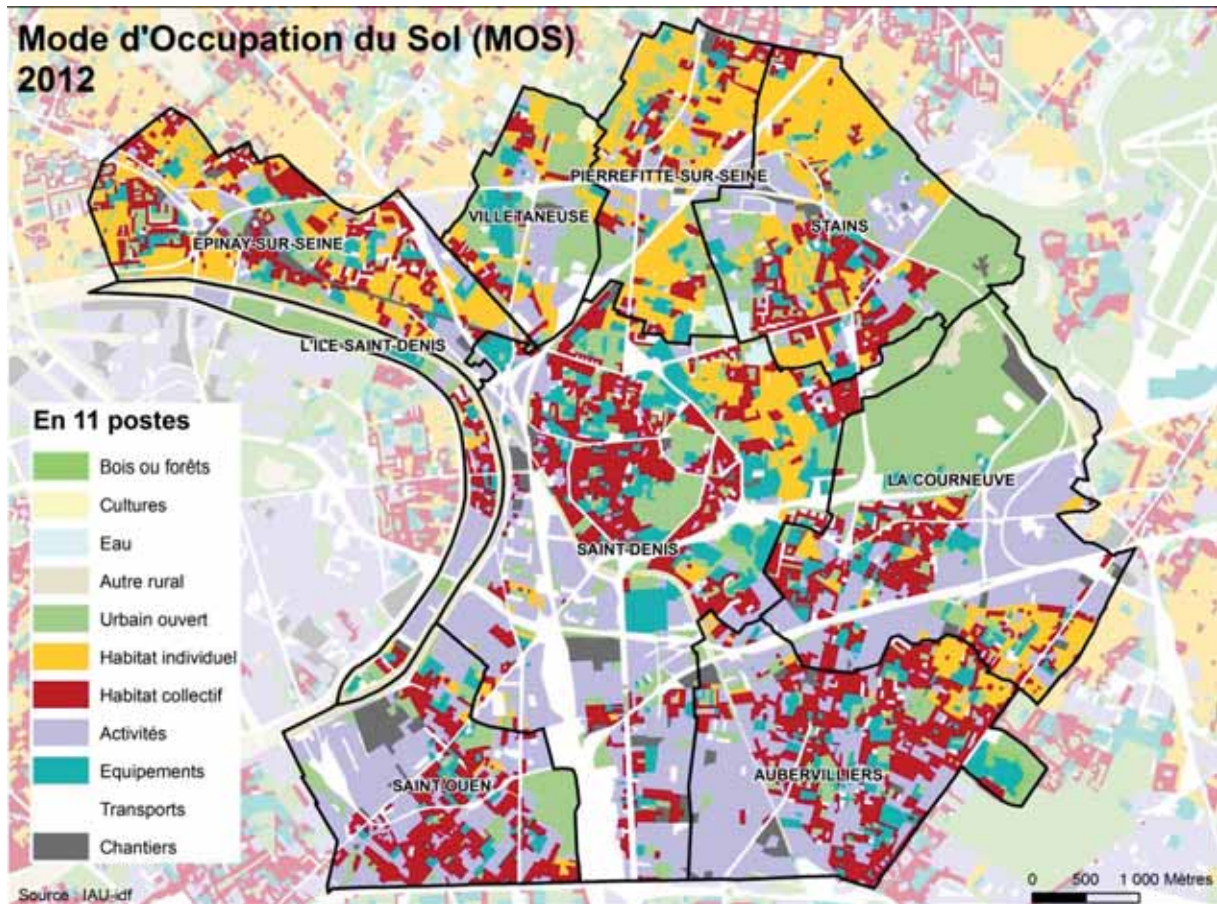
Un territoire très urbanisé, une mosaïque de fonctions

Le territoire est marqué par une forte urbanisation des sols.

Les plus fortes densités se trouvent dans les centres-villes (Saint-Denis, Aubervilliers, Epainay-sur-Seine, Saint-Ouen) **et dans les quartiers de grands ensembles.**

A l'inverse, la présence de vastes emprises ferroviaires, autoroutières et d'activités, ou du parc Georges-Valbon, explique le faible nombre d'habitants sur d'autres secteurs. Au total, **Plaine Commune a près de six fois moins d'habitants que Paris, pour une surface deux fois inférieure.**

La carte d'occupation du sol fait apparaître une **spécialisation de certains sous-territoires** : zones d'activités, zones résidentielles...



Mode d'occupation du sol (source : IAU idF, 2012)

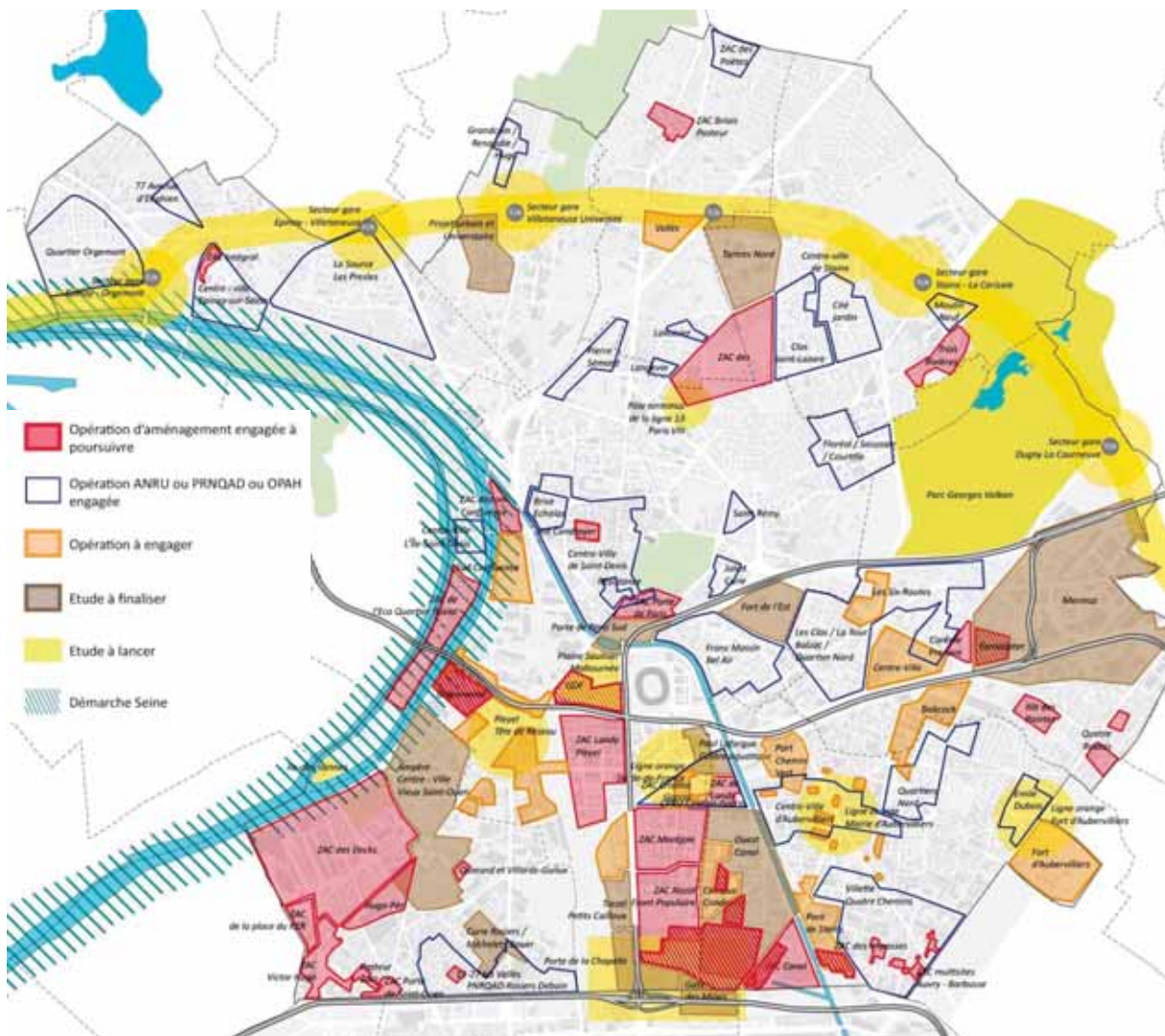
Une action volontaire et puissante de requalification urbaine a été engagée dans les années 1980 par le syndicat mixte Plaine Renaissance, devenu la communauté d'agglomération Plaine Commune en 2000.

Dans cette lignée, **40% de la surface du territoire est aujourd'hui en mutation** (projets opérationnels ou à l'étude). L'engagement de construction de 4 200 logements par an inscrit au Contrat de développement territorial marque la volonté de poursuivre cette tendance.



Rénovation urbaine à La Courneuve (source : Plaine Commune)

Ces nombreux projets urbains sont encadrés par une **stratégie de développement cohérente**, initiée par le SCot* de 2007, et réaffirmée dans le Contrat de développement territorial en corrélation étroite avec le projet de métro du Grand Paris Express*.



Synthèse des projets d'aménagement (source : CDT, 2014)

La mobilité des personnes

Une forte utilisation des transports collectifs et de la marche

Les résultats présentés ci-après sont issus de l'**enquête globale transport (EGT) de 2010**. A Plaine Commune, 440 ménages ont été interrogés, représentant 1 023 personnes de cinq ans et plus. Malgré ce faible échantillon, les résultats sont considérés comme statistiquement représentatifs par l'Observatoire de la mobilité en Ile-de-France (OMNIL).

43% des ménages de Plaine Commune n'ont pas de voiture, et seuls 8% ont plus de deux voitures. Cela reflète une population pour qui **l'acquisition d'une automobile (et/ou du permis de conduire) reste difficile**. De même, l'équipement en deux-roues motorisés est relativement faible.

Corolaire de cette faible motorisation et de la desserte satisfaisante du territoire, **46% de la population est abonnée aux transports collectifs**.

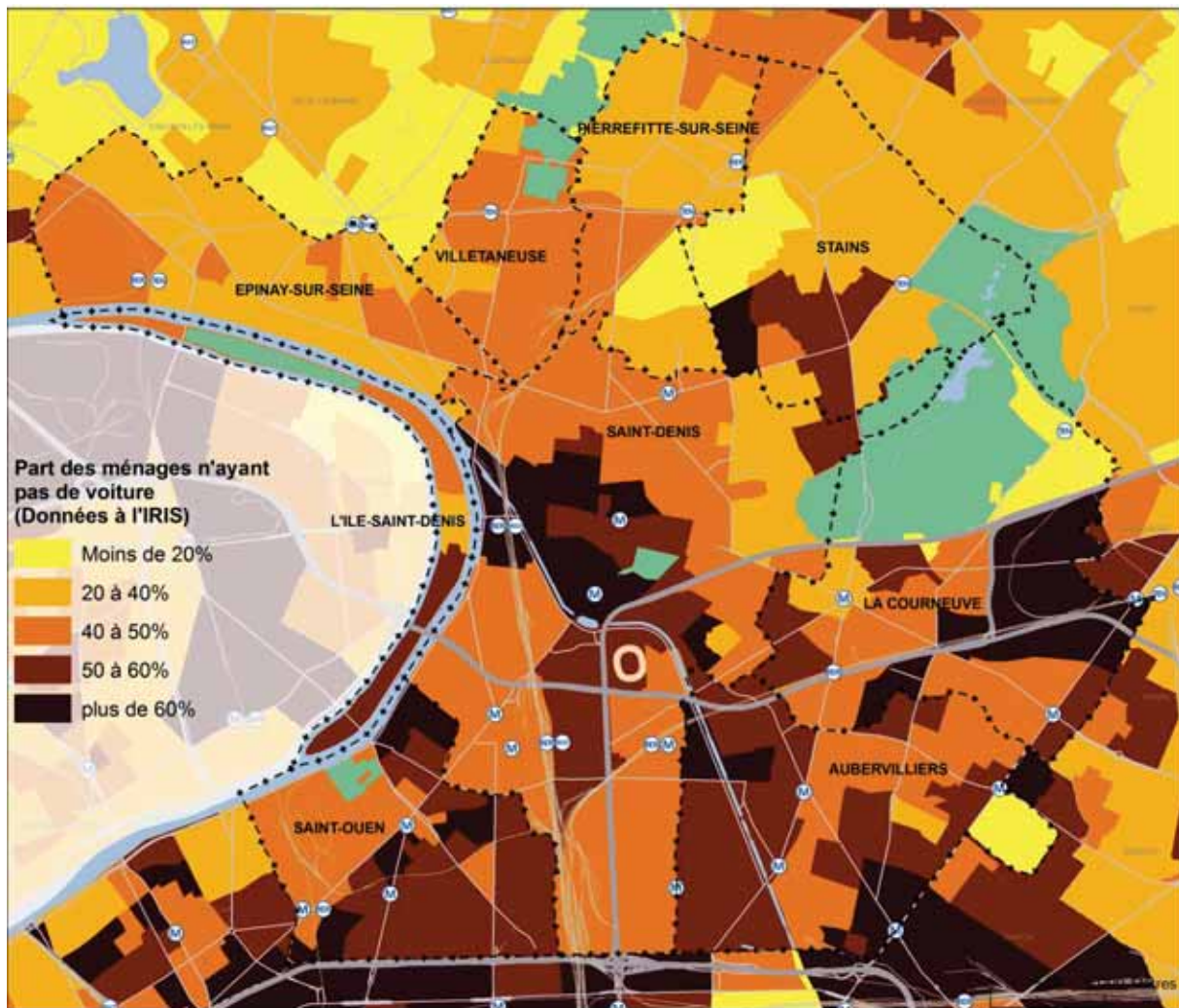
	Ile-de-France	Seine-Saint-Denis	Plaine Commune
Part des ménages non motorisés	29%	34%	43%
Part des ménages équipés en deux-roues motorisés	8%	6%	4%
Part de la population abonnée aux transports collectifs	36%	40%	46%
Nombre de déplacements par personne et par jour	3,9	3,5	3,3

Indicateurs de mobilité (source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA)

Avec 3,3 déplacements par jour en moyenne, les habitants de Plaine Commune sont moins « mobiles » qu'aux échelles départementale et régionale, et plus encore qu'à Paris (4,2 déplacements par jour).

Cet écart peut s'expliquer par différents facteurs : la faible motorisation, des carences dans l'offre de transports collectifs, le taux de chômage ou encore un « capital en mobilité » plus réduit. Se déplacer requiert en effet des aptitudes, face auxquelles tous les habitants ne sont pas égaux : savoir se repérer dans l'espace, lire un plan, construire un itinéraire, etc.

Dans une certaine mesure, **la mobilité des habitants du nord de Plaine Commune se rapproche de celle de la Seine-Saint-Denis** (plus motorisés, moins usagers des transports collectifs), **tandis qu'au Sud elle est plus proche des tendances parisiennes**.



Part des ménages de Plaine Commune n'ayant pas de voiture (source : INSEE, 2010)

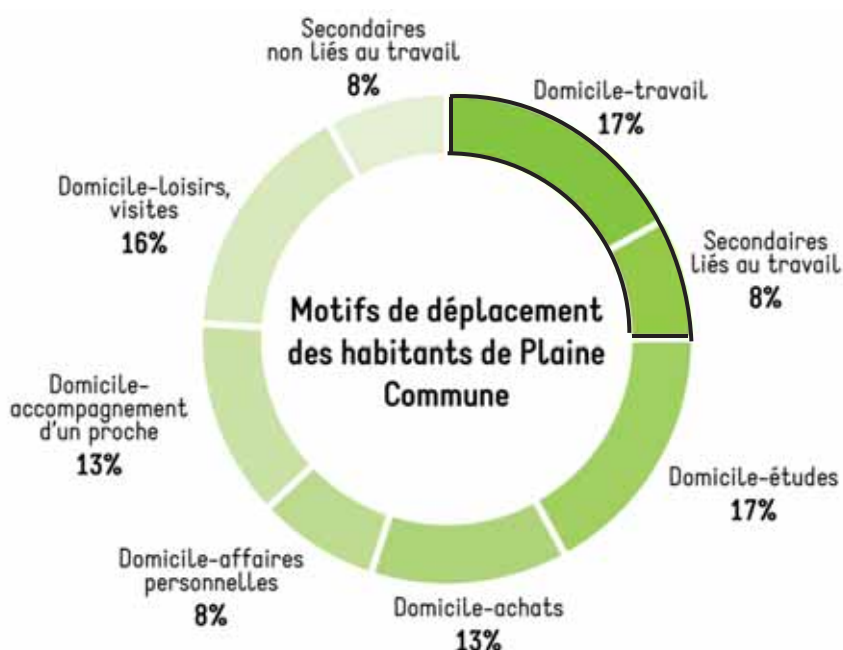
Des motifs de déplacement variés, souvent de proximité

Les déplacements liés au travail représentent seulement un quart des déplacements des habitants de Plaine Commune. Ils sont toutefois **dimensionnants pour les infrastructures** de transport, car les plus longs en temps et en distance parcourue, et concentrés dans la journée. Les habitants utilisent à 60% les transports collectifs pour aller au travail, et à 30% la voiture.

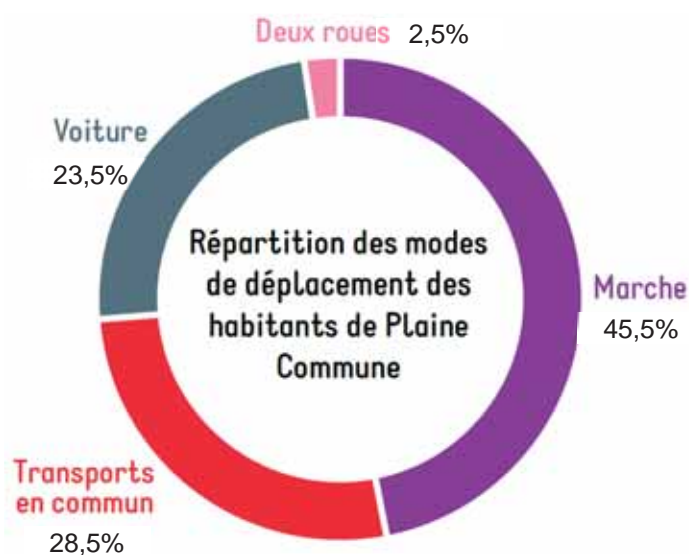
Pour les autres motifs de déplacement, la part de la marche est nettement supérieure, en particulier pour les études (75%), l'accompagnement (70%), les achats (55%). Ce résultat est cohérent avec les faibles distances en jeu.

25% à 30% des déplacements restent toutefois effectués en voiture pour les achats, les loisirs-visites, les affaires personnelles et l'accompagnement. **Le potentiel de report modal* pour les déplacements de courte distance reste donc important.**

En cœur d'agglomération, plus de 20% des déplacements en voiture font moins d'un kilomètre, alors que le gain de temps n'est pas toujours avéré, et que la consommation au démarrage (lorsque le moteur est froid) est plus importante.



Motifs de déplacement des habitants, un jour de semaine (source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA)



Modes de déplacement des habitants, un jour de semaine (source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA)

Globalement, les habitants de Plaine Commune marchent et utilisent beaucoup les transports collectifs. **Si l'on inclut les déplacements des non-résidents, le contraste est net entre les déplacements internes au territoire, dont 68% sont effectués exclusivement à pied, et les déplacements d'échange, dont 90% sont effectués en transports collectifs et en voiture.** Dans tous les cas, **la part du vélo est faible** au regard de son potentiel.

	Déplacements internes au territoire	Déplacements d'échange avec l'extérieur	Ensemble des déplacements (hors transit)
Marche	68 %	5,9 %	36,3 %
Vélo, deux-roues motorisés	1,8 %	3,9 %	2,9 %
Transports en commun	12,8 %	50,1 %	31,8 %
Voiture	17,4 %	40,1 %	29 %

Répartition des modes de déplacements à Plaine Commune (source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA)

L'enquête globale transport ne fournit pas de données sur les déplacements de transit* qui traversent le territoire. Des données sur le trafic routier de transit sont disponibles sur certains axes ou itinéraires, mais pas à l'échelle de Plaine Commune.

Des flux croisés de déplacements domicile-travail

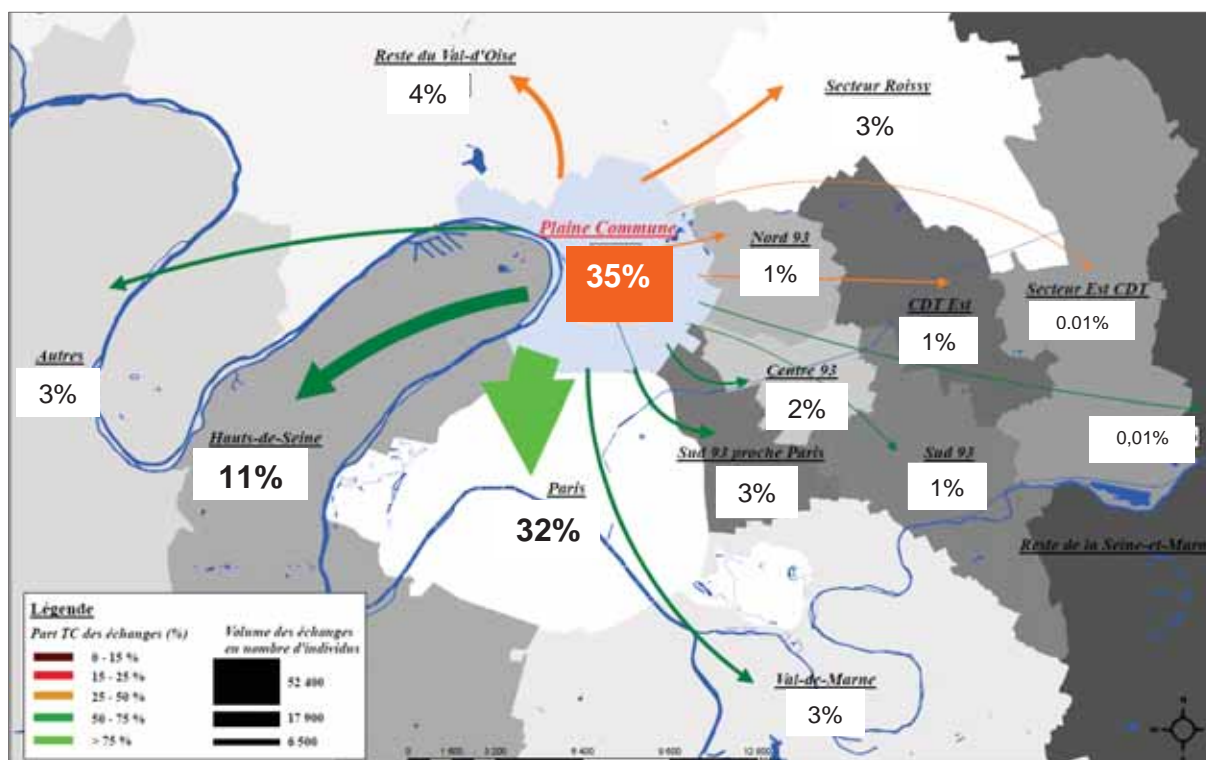
Le sud de Plaine Commune est récepteur de déplacements : lorsqu'il émet un déplacement, il en reçoit 1,6. La Plaine Saint-Denis constitue en effet un pôle d'emplois important, et Aubervilliers et Saint-Ouen comptent de nombreuses entreprises dans le tissu urbain diffus. A contrario, **le nord de Plaine Commune est émetteur de déplacements**, car plus résidentiel.

L'analyse des échanges domicile-travail montre que **près de 7 actifs occupés sur 10 travaillent à l'extérieur de Plaine Commune**. La moitié d'entre eux travaille à **Paris**, beaucoup également dans les **Hauts-de-Seine**.

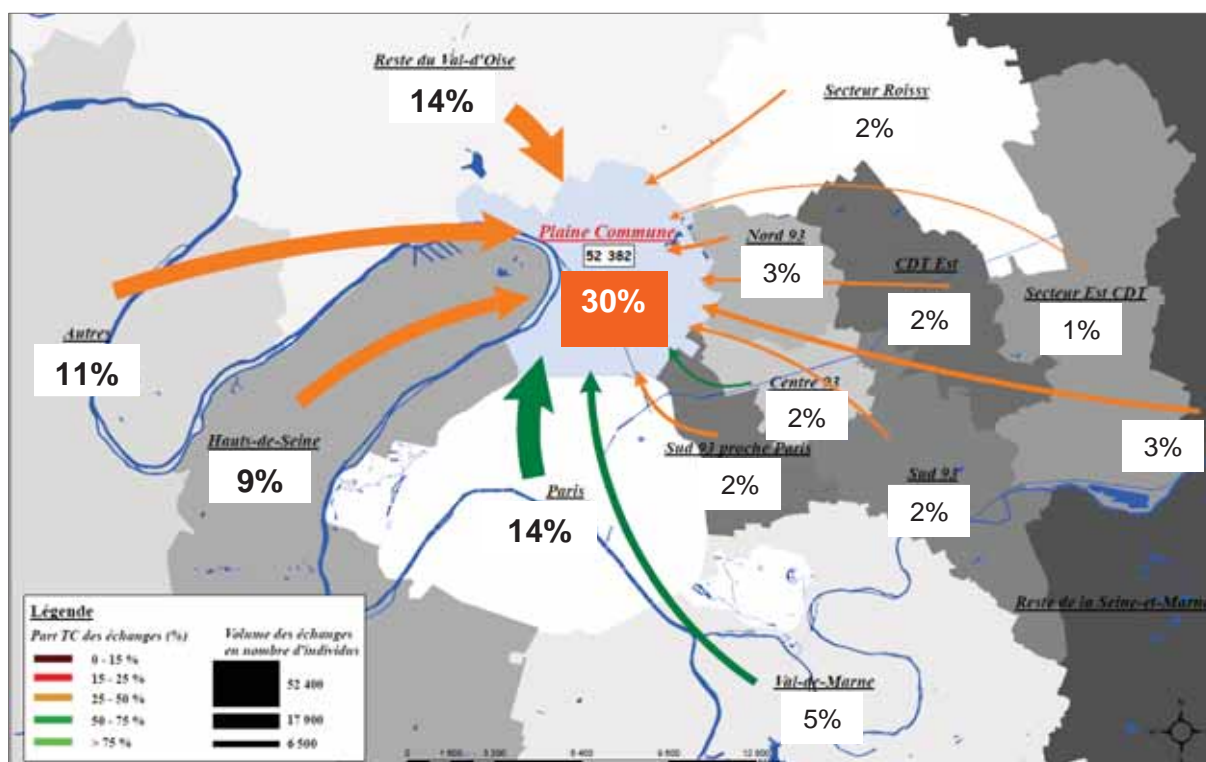
Les actifs non-résidents travaillant à Plaine Commune viennent de Paris mais également beaucoup du Val d'Oise, des Hauts-de-Seine et de la grande couronne.

Les transports collectifs sont majoritairement utilisés vers et depuis Paris, car compétitifs en temps de déplacement.

Les pratiques pour les déplacements de banlieue à banlieue, plus rapides en voiture, sont plus contrastées. Ainsi, les habitants de Plaine Commune qui travaillent à l'ouest du territoire utilisent d'abord les transports collectifs, tandis que les actifs occupés habitant dans l'Ouest qui viennent travailler à Plaine Commune utilisent davantage leur véhicule personnel. Le différentiel de taux de motorisation explique en partie cette tendance.



Échanges domicile-travail depuis le territoire de Plaine Commune (source : Conseil départemental 2012, sur la base de données INSEE 2008)



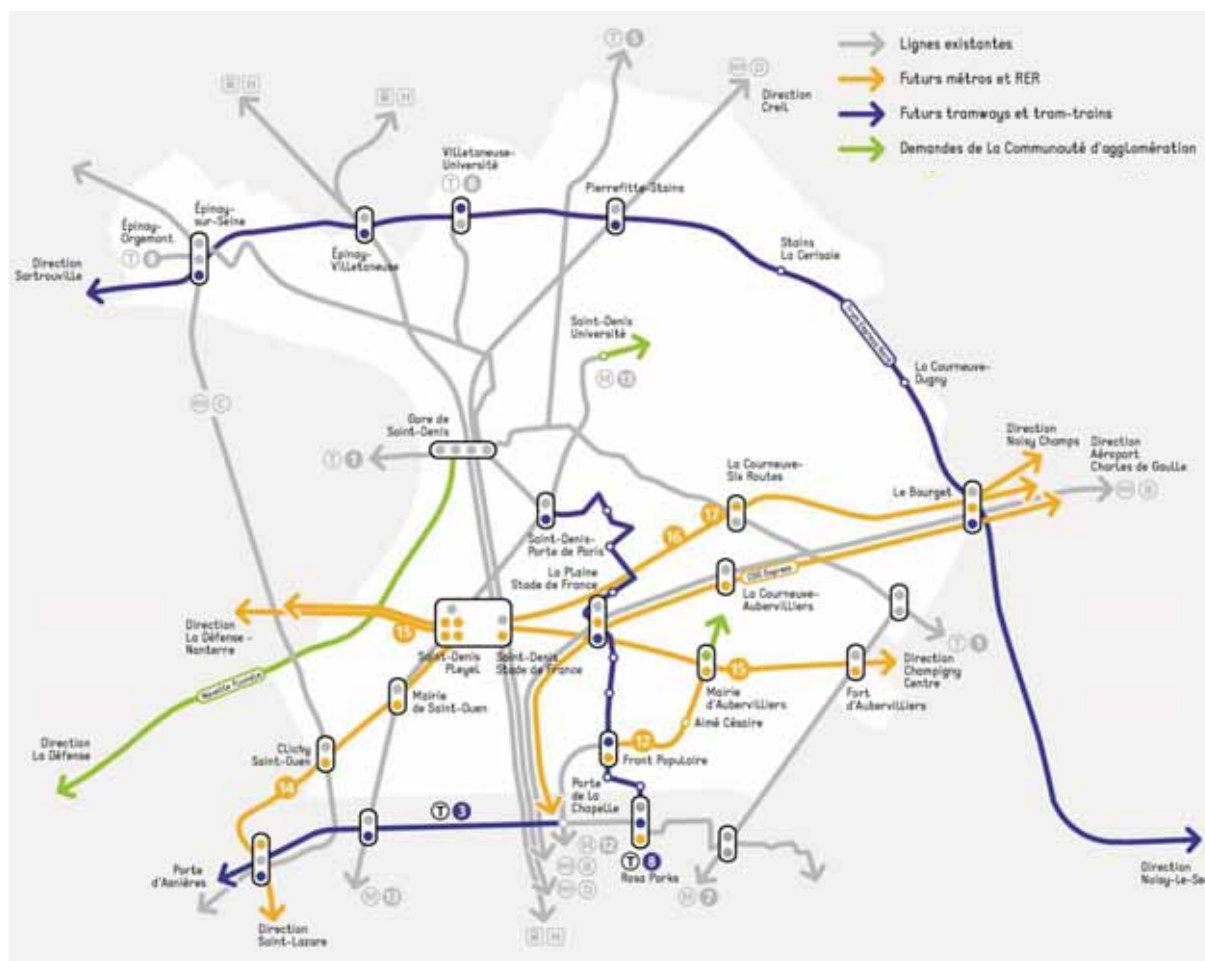
Échanges domicile-travail vers le territoire de Plaine Commune (source : Conseil départemental 2012, sur la base de données INSEE 2008)

Les transports collectifs

Le développement du réseau de transport

Les infrastructures actuelles de transports collectifs sont **principalement orientées vers Paris** : RER B, C et D, ligne H du Transilien, lignes 7, 12 et 13 du métro. Le réseau ferré est **plus dense au sud qu'au nord** du territoire. Il est complété par trois lignes de tramway (T1, T5, T8) et une cinquantaine de lignes de bus, assurant une desserte plus fine.

L'intervalle entre deux trains en heure de pointe est globalement inférieure à 5 mn sur le métro, la ligne H, le RER B et le RER D. Le RER C est moins bien cadencé sur la branche desservant Plaine Commune, donc moins attractif.



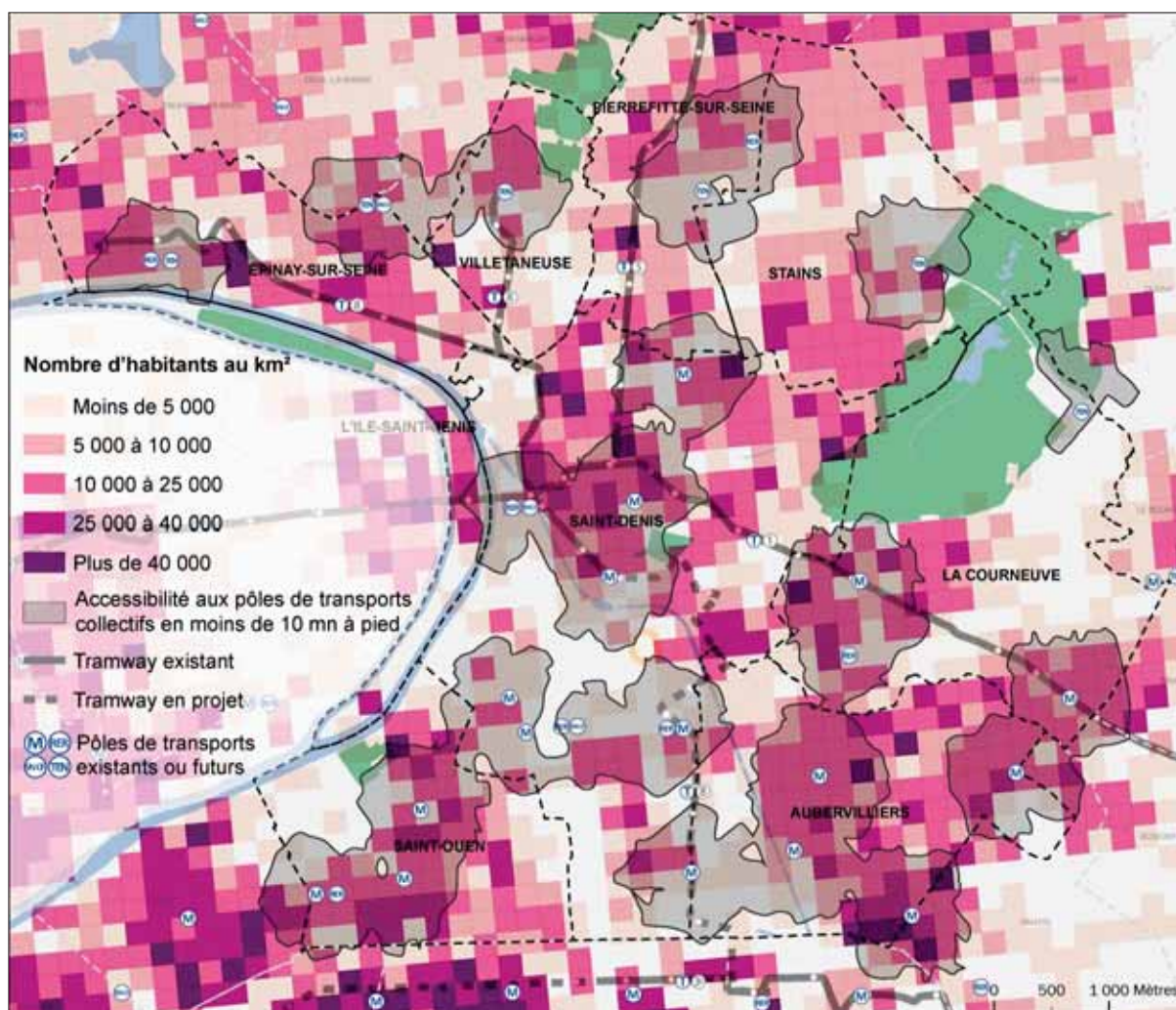
Réseau de transports collectifs existant et en projet (source : Plaine Commune, 2015)

Depuis 2012, le réseau de transport s'est fortement densifié à Plaine Commune, qui a largement bénéficié du Contrat de projets* Etat-Région 2007-2013 : prolongement du tramway T1 à Asnières-Gennevilliers, de la ligne 12 du métro à Front Populaire puis Mairie d'Aubervilliers, mise en service des tramways T5 et T8, schéma directeur du RER B Nord + et nouvelle grille horaire du RER D.

Le métro du Grand Paris Express (lignes 14, 15, tronc commun des lignes 16 et 17) **et le Tram Express Nord** (phases 1 et 2) **sont les prochains grands projets attendus**, avec la ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers. Ces rocadés permettront d'améliorer significativement les **déplacements de banlieue à banlieue**. Les études sur le prolongement du T8 à Paris, fortement porté par Plaine

Commune, ont débuté en 2013.

Projets de transports collectifs, avec horizon de mise en service	
Tram Express Nord phase 1 (Epinay - Le Bourget)	2017
Prolongement de la ligne 14 du métro à Mairie de Saint-Ouen Prolongement de la ligne 12 du métro à Mairie d'Aubervilliers	2019
Prolongement de la ligne 14 à Saint-Denis Pleyel	2023
Ligne 16/17 du Grand Paris Express (Pleyel, La Courneuve)	2024
Ligne 15 du Grand Paris Express Tram Express Nord phase 2 (Sartrouville - Noisy-le-Sec) Prolongement du tramway T8 à Paris (Rosa Parks RER E)	2025
Prolongement de la ligne 15 à Nanterre	2027



Densité de population et accessibilité aux transports collectifs (source : INSEE 2010, APUR 2014)

Stains et le nord-est de Saint-Denis apparaissent comme la partie du territoire la moins bien desservie par les modes lourds de transports collectifs, même avec le Tram Express Nord qui complètera le RER D et la ligne 13 du métro.

Le maillage des gares est relativement faible, ce qui engendre des temps de rabattement importants depuis certains quartiers, supérieurs à 15 minutes à pied ou en bus.

Cet enclavement concerne des quartiers pavillonnaires mais également des quartiers d'habitat collectif, dont certains en rénovation urbaine, le centre-ville de Stains, etc. **La densité de population, le faible taux de motorisation et les difficultés socio-économiques font de la desserte en transports collectifs un enjeu primordial pour ces quartiers.**

Un réseau de bus très fréquenté, marqué par les irrégularités

Le réseau de bus est composé d'une **dizaine de lignes Mobilien**, les plus structurantes dans la hiérarchie du STIF, d'une **seule ligne Express** reliant Stains à Paris en empruntant l'autoroute A1 (ligne 252), et d'une quarantaine de lignes de bus plus locales.



Fréquentation du réseau de bus (sources : STIF, RATP, Transdev, 2010 à 2013)

Certaines lignes de bus ont une fréquence de 4 à 10 mn toute la journée en semaine, atteignant ainsi le référentiel Mobilien*, et se rapprochant des tramways dont les usagers n'ont pas besoin de connaître les horaires à l'avance. Parmi ces lignes, la 170, la 150 et bientôt la 143 sont exploitées en bus articulés.

D'autres lignes, également très fréquentées et chargées, sont plus irrégulières. Sur certaines

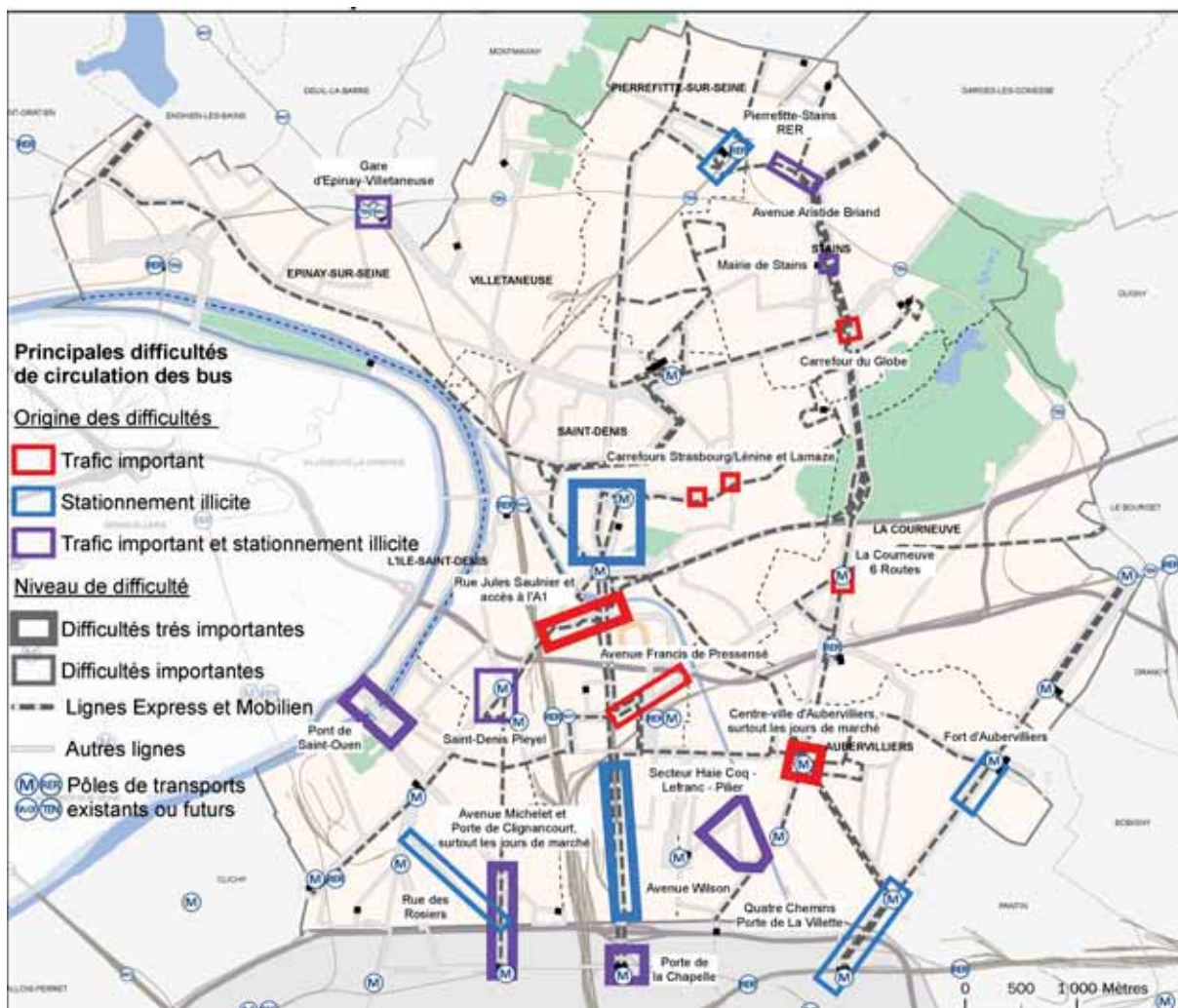
sections des lignes Mobilien 153, 255 et 268, le temps d'attente dépasse 10 mn voire 20 mn en heure de pointe. D'autres lignes non Mobilien sont également très sollicitées, l'offre ne répondant pas toujours à la demande. Ces lignes sont de fait plutôt réservées à des **usagers habitués** ou des visiteurs très captifs.

Les lacunes du réseau de bus se concentrent assez largement à **Stains et au nord-est de Saint-Denis**, déjà moins bien desservis par les modes lourds. Ce secteur est également celui où la **desserte le soir** est la plus faible (fréquences supérieures à 20 mn après 22h, ligne 253 ne circulant plus après 21h à Stains).

Le réseau de bus est très touché par les **difficultés de circulation, en particulier sur les voies départementales** qui sont à la fois les plus chargées et les plus empruntées par les bus. Le diagnostic des points durs bus réalisé avec la RATP (voir carte) fait ressortir **deux causes principales** de difficultés :

- **la saturation routière**, en particulier au niveau des ponts, accès aux autoroutes et au boulevard périphérique, carrefours majeurs...
- **le stationnement illicite** (aux arrêts, en double file...) et les livraisons hors des emplacements réservés compliquent la circulation et l'accostage des bus.

Les aléas de circulation dégradent la vitesse commerciale et la régularité des lignes de bus. Les fréquences et les itinéraires théoriques et sont loin d'être toujours respectés, rendant moins fiable et donc moins attractif ce mode de transport. Or, **les couloirs de bus sont peu nombreux et fragmentés** sur le territoire, et **aucun carrefour à feux n'est équipé de système de priorité au bus.**



Principales difficultés de circulation des bus (source : RATP, 2014)

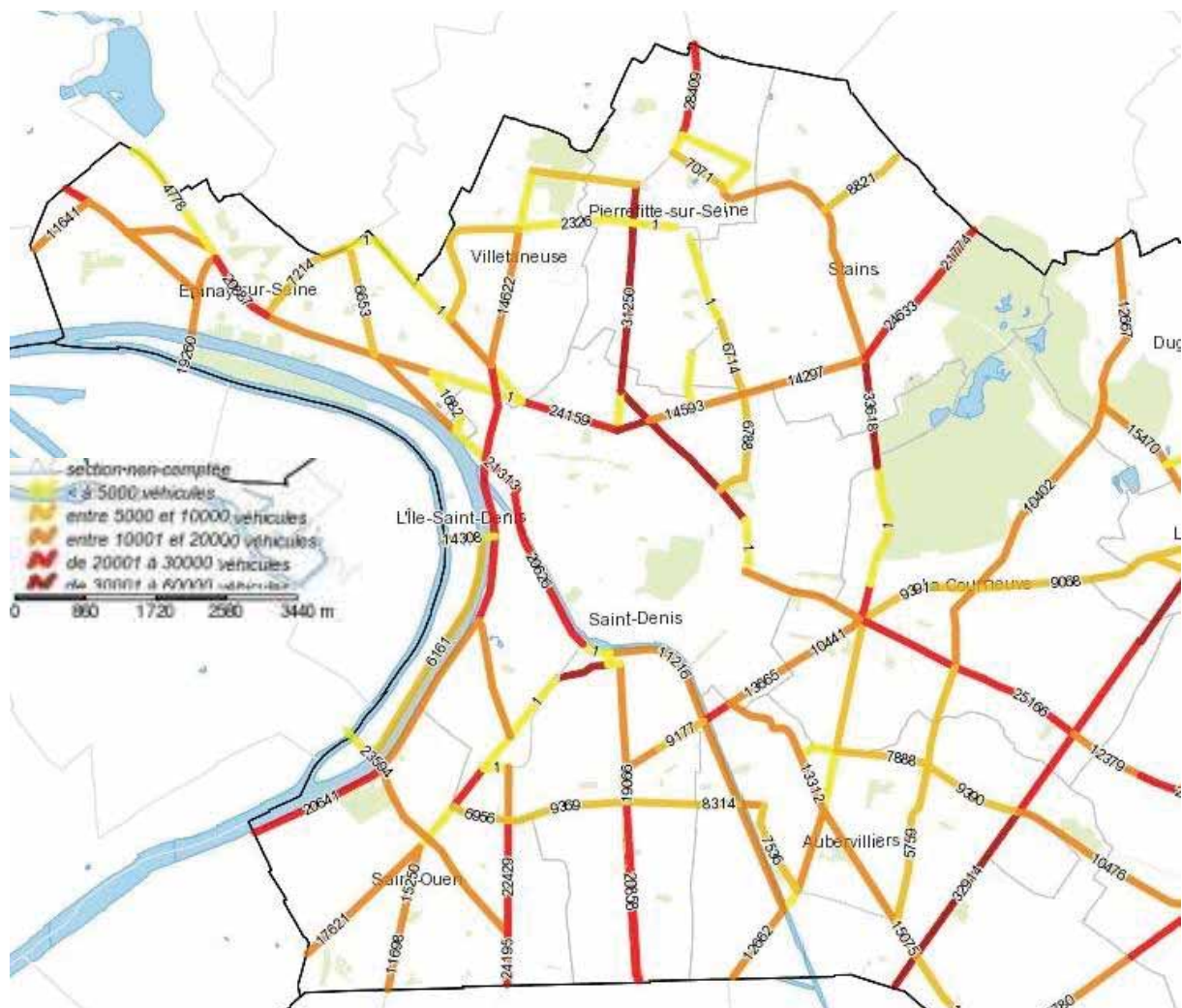
La circulation routière et le stationnement

La saturation du réseau de voirie

Plaine Commune bénéficie d'une **bonne desserte routière, grâce aux autoroutes A1 et A86** et du boulevard périphérique, autour desquels s'organise le réseau viaire. **Le maillage des voies locales apparaît moins fin** (surtout comparé à Paris), en raison notamment des coupures surfaciques, ce qui pénalise les modes actifs.

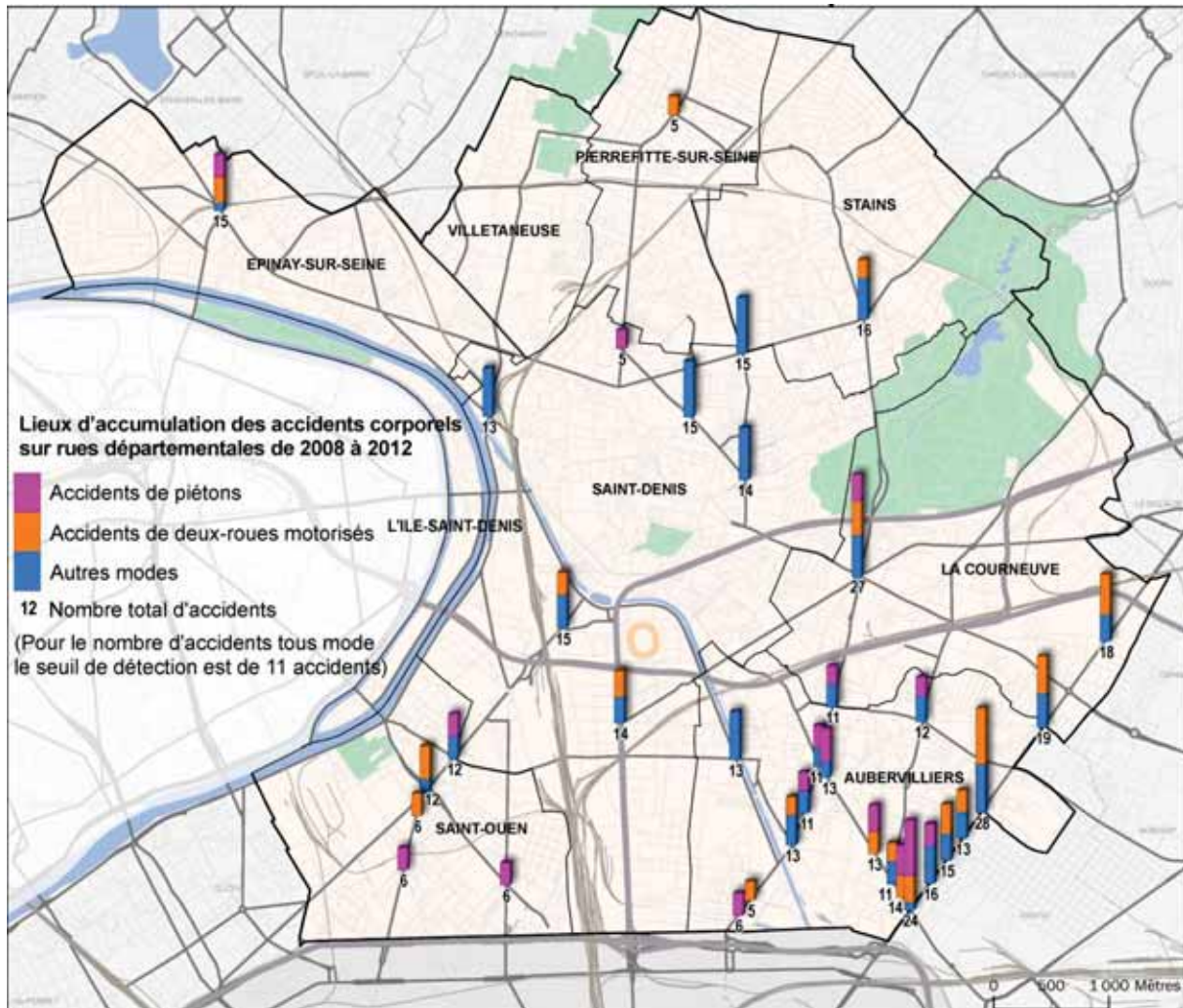
Aux heures de pointe, les conditions de circulation sont globalement très difficiles. Les autoroutes A1 et A86, le boulevard périphérique et leurs accès sont saturés, en particulier le matin, ainsi que plusieurs axes Nord-Sud du réseau départemental, et le pont de Saint-Ouen.

La présence de nombreux échangeurs incite certains automobilistes à effectuer des trajets internes à Plaine Commune par l'autoroute. Inversement, **le phénomène de shunt est assez développé**, le GPS aidant à contourner des difficultés de circulation par le réseau secondaire. A titre d'exemple, 15% des véhicules légers circulant sur l'ex RN2 à l'heure de pointe du matin effectuent la liaison entre l'A1 et le boulevard périphérique, d'après une enquête réalisée en 2013 par le Conseil départemental.



Trafic moyen journalier annuel sur les rues départementales (source : Conseil départemental, 2014)

Le nombre d'accidents de la route est important à Plaine Commune. Les secteurs les plus accidentogènes sont Aubervilliers globalement (commune la plus touchée du département par les accidents de la route) notamment l'ex RN2 et la RD20, ainsi que La Courneuve Six Routes et d'autres carrefours majeurs du territoire. **Les usagers les plus vulnérables sont les piétons et les deux-roues motorisés**, ainsi que les jeunes.



Lieux d'accumulation des accidents de la route (source : Conseil départemental, 2014)

Un déséquilibre entre stationnement sur voirie et dans les parkings

La réglementation du stationnement sur voirie peut constituer en :

- un stationnement payant, géré par horodateur ;
- un stationnement gratuit avec limitation de durée, géré par disque ou par horodateur.

En 2014, on totalise **environ 10 200 places de stationnement réglementées, majoritairement au sud du territoire**. Environ 7% de ces places sont réservés à des usagers spécifiques : personnes handicapées, véhicules de livraison, autopartage*...

Rapportée à la population, cette offre de stationnement réglementée apparaît faible (28 places pour 1 000 habitants), disparate suivant les communes et globalement inférieure à celle des communes proches de Paris.

Le respect de la réglementation est faible voire très faible sur le territoire. D'après une enquête réalisée en 2014 sur un échantillon de 2 000 places publiques, le taux de respect moyen des visiteurs à 15h est de l'ordre de **35%** dans les six villes où le stationnement est réglementé.

Ces deux facteurs contribuent à la **faible rotation des véhicules sur les places de stationnement dans certains secteurs** (véhicules ventouses, stationnement résidentiel et pendulaire).

Alors que le stationnement sur voirie connaît une forte pression, les parkings sont globalement sous-utilisés. Ce constat s'observe sur :

- les sept parkings publics en ouvrage gérés par Plaine Commune (plus de 3 300 places au total), à l'exception de celui de Saint-Denis Basilique ;
- les parkings publics communaux en ouvrage, ceux de surface semblant plus utilisés (notamment près des pôles de transport) ;
- de nombreux parkings privés (de surface ou en ouvrage), notamment dans le parc immobilier des bailleurs sociaux.

En 2015, trois parkings communautaires offrent une période de gratuité (30 minutes ou 1h30) aux visiteurs horaires. Cette période de gratuité bénéficie à une part importante des visiteurs.

La moindre attractivité des parkings s'explique par différents facteurs :

- le prix inférieur, voire la gratuité du stationnement sur voirie ;
- la facilité : il est plus rapide et confortable d'occuper une place sur la voirie, et le véhicule peut rester visible de son propriétaire ;
- l'environnement de certains parkings : manque d'entretien, insécurité réelle ou ressentie, etc.

Les modes actifs

La mise en œuvre progressive du Plan vélo

La pratique du vélo est peu répandue à Plaine Commune au regard du potentiel de ce mode de déplacement, économique, écologique et le plus rapide en zone urbaine dense pour des distances inférieures à 3 km. La topographie du territoire est par ailleurs favorable à son usage.

A travers son Plan vélo adopté en 2011, Plaine Commune porte une politique globale de prise en compte des besoins des cyclistes, en termes de confort et de sécurité des parcours, de stationnement, de services et d'information.

Le Plan vélo se compose en particulier du Schéma directeur des itinéraires cyclables (SDIC), qui donne des priorités d'aménagement pour relier les villes et les pôles d'intérêt du territoire entre eux. En 2015, **environ un tiers des itinéraires du SDIC ont été réalisés** :

- 40 km d'itinéraires principaux sur les 105 km planifiés au SDIC ;
- 34 km d'itinéraires secondaires sur les 115 km planifiés au SDIC.

Hormis certaines liaisons de grande portée, comme le long du canal Saint-Denis et des berges de Seine, des tramways T5 et T8, **ces itinéraires restent largement discontinus**.

S'y ajoutent 84 km d'itinéraires tertiaires, dans les zones 30 et zones de rencontre. L'**extension des zones de circulation apaisée** favorise les déplacements à vélo à l'échelle de quartiers (notamment par les doubles sens cyclables), mais ne contribue qu'à la marge au réseau structurant.

La mise en œuvre progressive du tourne-à-droite ou tout-droit facilite également la circulation des cyclistes, en leur évitant des arrêts pénalisants au feu rouge, tout en satisfaisant pleinement aux exigences de sécurité.

Des **stations Vélib'** sont présentes à Saint-Ouen, Aubervilliers et la Plaine Saint-Denis, avec un maillage nettement moins fin qu'à Paris.

Le territoire est par ailleurs équipé de **trois consignes Véligo permettant le stationnement sécurisé des vélos**, en gares de Saint-Denis et Epinay-Villetaneuse, et au terminus Saint-Denis Université de la ligne 13. Le nombre d'abonnés témoigne du succès de ces consignes. 2 400 places de **stationnement vélo sur arceaux**, en libre accès dans la rue, sont réparties sur l'ensemble du territoire pour des usages de plus courte durée.



Consigne Véligo à Saint-Denis Université (source : RATP)

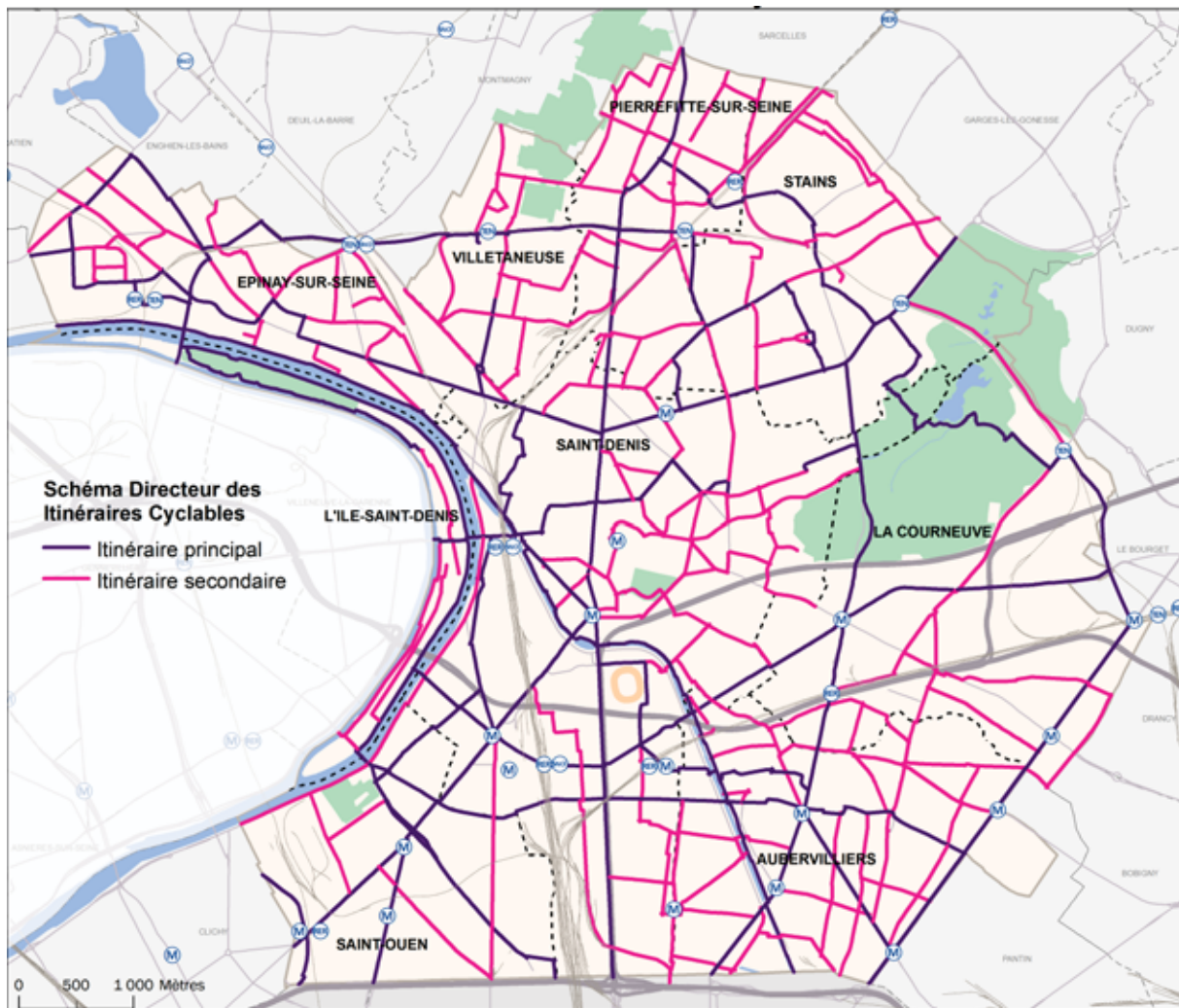


Schéma directeur des itinéraires cyclables (source : Plaine Commune, 2011)

Des conditions de marche à améliorer

Les déplacements à pied sont très nombreux, mais contraints sur le territoire, en raison :

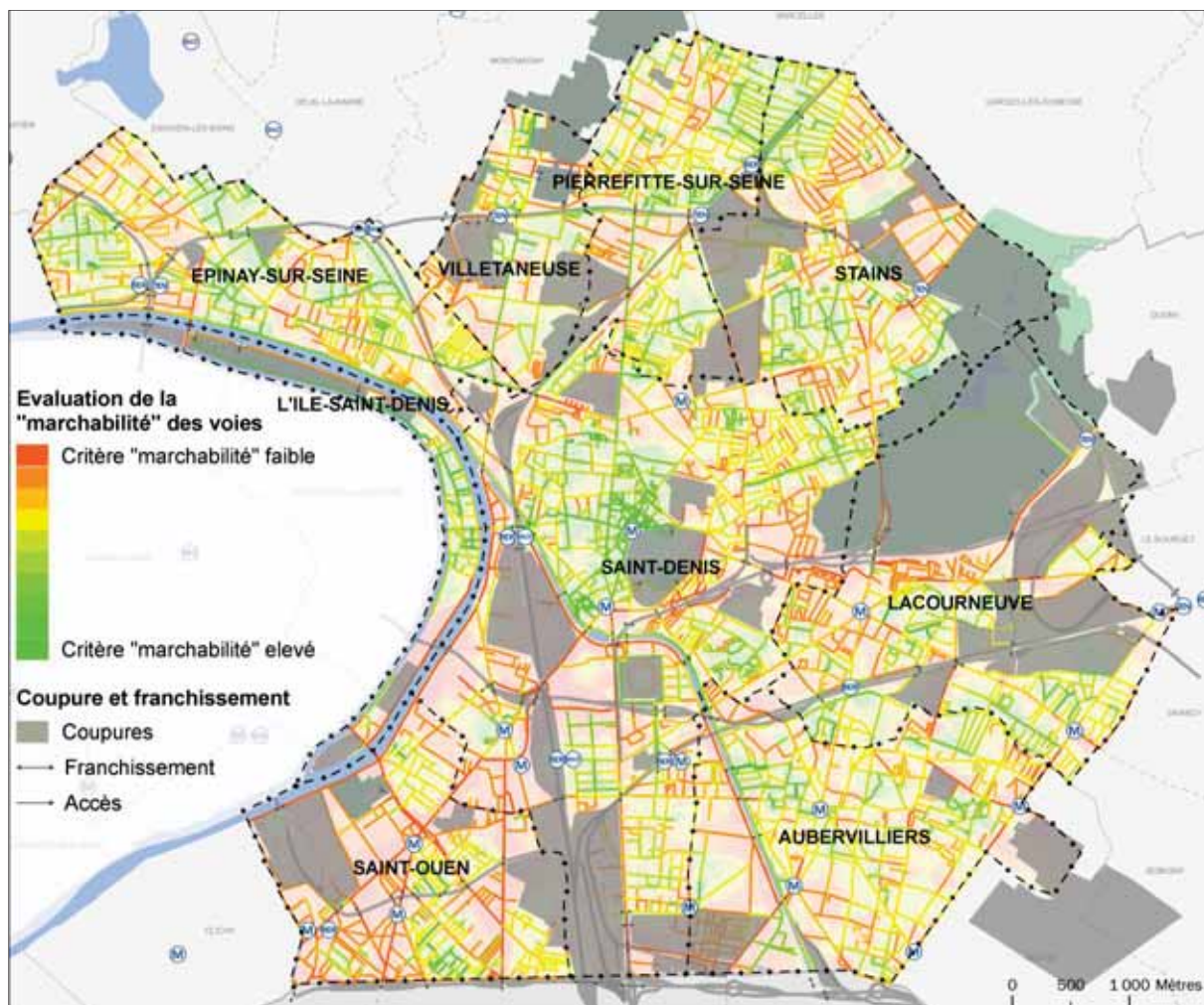
- des nombreuses **coupures urbaines** (Seine, canal, autoroutes, voies ferrées, grandes emprises industrielles...), qui obligent le piéton à effectuer des détours ;
- d'un **maillage moyen de 120 à 125 m** entre les voies, contre 50 à 100 m recommandés pour faciliter la perméabilité piétonne par les villes travaillant sur le sujet (Bruxelles, Genève, Strasbourg) ;
- de la **non-accessibilité* aux personnes à mobilité réduite** de certains cheminements : en 2014, la voirie est accessible à 45% aux handicapés physiques, et à 67% aux malvoyants et non-voyants ;
- de la **dégradation de certains espaces** dédiés aux piétons : trottoirs non revêtus, abîmés, occupés par des véhicules, voire inexistants ;
- des niveaux de **trafic routier**, des **accidents**, de la **pollution** atmosphérique et du **bruit** générés ;

- d'un **éclairage** qui n'est pas toujours conçu pour le piéton (candélabres très hauts, orientés vers la chaussée), et parfois défaillant ;
- de l'**insécurité** réelle ou ressentie dans certaines zones, génératrice d'anxiété et de stress.

La « **marchabilité*** » du territoire, c'est-à-dire son aptitude à offrir au piéton des conditions de déplacement efficaces, confortables et sûres, a été évaluée à partir de plusieurs facteurs pondérés : coupures urbaines, zones de circulation apaisée, accessibilité aux PMR, éclairage, bruit.

La carte qui en résulte met en évidence des **zones déjà adaptées à la marche, mais fragmentées** par les coupures, des **axes directs et lisibles mais peu agréables**, etc.

L'analyse de la marchabilité a été complétée par des comptages piétons, des réunions de travail, des visites de terrain et la concertation du public pour évaluer **les flux de piétons actuels, les besoins de liaison non satisfaits et ceux à venir** avec les projets urbains et de transport. Ce diagnostic croisé a permis d'identifier les itinéraires piétons stratégiques sur l'ensemble de Plaine Commune (voir action 1.1.1).



Synthèse des secteurs marchables (sources : Plaine Commune, 2014)

Le transport de marchandises

Une faible utilisation des voies d'eau et voies ferrées

Le transport de marchandises est une fonction indispensable à la vie économique du territoire, et une filière créatrice d'emplois. Il est également une source de nuisances importante (pollution, bruit, encombrements...), car **assuré à 90% par la route** en Ile-de-France, d'après l'IAU îdF. A Plaine Commune, le fret routier contribue à près de 13% des émissions de gaz à effet de serre en 2005, selon le Bilan carbone.

La présence de la Seine, du canal Saint-Denis et d'infrastructures ferroviaires aux portes de Paris confère à Plaine Commune des **solutions de transport de marchandises alternatives** intéressantes, et une position stratégique à l'échelle régionale.

Toutefois, la plupart des sites à vocation logistique identifiés par le PDUIF ne sont pas ou peu utilisés pour du fret ferroviaire ou par voie d'eau.

Les principales potentialités de développement se situent sur le canal Saint-Denis et sur les ports fluviaux de Saint-Ouen et de Saint-Denis-l'Etoile, à condition du maintien de leur vocation économique.

Chargements et déchargements de marchandises (en tonnes manutentionnées)	
Ports sur la Seine	
Saint-Denis-l'Etoile	155 000 tonnes en 2013 (Cemex Granulats et port public)
Docks de Saint-Ouen	104 000 tonnes en 2013 (SYCTOM)
Pont de Saint-Ouen	aucune activité sur le port public
Epinay-la-Briche	800 tonnes (SIAAP) et 281 tonnes (port public) en 2012
Ports sur le canal Saint-Denis	
Aubervilliers	537 296 tonnes (ensemble des ports situés à Aubervilliers) en 2012
Saint-Denis	donnée non disponible

Activité économique sur les ports du territoire (source : Ports de Paris, 2014)

En revanche, **le transport de marchandises par voie ferrée (hors transit) est très peu développé** sur le territoire.

Les embranchements ferroviaires* présents sur la Plaine Saint-Denis et dans la zone d'activités Jean Mermoz à La Courneuve ne sont pas utilisés actuellement. **Leur réactivation est envisageable à long terme** à Saint-Denis, dans le cadre du projet urbain Ouest Wilson, mais difficilement à La Courneuve, où les investissements nécessaires sont très lourds et ne seraient pas forcément rentabilisés.

Seule la CPCU (Compagnie parisienne de chauffage urbain) utilise le faisceau ferré des **Docks de Saint-Ouen**. Cet écoquartier* fait l'objet de plusieurs études pour y développer le fret fluvial et ferré.



Sites à vocation logistique à préserver (source : PDUIF, 2014)

C. La stratégie

Mathieu Rondel/Plaine Commune



En synthèse

Le Plan local de déplacements et le Plan marche s'inscrivent dans le projet de territoire, celui d'un développement solidaire, inclusif et durable.

L'objectif de réduction des déplacements motorisés et d'essor massif des modes alternatifs constitue un **véritable défi, mais nécessaire**, pour répondre aux besoins de la population, faire face au changement climatique et accompagner le développement urbain.

Pragmatique, **cette stratégie se décline en objectifs précis, localisés et hiérarchisés** à court, moyen et long terme.

Les enjeux de la mobilité durable

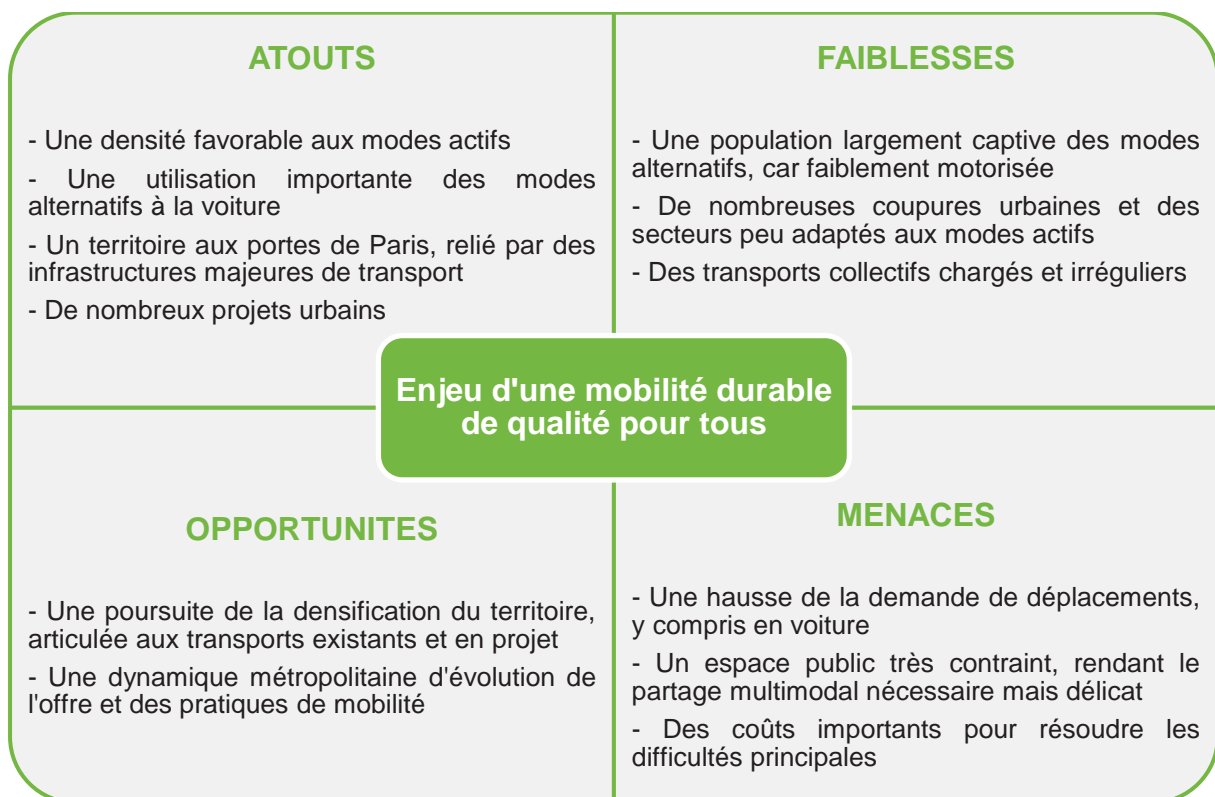
La mobilité concerne chacun d'entre nous au quotidien, et influe sur de multiples domaines. Améliorer les déplacements répond à plusieurs enjeux :

- **l'enjeu économique et social** : l'accessibilité est une condition clé d'attractivité du territoire pour les entreprises et les habitants, et d'équité au sein de la population ;
- **l'enjeu environnemental et de santé publique** : se déplacer « autrement » contribue à protéger la qualité de l'air, à lutter contre le changement climatique, à vivre en bonne santé ;
- **l'enjeu urbain** : la maîtrise des flux de déplacement est essentielle dans une ville en développement, pour un cadre de vie de qualité.

A certains égards, les jeux semblent faits à Plaine Commune : les habitants se déplacent majoritairement à pied et en transports collectifs, de nouvelles infrastructures assurent un maillage de plus en plus dense, les projets urbains s'accompagnent d'espaces publics requalifiés.

Pourtant, trois défis majeurs se posent pour aujourd'hui et pour demain :

- **le défi de la qualité des déplacements** : longs et contraints, les déplacements sont souvent mal vécus par les habitants et les salariés ;
- **le défi des inégalités d'accès à la mobilité** : certains quartiers restent enclavés, et les freins à la mobilité importants pour les PMR, les ménages non motorisés, etc. ;
- **le défi de la croissance des déplacements** : l'offre doit suivre le rythme de la demande, sur un territoire en densification, de plus en plus mobile.



Synthèse des enjeux de mobilité à Plaine Commune

Les objectifs chiffrés d'évolution de la mobilité

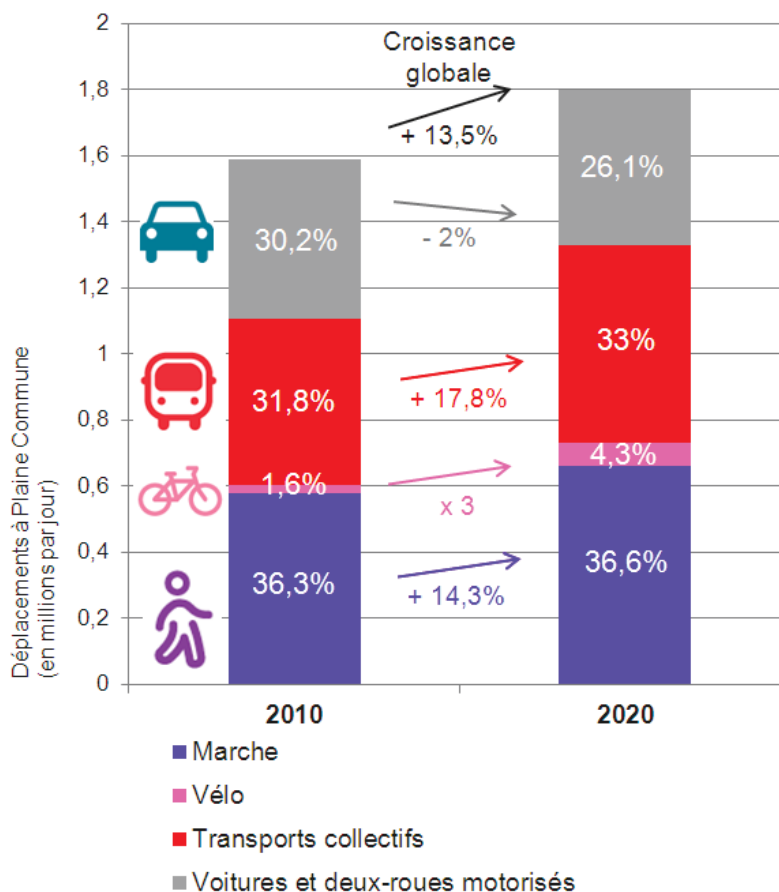
Face à ces enjeux, **quel est le niveau d'ambition à porter ?** Des objectifs quantitatifs permettent de mesurer l'effort à accomplir aujourd'hui, et les fruits de l'action demain.

On estime à 13,5% la croissance des déplacements à Plaine Commune de 2010 à 2020, hors déplacements de transit, en se basant sur l'enquête globale transport (EGT), la hausse prévisionnelle des habitants et des emplois.

Les vélos et les deux-roues motorisés sont dissociés dans les objectifs de report modal. Selon l'EGT, 1,6 % des déplacements sont effectués en vélo à Plaine Commune en 2010.

Dans ce contexte, **le Plan local de déplacements vise à :**

- **réduire de 2% les déplacements en voiture et en deux-roues motorisés**, objectif identique à celui du PDUIF à l'échelle régionale ;
- **augmenter la part des autres modes, en premier lieu le vélo** dont le potentiel est important, ainsi que les transports collectifs et la marche.



Objectifs de report modal à Plaine Commune, hors transit (source : PLD)

Ce scénario est à la fois très ambitieux et cohérent avec les caractéristiques, les besoins et les dynamiques à l'œuvre à Plaine Commune. **C'est sur des territoires comme Plaine Commune que le PDUIF situe le plus fort potentiel de développement des modes alternatifs** à la voiture individuelle. « En cœur de métropole, il est tout à fait envisageable de s'orienter vers une structure de la mobilité comparable à celle de Paris, car la densité urbaine est déjà forte et sera confortée par la

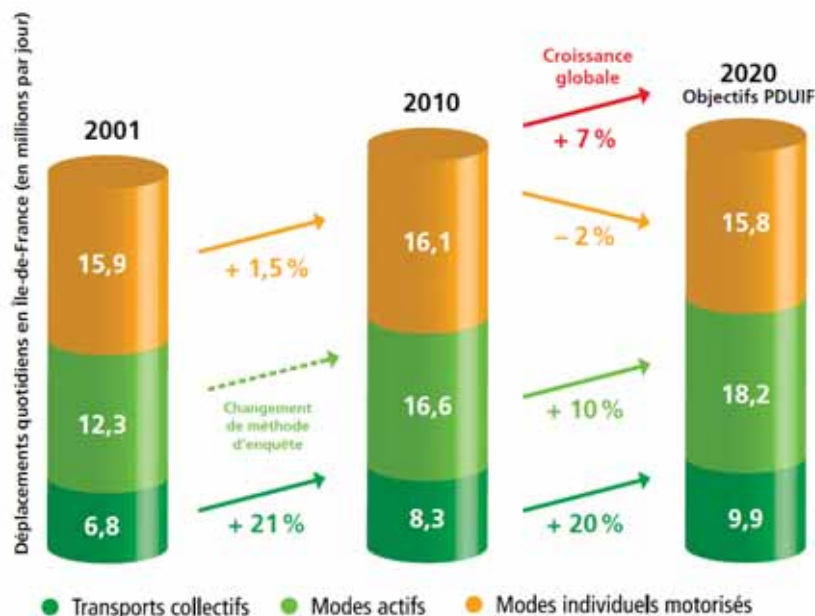
mise en application des principes d'aménagement et de développement urbains portés par le SDRIF. »

Ce scénario est également nécessaire face à l'urgence de la transition écologique. Il contribuera à atteindre l'objectif du Plan Climat de Plaine Commune, à savoir une réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020.

La mise en œuvre de l'ensemble des actions du PLD est nécessaire à l'atteinte des objectifs de report modal, et notamment des nombreuses actions dont le PLD n'est pas à l'origine, telles que les nouvelles infrastructures de transports collectifs (Grand Paris Express, Tram Express Nord, etc.).

Par ailleurs, **d'autres facteurs clés influenceront sur l'évolution de la mobilité**, parmi lesquels :

- les changements de pratiques individuelles : si les politiques de déplacement ont un impact majeur, ce sont les individus qui décident si, quand, où et comment ils se déplacent ;
- une restriction de la circulation routière dans la métropole (voir ci-dessous) ;
- le prix des carburants.



Objectifs de report modal en Ile-de-France (source : PDUIF, 2014)

La priorisation des investissements

Une politique volontariste en faveur de la mobilité durable requiert des moyens financiers considérables, en particulier à Plaine Commune où les coupures urbaines sont importantes. De larges moyens sont déjà engagés, à travers les projets d'infrastructure, les opérations d'aménagement urbain, de requalification d'espace public, etc.

L'effort d'investissement nécessaire à la mise en œuvre du Plan local de déplacements et du Plan marche **appelle à hiérarchiser les actions** dans le temps. Pour cela, le choix a été fait de mettre l'accent sur **l'intensité des usages** parmi les variables à prendre en compte.

La confrontation des flux aux conditions de déplacement a permis d'identifier les lieux de difficultés majeures, les « **points durs** » **à traiter en priorité pour les bus, les piétons et les cyclistes**. Ces points durs se situent dans des périmètres de projet, mais également dans le tissu urbain diffus.

Une restriction de la circulation dans la métropole

En 2010, Plaine Commune a été retenue pour participer à l'expérimentation de **zones d'action prioritaires pour l'air** (ZAPA), mesure phare de la loi Grenelle II visant à lutter contre la pollution atmosphérique en interdisant l'accès des véhicules les plus polluants en zone dense.

Compte-tenu des résultats d'étude et du cadre réglementaire de la ZAPA, Plaine Commune a décidé en 2012 de ne pas mettre en œuvre cette expérimentation, tout en restant mobilisée en faveur d'un dispositif cohérent et équitable d'amélioration de la qualité de l'air.

Ainsi en 2014, Plaine Commune a décidé d'être partie prenante du **Plan Qualité de l'air annoncé par la Ville de Paris**. Cette démarche vise à restreindre progressivement la circulation des véhicules les plus polluants, sur un périmètre couvrant le territoire parisien et les communes incluses dans l'enceinte de l'autoroute A86.

La **Métropole du Grand Paris**, qui s'est vue confiée la compétence « zones à circulation restreinte », pourra apporter des réponses socialement acceptables à l'enjeu de la qualité de l'air, dans le cadre d'un travail partenarial avec les territoires auquel Plaine Commune prendra part.

D. Le programme d'actions

Mathieu Rondel/Plaine Commune



En synthèse

Le programme d'actions du PLD est structuré en quatre **axes stratégiques** :

- Axe n°1 : **Favoriser les déplacements à pied et à vélo**
- Axe n°2 : **Rendre les transports collectifs plus attractifs**
- Axe n°3 : **Maîtriser la circulation automobile et le stationnement**
- Axe n°4 : **Rationaliser l'organisation du transport de marchandises**
- Axe n°5 : **Susciter les changements de pratique de mobilité**

27 actions sont réparties selon ces axes et font l'objet d'une fiche action. Il peut s'agir :

- d'actions opérationnelles ;
- d'études à mener ou de réflexions à poursuivre avant d'aboutir à une opération ;
- de normes devant être déclinées dans les Plans locaux d'urbanisme.

Chaque fiche action rappelle les objectifs poursuivis, le contexte et les actions déjà menées, décrit les actions et leurs **conditions de mise en œuvre**, à savoir : les maîtres d'ouvrage et partenaires (notamment financiers) concernés, l'échéancier et le coût estimatif.

Axe n° 1 : Favoriser les déplacements à pied et à vélo

1.1 : Mettre en œuvre le Plan marche

Action 1.1.1	Résorption des points durs piétons
Maîtrise d'ouvrage : Plaine Commune, Conseil départemental	
Partenaires : ADEME (cofinancement du Plan marche)	
Echéancier :	

Objectifs

- **Faciliter et développer la pratique de la marche**, en la rendant plus sûre et agréable
- **Réduire les déplacements de courte distance en voiture**, afin d'améliorer la qualité de l'air et lutter contre le changement climatique
- **Prioriser les aménagements en fonction des usages**, au-delà des périmètres de projet

Contexte et actions déjà menées

La marche est le **premier mode de déplacement** en Ile-de-France, et plus encore à Plaine Commune où 68% des déplacements internes au territoire sont effectués à pied. On se déplace à pied d'abord pour aller à l'école, à la gare, au marché... La marche est le mode de la **proximité**.

Les opérations d'aménagement permettent d'améliorer progressivement la « marchabilité » du territoire : extension des zones de circulation apaisée*, élargissement et requalification de trottoirs, végétalisation de l'espace public, nouvelles voies, etc. Pourtant, **le territoire reste globalement perçu comme peu propice à la marche**, par manque de confort, d'accessibilité, de sécurité ou d'entretien des cheminements, ou en raison de l'environnement urbain.

Le Plan marche permet d'identifier les **itinéraires piétons stratégiques** (voir carte ci-dessous), c'est-à-dire les plus empruntés ou qui présentent le potentiel le plus important pour accéder aux lieux de vie du quotidien. Le piéton rencontre parfois des difficultés sur une partie seulement de son parcours : **intervenir sur le « point dur » permet alors de revaloriser l'ensemble de l'itinéraire**.

Le Plan marche porte sur l'existant, en distinguant les **itinéraires principaux et secondaires**, selon l'importance des flux, des axes et des polarités reliés.

Il intègre également les évolutions à venir du territoire. Les **itinéraires opportuns** correspondent à des enjeux émergents avec les projets urbains, à des liaisons qui pourraient être plus empruntées par les piétons dans le futur, et donc valorisées. Les **itinéraires à créer ou aménager** regroupent des voies nouvelles (pour la plupart déjà à l'étude ou en projet) offrant des raccourcis particulièrement intéressants aux piétons, ainsi que des voies non aménagées pour le piéton (exemple : absence de trottoir).

Cette démarche répond aux objectifs du Contrat de développement territorial de favoriser la porosité et les liaisons urbaines, d'accompagner l'arrivée du Grand Paris Express, de promouvoir la nature et l'art dans la ville.

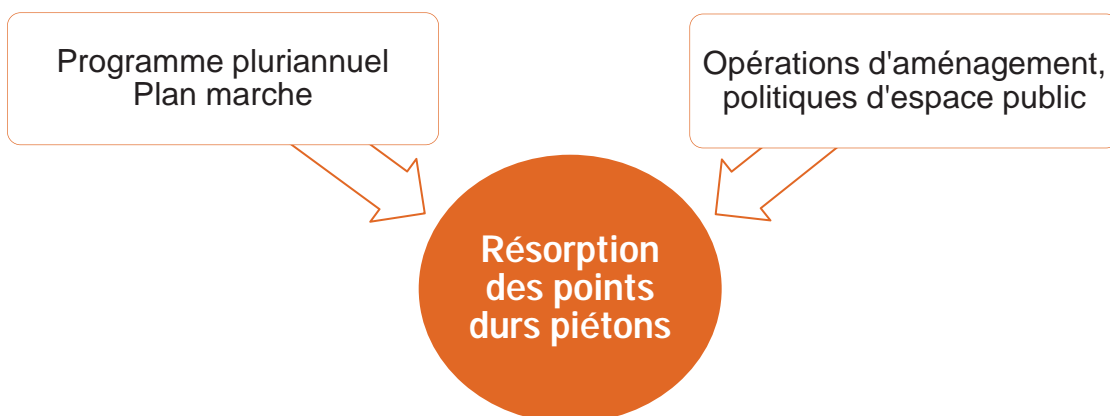
Descriptif de l'action

Les actions suivantes seront réalisées :

- **Programme pluriannuel de résorption de points durs piétons**, mis en œuvre à travers un budget dédié à Plaine Commune et l'accompagnement du Conseil départemental.

Les points durs prioritaires pourraient être les suivants, sous réserve de validation financière, politique et technique :

- rue Henri Barbusse à Villetaneuse,
 - avenue Gabriel Péri à Epinay-sur-Seine,
 - rue du Général Moulin à Pierrefitte-sur-Seine,
 - rue Pinel à Saint-Denis,
 - carrefour de l'avenue Michelet et de l'avenue du docteur Bauer à Saint-Ouen,
 - boulevard Marcel Paul à L'Ile-Saint-Denis,
 - des points durs à déterminer à Aubervilliers, La Courneuve et Stains.
- **Résorption d'un maximum de points durs piétons dans le cadre** et à travers le budget :
 - **des opérations d'aménagement** (ZAC, ANRU, projets de pôle...) : requalification ou création de voirie, d'espaces publics, d'ouvrages de franchissement ;
 - **des politiques d'espace public** : mise en sécurité du réseau de voirie (voir action 3.1.2), amélioration de l'éclairage, promotion de la culture et de la création, mise en œuvre de la Trame verte et bleue, etc.

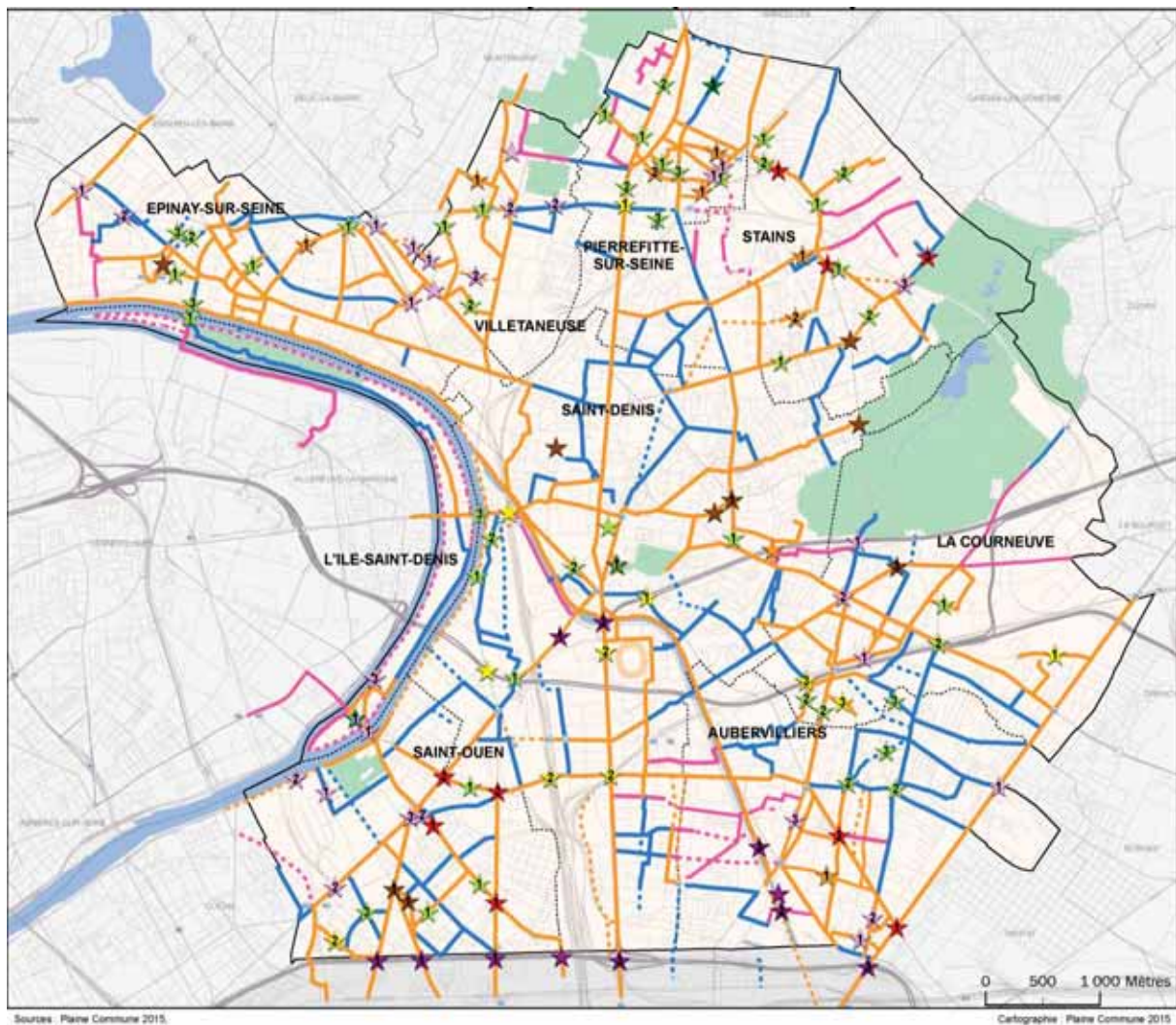


Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Résorption des points durs dans le cadre du programme Plan marche	Plaine Commune / Conseil départemental	en cours de validation	2016-2020
Résorption des points durs dans le cadre des opérations d'aménagement et des politiques d'espace public	Plaine Commune / Conseil départemental / aménageurs	ventilation dans les opérations	2016-2020 et au-delà

Indicateurs de suivi

- Nombre de points durs aménagés pour les piétons
- Pratique de la marche sur les itinéraires concernés par les aménagements



Sources : Plaine Commune 2015.
Fichier n°1517501

Cartographie : Plaine Commune 2015

Itinéraires stratégiques du Plan marche

- Itinéraire principal : très emprunté par les piétons ou liaison forte entre pôles
- Itinéraire secondaire : emprunté par les piétons
- Itinéraire opportun : potentiel à valoriser
- Itinéraire à créer ou aménager

Résorption des points durs piétons

Niveau de priorité défini par les élus municipaux

- 1 Court terme
- 2 Moyen terme
- 3 Long terme

Cadre de projet, enjeux à traiter

- ★ Plan marche
- ★ Trame verte et bleue
- ★ Mise en accessibilité aux PMR
- ★ Mise en sécurité du réseau de voirie
- ★ Plan lumière et/ou intervention artistique
- ★ Opération d'aménagement (ZAC, ANRU, espace public, projet de pôle...)
- ★ Contrat de développement territorial, Convention de partenariat Paris - Plaine Commune
- ★ Travaux en cours ou programmés

Itinéraires stratégiques et points durs piétons (source : Plaine Commune, 2015)

Action 1.1.2	Signalétique dédiée aux piétons
Maîtrise d'ouvrage : Plaine Commune	
Partenaires : ADEME (cofinancement du Plan marche)	
Echéancier :	
<div> <div>Court terme (1 à 2 ans)</div> <div>Moyen terme (3 à 5 ans)</div> </div>	

Objectifs

- **Faciliter l'orientation** des habitants, des salariés, des touristes et des visiteurs vers les points d'attraction du territoire
- **Inciter à la pratique de la marche**, en désamorçant certaines barrières mentales sur les temps de parcours

Contexte et actions déjà menées

Une grande partie des déplacements quotidiens peut se faire à pied en milieu urbain : en 15 mn, on parcourt déjà environ 1 km. Avec le vélo, il s'agit d'un des modes les plus rapides, économiques, bénéfiques pour l'environnement et la santé. **Mais chacun n'en a pas conscience**, ce qui peut amener à utiliser la voiture, le bus ou le tramway pour quelques arrêts seulement.

L'information est essentielle pour permettre au piéton non seulement de prendre conscience de la facilité à se déplacer, mais aussi de s'orienter sur l'espace public. **Le déploiement d'une signalétique piétonne, en temps de parcours plutôt qu'en distances, constitue un levier efficace** pour faciliter la marche.

De nombreuses villes en France et à l'étranger ont déjà fait ce choix. **Des réflexions sont engagées à Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Villetaneuse et Aubervilliers** sur une signalétique piétonne, le plus souvent pour promouvoir l'activité physique donc avec une clé d'entrée santé.



Recommandation du Programme national nutrition santé (source : INPES)

Pour autant, **la signalétique ne doit pas encombrer davantage l'espace public** : un mobilier urbain supplémentaire gênant les cheminements piétons serait contreproductif. La complémentarité avec les panneaux existants, la mutualisation des supports, une réflexion ouverte et artistique sur les formes de signalétique, doivent permettre d'éviter cet écueil.

Dans les transports collectifs, **les temps de parcours à pied sont de plus en plus souvent intégrés à l'information voyageurs**, dans les moteurs de recherche d'itinéraires ou sur les plans de quartier. Informer les usagers sur l'ensemble des modes et services de mobilité contribue à l'évolution des comportements.

Descriptif de l'action

Les actions suivantes seront réalisées :

- **Elaboration du Schéma directeur de jalonnement piéton**, afin d'identifier précisément les lieux d'implantation de la signalétique sur les itinéraires stratégiques, ses caractéristiques, les contraintes techniques et les coûts, puis d'établir une programmation pluriannuelle.
- **Mise en place de la signalétique piétonne** selon la programmation adoptée.

Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Elaboration du Schéma directeur de jalonnement piéton	Plaine Commune	50 000 €	2016
Mise en place de la signalétique piétonne	Plaine Commune	en cours de validation	2016-2020

Indicateurs de suivi

- Linéaire d'itinéraires stratégiques jalonnés pour les piétons
- Facilité d'orientation des usagers autour des pôles principaux

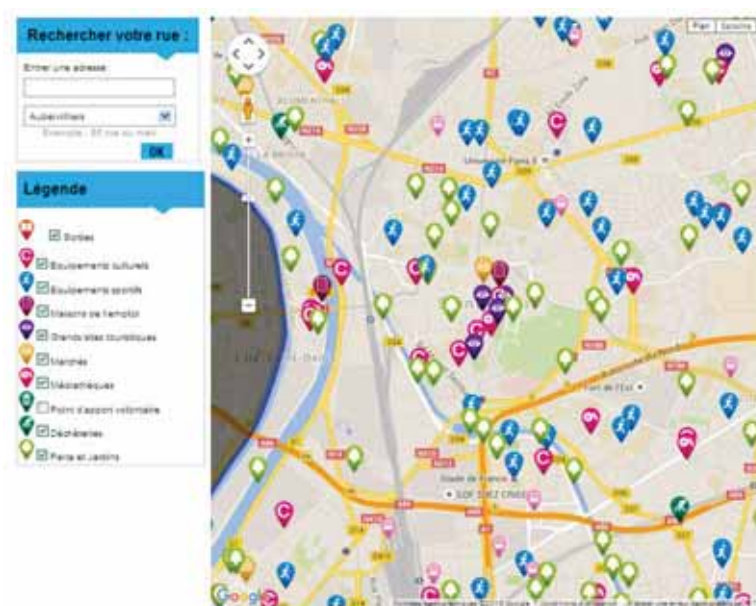
Action 1.1.3	Plan piéton grand public
Maîtrise d'ouvrage : Plaine Commune	
Partenaires : ADEME (cofinancement du Plan marche)	
Echéancier :	
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 5px 10px; border-radius: 10px;">Court terme (1 à 2 ans)</div> <div style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 5px 10px; border-radius: 10px;">Moyen terme (3 à 5 ans)</div> </div>	

Objectifs

- **Faciliter l'orientation** des habitants, des salariés, des touristes et des visiteurs vers les points d'attraction du territoire
- **Inciter à la pratique de la marche**, sensibiliser le grand public sur ses atouts

Contexte et actions déjà menées

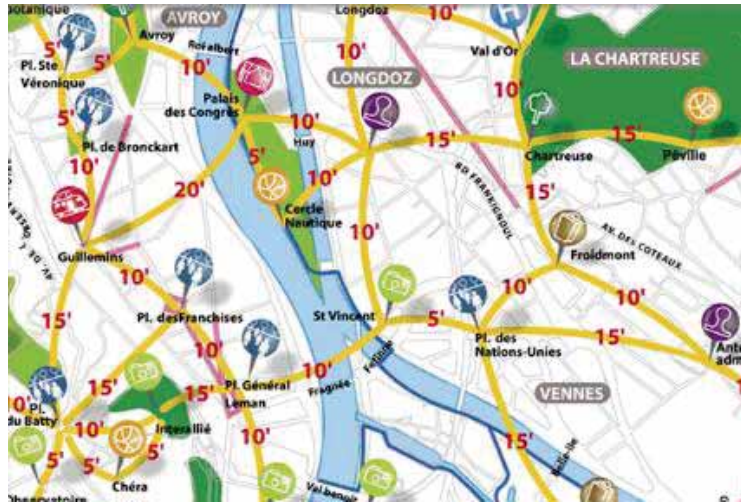
Plaine Commune a à cœur de faire connaître le territoire à ceux qui le visitent, mais également à ceux qui y habitent et y travaillent. Accessible sur le site Internet et l'application mobile, **la carte interactive « autour de moi »** permet ainsi de localiser les lieux d'intérêt par catégorie (sport, culture, commerces...) et de **déterminer l'itinéraire pour s'y rendre, notamment à pied**.



Carte « autour de moi » de Plaine Commune (source : site Internet)

Les offices du tourisme et les équipements du territoire mettent également à la disposition du public des **plans en format papier**, de l'échelle du quartier à celle de Plaine Commune : plans de ville classiques, plans des sites touristiques, des itinéraires cyclables, des randonnées, etc. Dans certaines communes comme Stains et Pierrefitte-sur-Seine, il n'existe pas encore de plan de ville.

A Genève, Strasbourg et d'autres villes, **des plans dédiés aux piétons ont été édités**, sur lesquels les atouts de la marche sont expliqués, **les principaux itinéraires et les temps de parcours** associés représentés de façon claire et pédagogique.



Plan piéton de la ville de Liège (source : site Internet)

Descriptif de l'action

Les actions suivantes seront réalisées :

- **Poursuite du développement de la carte interactive**, notamment en rendant la recherche d'itinéraires la plus simple, directe et multimodale possible, incluant le temps de parcours à pied.
- **Intégration d'informations sur la marche sur les plans réédités ou créés** : principaux itinéraires et temps de parcours, bienfaits de la marche sur l'environnement et la santé, etc.
- **Edition d'un plan dédié aux piétons à l'échelle de Plaine Commune** si ces expérimentations s'avèrent concluantes.

Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Poursuite du développement de la carte interactive « autour de moi »	Plaine Commune	moyens internes	2016-2018
Intégration d'informations sur la marche sur les plans réédités ou créés	Plaine Commune	pas de surcoût	2016-2018
Edition éventuelle d'un plan dédié aux piétons (conception et impressions)	Plaine Commune	15 000 €	2018-2020

Indicateurs de suivi

- Nombre de visites de la carte « autour de moi » sur le site Internet et l'application mobile
- Part des recherches d'itinéraires sur cette carte pour lequel le mode piéton a été sélectionné
- Nombre de plans papier diffusés sur le territoire donnant des informations sur la marche

1.2 : Améliorer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Action 1.2.1	Poursuite de la mise en œuvre du PAVE
Maîtrise d'ouvrage : Plaine Commune, Conseil départemental	
Partenaires : STIF (financement à 75% pour les arrêts de bus), RATP	
Echéancier :	

Objectifs

- **Rendre accessible la voirie aux personnes à mobilité réduite**, dans une approche pragmatique ciblant les besoins prioritaires
- **Améliorer les conditions de marche** pour l'ensemble des usagers

Contexte et actions déjà menées

Conformément à la loi du 11 février 2005, **Plaine Commune a adopté son Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) en 2009**. Ce document fixe les dispositions susceptibles de rendre accessibles aux personnes en situation de handicap l'ensemble des cheminements piétons et aires de stationnement du territoire.

Sa mise en œuvre est assurée par Plaine Commune et le Conseil départemental, à travers les **opérations d'aménagement**, la mise aux normes UFR* des **arrêts de bus**, et des **aménagements ponctuels** (abaissements de trottoirs, pose de bandes d'éveil à la vigilance et de potelets, équipement sonore des feux, etc.)

En 2014, **le bilan de l'accessibilité à Plaine Commune est contrasté** :

- entre 45% (handicap moteur) et 67% (handicap visuel) de la voirie,
- 85% des points d'arrêt de bus sur voirie communautaire,
- 72% des points d'arrêt de bus sur voirie départementale,
- 24 lignes de bus, soit environ la moitié des lignes desservant le territoire.

Face à l'ampleur des travaux nécessaires et à l'objectif de continuité dans la chaîne de déplacements, **le PDUIF, le Plan marche et la stratégie de révision du PAVE convergent pour prioriser davantage les investissements sur les itinéraires les plus usuels vers les pôles générateurs**.

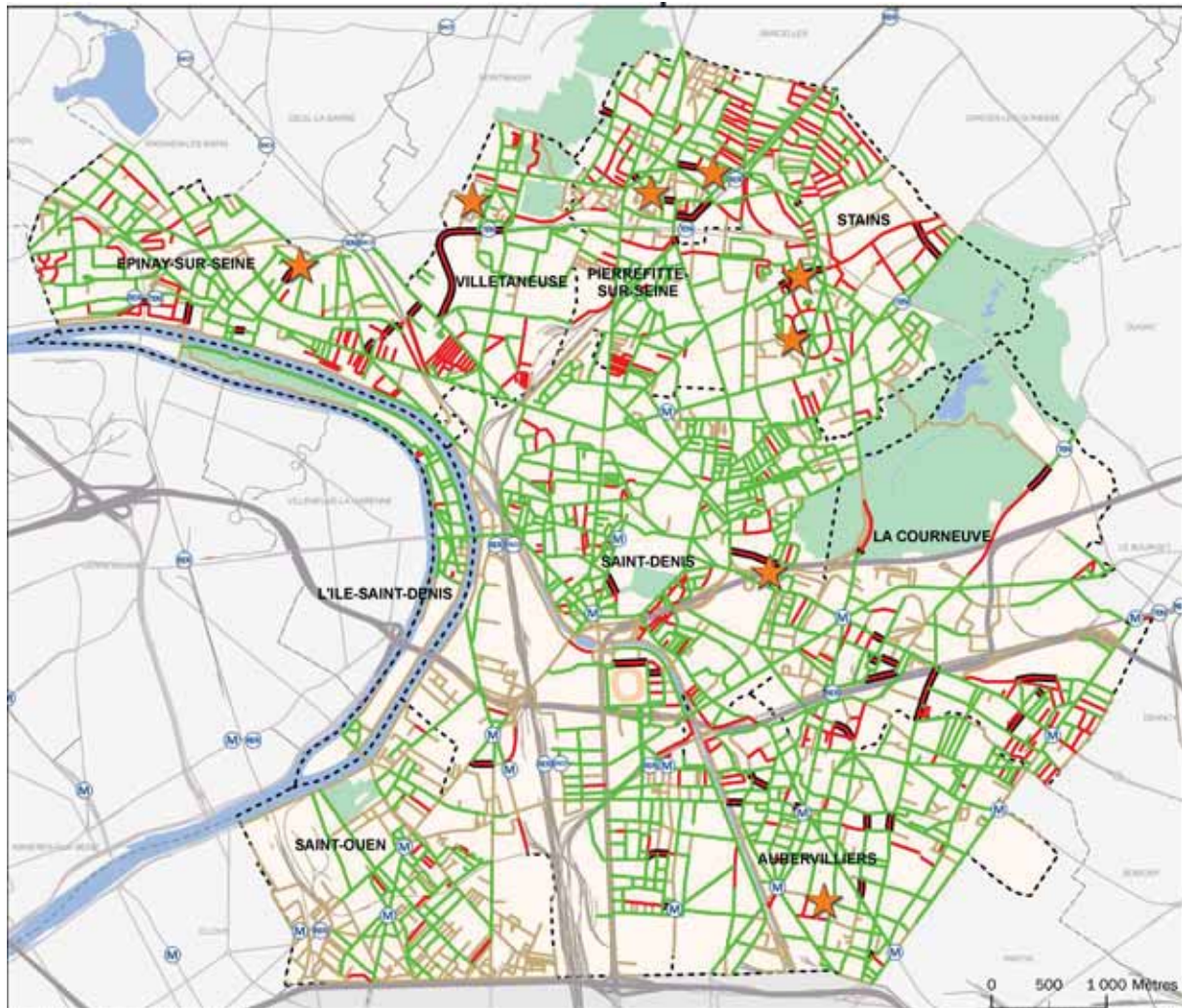
Descriptif de l'action

Les actions suivantes seront réalisées :

- **Mise en accessibilité complète des points durs piétons** à terme (voir action 1.1.1), y compris les largeurs de cheminement.
- **Mise en accessibilité des itinéraires stratégiques du Plan marche**, a minima les traversées piétonnes et le mobilier urbain.
- **Poursuite des travaux de mise aux normes PMR** sur l'ensemble de la voirie : points d'arrêt de bus, places de stationnement, traversées piétonnes, mobilier urbain, etc.

Ces actions s'inscriront dans une **démarche continue de concertation et de communication** avec les associations représentatives des personnes en situation de handicap.

La **mise en accessibilité des transports collectifs** (lignes de bus et réseau ferroviaire) sera assurée en parallèle par la RATP, la SNCF et RFF, dans le cadre du Schéma directeur d'accessibilité (SDA) de la région Ile-de-France.



Sources : Plaine Commune, diagnostic accessibilité 2015
Fichier n°1405401

Cartographie : Plaine Commune 2015

- Cheminement accessible aux handicapés physiques et visuels
- Cheminement non accessible pour l'un ou les deux types de handicap
- Cheminement non diagnostiqué
- Mise en accessibilité des itinéraires stratégiques du Plan marche (a minima les traversées et le mobilier)
- ★ Mise en accessibilité complète des points durs piétons, à terme (y compris les largeurs de cheminement)

Accessibilité aux personnes à mobilité réduite (source : Plaine Commune, 2015)

Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Mise en accessibilité des arrêts de bus et de l'espace public (traversées, mobilier)	Plaine Commune	100 à 500 000 € par an	2016-2020

Mise en accessibilité complète des points durs piétons (y compris largeurs de cheminement)	Plaine Commune	ventilation dans les opérations d'aménagement et le Plan marche	2016-2020 et au-delà
--	----------------	---	----------------------

Indicateurs de suivi

- Parts de la voirie accessible aux personnes en situation de handicap moteur et visuel
- Nombre de places de stationnement pour les PMR sur voirie
- Part des points d'arrêt bus accessibles
- Nombre de lignes de bus accessibles

1.3 Accélérer la mise en œuvre du Plan vélo

Action 1.3.1	Aménagement d'itinéraires cyclables structurants
Maîtrise d'ouvrage : Conseil départemental, Plaine Commune, aménageurs	
Partenaires : Région Île-de-France (financement à 50% ou 60% des aménagements)	
Echéancier :	
<div> <div>Court terme (1 à 2 ans)</div> <div>Moyen terme (3 à 5 ans)</div> <div>Long terme (6 à 10 ans)</div> </div>	

Objectifs

- **Faciliter et encourager la pratique du vélo au quotidien**, en la rendant plus sûre, agréable et efficace
- **Donner de la visibilité** et une image positive du vélo sur l'espace public

Contexte et actions déjà menées

La pratique du vélo est peu répandue à Plaine Commune, malgré ses avantages. Les enquêtes menées auprès de la population révèlent des **difficultés concrètes**, parmi lesquelles le manque d'aménagements cyclables, et des **freins psychologiques**.

L'objectif du PLD est d'atteindre une part modale du vélo de 4%, soit de **multiplier par trois les déplacements en vélo sur le territoire**, entre 2010 et 2020.

Adopté en 2011, le Schéma directeur des itinéraires cyclables de Plaine Commune vise à parvenir à un réseau de 220 km d'itinéraires à terme, dont environ un tiers a déjà été aménagé. Chaque année, de nouveaux itinéraires sont créés, à l'occasion des projets urbains, de tramway, par l'ouverture de couloirs de bus aux vélos et des opérations spécifiques.

Globalement, l'amélioration des parcours à vélo sur les voies locales, grâce à l'extension des zones de circulation apaisée et la systématisation des doubles sens cyclables, progresse plus rapidement que sur les voies structurantes.

Or, **l'aménagement cyclable des grands axes routiers constitue un levier essentiel d'incitation à l'usage du vélo**, tant pour valoriser leurs avantages (directs et lisibles) que pour réduire leurs inconvénients (trafic et vitesses élevés...). Séparer les vélos de la circulation générale est bien souvent nécessaire en termes de sécurité sur ces axes. La visibilité d'aménagements spécifiques contribue également à rassurer les cyclistes actuels et potentiels, ce qui peut les rendre pertinents même lorsque le trafic routier est moins important.



Exemples de piste cyclable et de couloir mixte bus -vélo (source : Plaine Commune)

Descriptif de l'action

Les actions suivantes seront réalisées :

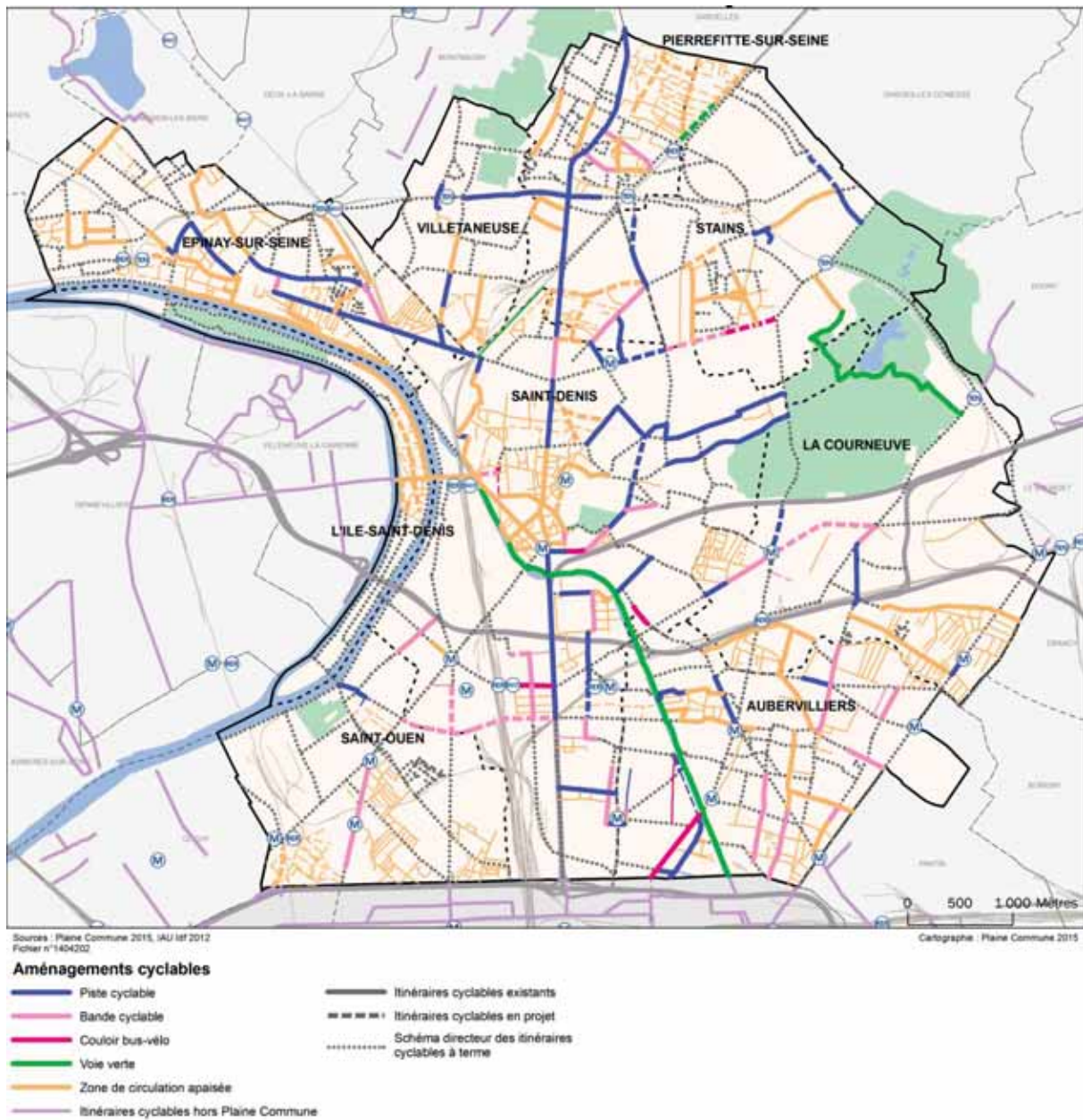
- **Aménagement cyclable des itinéraires prioritaires d'ici 2020** (en cours de validation) parmi les itinéraires principaux du SDIC, afin de constituer un réseau vélo structurant Nord-Sud et Est-Ouest à l'échelle de tout le territoire, assurant des liaisons efficaces et sûres entre les villes.
- **Poursuite de la mise en œuvre du Schéma directeur des itinéraires cyclables**, en menant à terme les projets en cours, en intégrant systématiquement le vélo aux opérations d'aménagement, en réalisant les continuités manquantes.

Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Aménagement des itinéraires cyclables prioritaires	Conseil départemental / Plaine Commune	6 à 10 millions €	2016-2020
Poursuite de la mise en œuvre du Schéma directeur des itinéraires cyclables	Conseil départemental / Plaine Commune / aménageurs	ventilation dans les opérations d'aménagement	2016-2020 et au-delà

Indicateurs de suivi

- Part des itinéraires du SDIC aménagés, par type d'itinéraire (principal ou secondaire)
- Part des déplacements effectués à vélo (si donnée disponible dans la prochaine enquête globale transport)
- Nombre d'accidents corporels de cyclistes (si donnée disponible dans le prochain bilan du Conseil départemental)
- Evolution des comptages vélos sur les itinéraires aménagés



Itinéraires cyclables existants et en projet (source : Plaine Commune, 2015)

Action 1.3.2	Développement du stationnement et des services vélo
Maîtrise d'ouvrage : Plaine Commune, Villes, SNCF, RATP, aménageurs, collectif Bicyclo	
Partenaires : STIF (financement à 75% des consignes Véligo), Région Île-de-France, associations du territoire	
Echéancier :	
<div> <div>Court terme (1 à 2 ans)</div> <div>Moyen terme (3 à 5 ans)</div> <div>Long terme (6 à 10 ans)</div> </div>	

Objectifs

- **Faciliter et encourager la pratique du vélo au quotidien**, en la rendant plus sûre, agréable et efficace
- **Donner de la visibilité** et une image positive du vélo sur l'espace public

Contexte et actions déjà menées

Se déplacer en vélo requiert de pouvoir stationner son vélo facilement et en sécurité. De même que pour la voiture, **le stationnement joue un rôle crucial dans l'équipement et l'utilisation du vélo**.

A Plaine Commune, de nombreux arceaux permettent de stationner son vélo en libre accès sur l'espace public, dans les centres-villes et aux abords de la plupart des équipements. Cette offre de stationnement est adaptée pour des usages de courte durée.

Lorsque la durée du stationnement est importante, la crainte du vol peut dissuader d'utiliser voire de posséder un vélo. Sur le territoire, **trois consignes Véligo permettent de stationner son vélo en sécurité avant de rejoindre les transports collectifs**, en gares de Saint-Denis, d'Epinay-Villetaneuse et à la station de métro Saint-Denis Université. Ces consignes fermées sont réservées aux détenteurs du passe Navigo, moyennant un abonnement annuel, et équipées de caméras de vidéoprotection.



Consigne Véligo à Saint-Denis Université (source : RATP)

Plusieurs nouvelles consignes sont en projet sur le territoire, dont une dans le parking public de la Porte de Paris (gratuite donc non labellisée Véligo).

Des espaces de stationnement abrités et surveillés doivent être également être proposés aux cyclistes aux **lieux de domicile, de travail et d'étude**, autant que possible dans les bâtiments existants et lors de toute nouvelle construction.

Enfin, de nombreuses personnes ne se déplacent pas en vélo simplement car elles ne savent pas en faire, qu'elles n'ont pas les moyens d'acheter ou d'entretenir un vélo.

Afin d'y répondre, **Plaine Commune a contribué à l'ouverture en 2015 d'une Maison du vélo associative et solidaire**, Bicyclo, qui regroupe des services de :

- récupération, recyclage et vente de vélos initialement destinés au rebus ;
- formation des usagers à l'entretien et à la réparation de leur vélo (autoréparation) ;
- cours de vélo pour les enfants et adultes (vélo-école) et des balades à vélo ;

- sensibilisation et information sur la pratique du vélo en toute sécurité.

Bicyclo rassemble des associations et collectifs de Plaine Commune, des bénévoles et des salariés en insertion. **Des ateliers d'autoréparation dans plusieurs villes complètent l'offre de services de la Maison du vélo à Saint-Denis.** Les actions du réseau ont vocation à se déployer sur la globalité du territoire et à se développer, avec par exemple un service de location de vélo. Bicyclo rencontre déjà un grand succès auprès de la population.

Descriptif de l'action

Les actions suivantes seront réalisées :

- **Mise en place de consignes de stationnement vélo sécurisées** sur les gares SNCF et stations RATP représentées sur la carte ci-dessous, et poursuite de l'équipement de l'espace public en arceaux vélo.
- **Intégration de normes de stationnement vélo volontaristes dans les Plans locaux d'urbanisme (PLU) et dans le PLU intercommunal (PLUi) de Plaine Commune** : le PDUiF préconise la réalisation, a minima, des espaces de stationnement suivants pour les vélos dans les nouvelles constructions :

Habitat collectif	0,75 m ² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales, 1,5 m ² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m ²
Bureaux	1,5 m ² pour 100 m ² de surface de plancher
Activités, commerces de plus de 500 m ² de SdP, industries et équipements publics	1 place pour 10 employés, et des places pour les visiteurs
Établissements scolaires	1 place pour 8 à 12 élèves (1 place pour 3 à 5 élèves ou étudiants recommandée dans les collèges, lycées et universités)

Normes minimales de stationnement des vélos (source : PDUiF 2014)

Les espaces de stationnement vélo doivent être suffisamment dimensionnés, mais également **bien conçus et entretenus** afin qu'ils soient effectivement utilisés. Le local vélo doit ainsi être clos, couvert et facilement accessible (par un ascenseur ou une rampe si nécessaire). Il doit être situé de préférence au rez-de-chaussée s'il est intégré au bâtiment. Les vélos doivent pouvoir y être rangés sans difficulté, cadénassés par le cadre et la roue.

- **Développement du réseau Bicyclo**, en termes d'acteurs, de couverture géographique, de panel de services, etc.
- **Travail partenarial avec la ville de Paris pour l'extension du service Vélib'** à l'ensemble du territoire, à la faveur du renouvellement du marché en 2017.

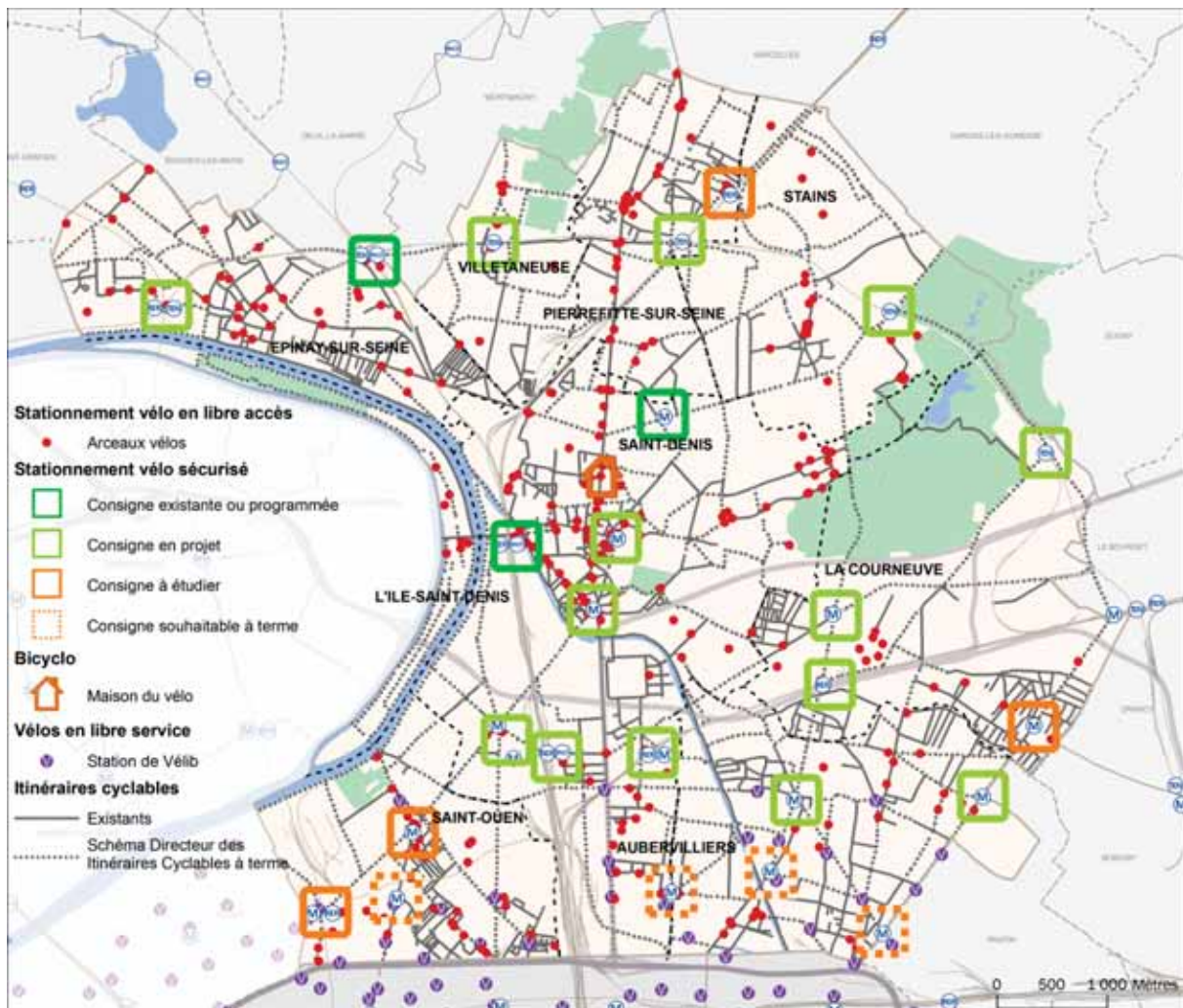
Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Mise en place de consignes de stationnement vélo sécurisées	SNCF / RATP / Plaine Commune	40 000 € (30 places) à 100 000 € (90 places) par consigne	2016-2025
Mise en compatibilité des normes de stationnement vélo des PLU et du PLUi	Villes / Plaine Commune	pas de surcoût	2016-2020
Développement du réseau Bicyclo	Membres du réseau	250 000 € *	2016-2020
Extension du service Vélib'	Paris	à définir	2018-2019

* Subvention de fonctionnement versée par Plaine Commune

Indicateurs de suivi

- Nombre de consignes vélo sécurisées et nombre de places
- Nombre d'arceaux vélo sur l'espace public et nombre d'emplacements équipés
- Nombre de PLU compatibles avec les normes de stationnement vélo du PDUIF
- Nombre de stations Vélib'
- Nombre d'abonnés à Bicyclo



Stationnement et services vélo (source : Plaine Commune, 2015)

Axe n° 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs

2.1 Densifier et consolider le réseau de transport structurant

Action 2.1.1	Réalisation des projets du Nouveau Grand Paris
Maîtrise d'ouvrage : SGP, RATP, SNCF	
Partenaires : Etat, Région, STIF, Conseils départementaux	
Echéancier :	

Objectifs

- **Adapter l'offre à la demande de transports collectifs**, par un réseau plus dense, plus performant et moins chargé
- **Soutenir le développement urbain et économique** du territoire
- **Réduire les déplacements en voiture**, notamment de longue distance

Contexte et actions déjà menées

Depuis 2012, la desserte en transports collectifs s'est fortement améliorée à Plaine Commune. La mise en service des tramways T5 et T8, le prolongement du T1 et de la ligne 12 du métro, le renforcement de l'offre sur les RER B et D, ont permis un certain rattrapage du territoire en matière d'accessibilité.

Cette dynamique se poursuit avec les **nombreux projets en cours, en premier lieu le métro du Grand Paris Express**. En 2013, le Schéma directeur de la région Île-de-France et les engagements au titre du Nouveau Grand Paris ont confirmé la volonté de l'Etat et de la Région de réaliser ces nouvelles infrastructures de transport. Toutefois, le Contrat de plan 2015-2020 n'intègre pas tous les financements nécessaires à leur engagement opérationnel.

On distingue ainsi :

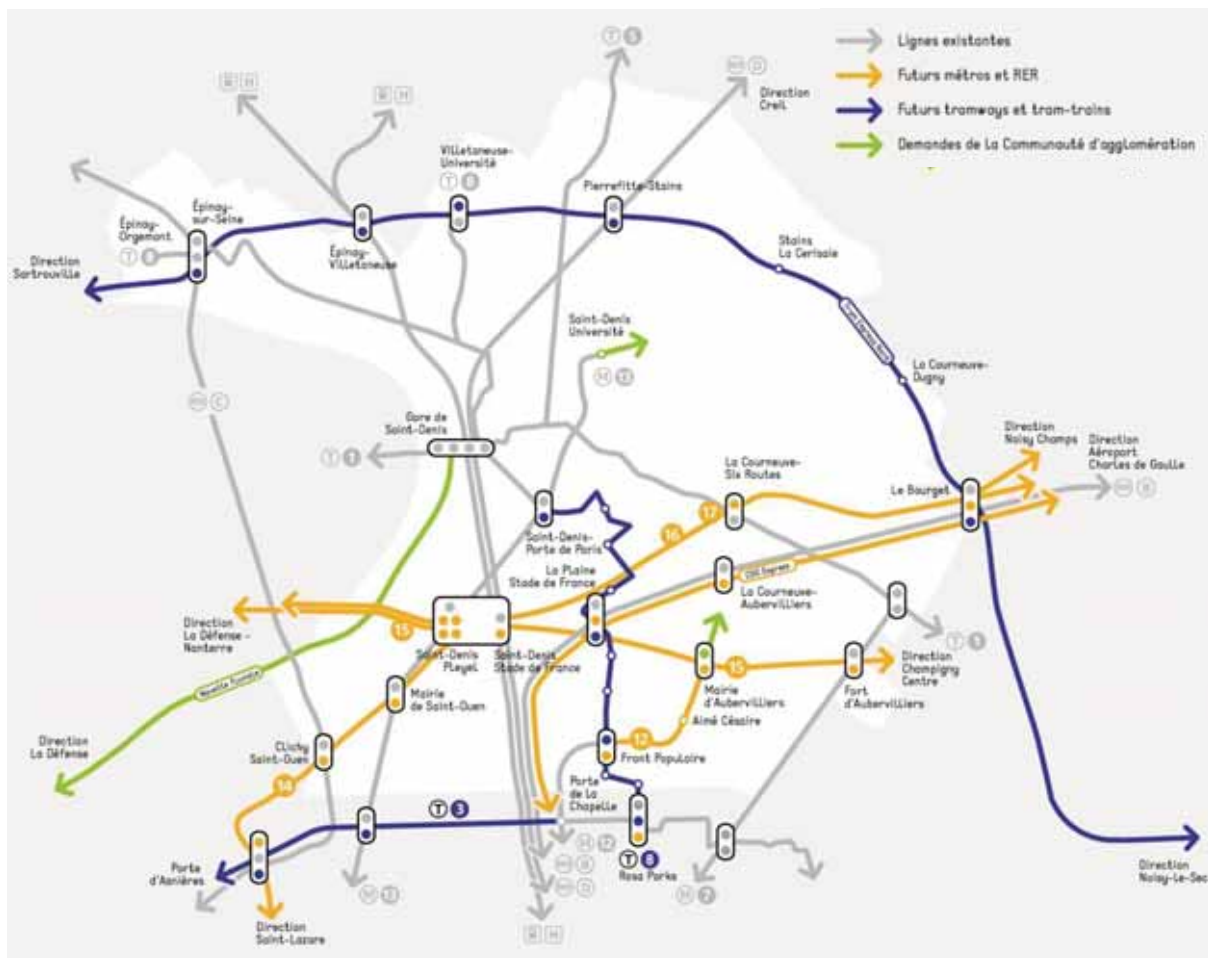
- les **travaux en cours** : phase 1 du Tram Express Nord d'Epinay au Bourget (2017), prolongement de la ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers (2019), désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen (2019) ;
- les **projets engagés** : prolongement de la ligne 14 à Saint-Denis Pleyel (2023), ligne 16/17 du Grand Paris Express à Pleyel et La Courneuve (2024), ligne 15 du Grand Paris Express à Saint-Denis et Aubervilliers (2025) ;
- les **projets inscrits au SDRIF** : phase 2 c'est-à-dire prolongement du Tram Express Nord à Sartrouville et Noisy-le-Sec (2025), prolongement du tramway T8 à Paris (2025).

La modernisation du réseau existant est menée conjointement à son développement. Fortement demandée par le grand public, cette articulation a été réaffirmée dans toutes les décisions depuis le Plan de mobilisation pour les transports de 2008, et figure au PDUIF.

A Plaine Commune, plusieurs lignes sont en situation de saturation :

- **la ligne 13 du métro** : plusieurs mesures ont été adoptées pour améliorer le fonctionnement de cette ligne (Ouragan, façades de quai, etc.) avant le prolongement de la ligne 14 ;
- **le tramway T1** : le plan d'actions coordonnées (PACT T1) vise à mettre en sécurité et assurer la priorité de la ligne aux carrefours, allonger et dans certains cas élargir les quais des stations, pour pouvoir mettre en service un matériel roulant plus capacitaire et moderne ;
- **le tramway T5** : les renforts intervenus en heures creuses et le week-end doivent être complétés par des renforts en heure de pointe, qui nécessitent l'achat de rames supplémentaires.

Le RER B et le RER D demeurent également très chargés.



Réseau de transports collectifs existant et en projet (source : Plaine Commune, 2015)

Descriptif de l'action

Plaine Commune continuera à se mobiliser en faveur :

- **De l'ensemble des projets** inscrits au SDRIF : respect des calendriers de mise en service, concertation continue, insertion urbaine de qualité des stations et des ouvrages annexes.

■ Du prolongement du tramway T8 à Paris

Le projet de tramway T8 a été conçu dès sa naissance comme un trait d'union entre le nord et le sud de Plaine Commune, jusqu'à Paris. Depuis 2014, le T8 relie Epinay-sur-Seine, Villetaneuse et Saint-Denis Porte de Paris. Son prolongement à la gare RER E Rosa Parks est indispensable au développement de la Plaine Saint-Denis, au désenclavement de quartiers tels que Franc-Moisin/Bel-Air, à la desserte de nombreux équipements et au maillage entre les pôles de transport.

Suite aux études 2013-2015 du STIF, qui ont confirmé l'opportunité et la faisabilité du projet, **une mobilisation de tous les acteurs est indispensable pour financer la poursuite des études et les travaux**. Une enveloppe de 330 millions d'euros partagée avec d'autres projets est inscrite au Contrat de plan Etat-Région 2015-2020, pour des études, acquisitions foncières et premiers travaux éventuels.

L'objectif visé par Plaine Commune est une **mise en service du T8 Sud en 2024, pour les Jeux olympiques et paralympiques**.

■ De la réalisation globale du Tram Express Nord

Le Tram Express Nord est une nouvelle liaison ferrée de type « tram-train » entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, le long des voies de fret de la Grande Ceinture, déclarée d'utilité publique en 2008. Attendue en 2017, la première phase Epinay - Le Bourget améliorera la desserte et le potentiel de développement urbain du nord de Plaine Commune.

La phase 2 renforcera sensiblement la rentabilité socio-économique de ce tronçon central. Elle offrira une rocade en alternative crédible à la voiture, reliant les bassins d'emplois et de vie à l'échelle du nord métropolitain.

Or, à l'instar du T8 Sud, la phase 2 du Tram Express Nord est inscrite au Contrat de plan 2015-2020 au titre d'une enveloppe financière globale. **Il est indispensable que les études se poursuivent, en vue d'un financement des travaux au prochain contrat de plan** et d'une mise en service avant 2025.

■ De la navette fluviale de Saint-Denis à La Défense

Une navette sur la Seine entre Saint-Denis et La Défense offrirait une liaison directe, confortable et au temps de parcours garanti entre ces deux pôles d'emplois majeurs. Objet de plusieurs études depuis 2004, la navette fluviale bénéficie d'un portage politique constant de Plaine Commune et d'autres collectivités locales.

L'étude menée par le STIF en 2015 a montré que les coûts d'investissement et d'exploitation de la navette fluviale étaient élevés au regard de la fréquentation attendue. **Le travail partenarial doit se poursuivre afin d'aboutir à une solution pertinente et réaliste**, sans attendre le prolongement de la ligne 15 du Grand Paris Express à Nanterre à horizon 2027.

- **De la mise en œuvre du PACT T1**, y compris le renouvellement du matériel roulant en 2019, sans attendre l'amortissement comptable des rames actuelles (en 2023).
- **De la création d'une nouvelle gare de la ligne H** du Transilien à Saint-Denis Pleyel, en correspondance avec le RER D, les lignes 14, 15, 16 et 17.
- **De l'adaptation de l'offre à la demande** sur l'ensemble des lignes, en particulier les tramways T1, T5 et T8, le RER B et le RER D, la ligne 13 du métro.

Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Mobilisation en faveur des projets de transports collectifs inscrits au SDRIF	Plaine Commune	moyens internes	2016 - 2020

Indicateurs de suivi

- Engagements financiers (études et travaux) pour la réalisation des projets

Action 2.1.2	Amélioration de la desserte en transports collectifs du nord-est de Plaine Commune
Maîtrise d'ouvrage : Plaine Commune	
Partenaires : ANRU (cofinancement de l'étude), Villes, Conseil départemental, SGP, STIF, etc.	
Echéancier :	
<div> <div>Court terme (1 à 2 ans)</div> <div>Moyen terme (3 à 5 ans)</div> <div>Long terme (6 à 10 ans)</div> </div>	

Objectifs

- **Adapter l'offre à la demande de transports collectifs**
- **Soutenir le développement urbain et économique du nord** du territoire
- **Améliorer la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville**, conformément aux objectifs des contrats de ville

Contexte et actions déjà menées

Le prolongement de la ligne 13 du métro est un projet fortement porté par Plaine Commune et la ville de Stains, qui a fait l'objet d'une étude en 2004, figurait dans le projet de SDRIF adopté en 2008, de même que le **prolongement de la ligne 12** au-delà de Mairie d'Aubervilliers.

Le nouveau SDRIF n'a pas retenu ces projets à l'horizon 2030, les priorités étant portées sur la réalisation du métro du Grand Paris Express, la modernisation du réseau existant et d'autres projets en Ile-de-France.

Pourtant, **des quartiers denses de Stains et du nord-est de Saint-Denis resteront éloignés des modes lourds de transports collectifs**, même avec le Tram Express Nord. Cette inégalité d'accès concerne des quartiers en rénovation urbaine (Floréal-Saussaie-Courtille, Clos Saint-Lazare, Prêtresse), le centre-ville de Stains, le parc Georges-Valbon, etc.

Des faiblesses sont par ailleurs observées sur le réseau de bus et sur les grands axes routiers, tels que la RD29 et l'ex RN301, peu propices aux modes actifs et à une vie locale de qualité. Les difficultés de déplacement contribuent à freiner le développement de cette partie du territoire.

Face à ce constat, **Plaine Commune et les Villes ont décidé d'engager une réflexion sur la stratégie à adopter** pour répondre aux besoins de transport au nord-est du territoire, afin de se mobiliser pour les solutions partagées les plus pertinentes, **à court, moyen et long terme**.

Descriptif de l'action

Les actions suivantes seront réalisées :

- **Réalisation d'une étude d'opportunité et de préféabilité** sur la desserte en transports collectifs du nord-est de Plaine Commune, permettant de comparer différents scénarios.
- **Mobilisation en faveur du scénario retenu** à l'issue de l'étude, en vue de son inscription dans un prochain document de programmation (CPR, CPRD...).
- **Améliorations à court-moyen terme des déplacements**, par la mise en œuvre des actions du PLD (bus, vélos, marche...) et la poursuite de la recherche de solutions.

Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Réalisation d'une étude sur la desserte en transports collectifs du nord-est du territoire	Plaine Commune	150 000 €	2016
Mobilisation en faveur du scénario retenu et des solutions de court-moyen terme	Plaine Commune	moyens internes	à partir de 2016

Indicateurs de suivi

- Engagements financiers (études et travaux) pour la réalisation du projet

2.2 Aménager des pôles d'échanges de qualité

Action 2.2.1	Réalisation des projets de pôles
Maîtrise d'ouvrage : Plaine Commune, Conseil départemental, SNCF, SGP, EPA Plaine de France	
Partenaires : STIF	
Echéancier :	

Objectifs

- **Offrir un accès et des correspondances de qualité** au sein des pôles d'échanges
- **Combiner fonctionnalité et insertion urbaine** des pôles
- **Favoriser les modes alternatifs** à la voiture individuelle comme modes de rabattement*
- **Concevoir les grands pôles comme des portes d'entrée** au territoire, rendre possibles de nouveaux usages et favoriser l'innovation

Contexte et actions déjà menées

Les gares et stations existantes ou en projet à Plaine Commune se répartissent en grands pôles de correspondance et en pôles de desserte des secteurs denses, au sens du PDUIF. **L'accès à ces pôles s'effectue à pied, à vélo, en bus ou en tramway, et de façon marginale en voiture.**

Au-delà du contexte spécifique de chaque pôle d'échanges, **les objectifs suivants doivent être atteints afin d'offrir une intermodalité* de qualité** au voyageur :

- être informé en temps réel, se repérer facilement au sein du pôle ;
- disposer de cheminements piétons sécurisés, confortables et accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
- se déplacer à vélo facilement, depuis et vers le pôle, et y garer son vélo en toute sécurité ;
- bénéficier de correspondances bus optimisées : arrêts au plus proche de la gare, conditions d'attente satisfaisantes, possibilité pour les lignes de bus en terminus de se « retourner » ;
- accéder aux autres services de mobilité présents sur le territoire : autopartage*, covoiturage*, taxis, vélos en libre service, bornes de recharge pour véhicules électriques, etc.

Certaines dimensions des projets de pôles ne sont pas abordées dans la présente fiche action : consignes Véligo (voir action 1.3.2), restructuration du réseau de bus.

Descriptif de l'action

La gare de Saint-Denis constitue une priorité. De loin la plus fréquentée du territoire, cette gare est saturée et non accessible aux PMR. Elle a fait l'objet d'un contrat de pôle dans le cadre du premier PDUIF, est inscrite au Schéma directeur d'accessibilité de 2009, ainsi qu'au CPER 2015-2020 au titre d'une enveloppe globale.

Les travaux restants à réaliser sont :

- la mise en accessibilité aux PMR,
- la réalisation du passage souterrain entre les parvis Est et Ouest,
- la réalisation du bâtiment voyageurs à l'Ouest,
- le déplacement de la station du T1 au droit du parvis Ouest.

Le fonctionnement de la gare d'Epinay-Villetaneuse doit également être amélioré. L'intensité des flux et l'organisation du pôle sont à l'origine de conflits d'usage importants. Une démarche de type comité de pôle pourrait être relancée, afin d'actualiser les études et de mettre en œuvre les actions nécessaires.

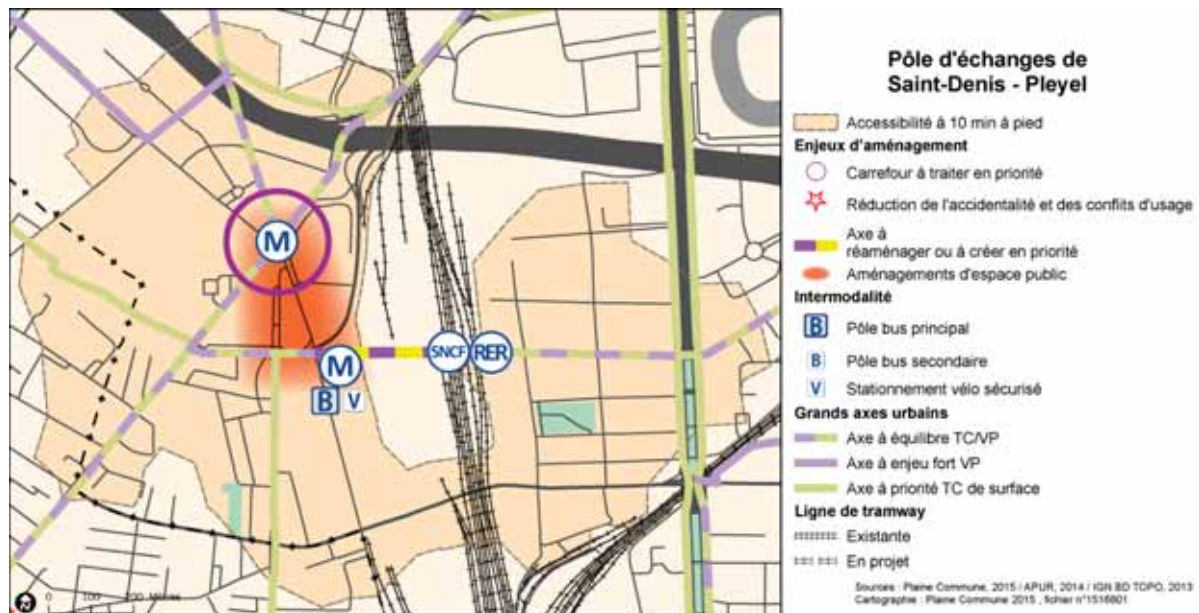
En accompagnement du Tram Express Nord, Plaine Commune assure la maîtrise d'ouvrage des espaces publics autour des gares, avec le soutien financier du STIF, sauf ceux de Villetaneuse Université aménagés par l'EPA Plaine de France.

Le traitement de l'accessibilité et des correspondances doit faire l'objet d'une attention particulière au niveau de deux gares :

- **Stains La Cerisaie** : poursuite des études pour la réalisation d'arrêts de correspondance entre la gare et les lignes de bus sur la RD29, et pour l'aménagement d'une liaison accessible aux PMR entre la RD29 et la gare ;
- **Pierrefitte-Stains** : étude globale sur le fonctionnement du pôle, afin d'améliorer l'accessibilité piétonne et PMR depuis les deux villes, la correspondance entre le RER D et le TEN, la circulation des bus, etc.

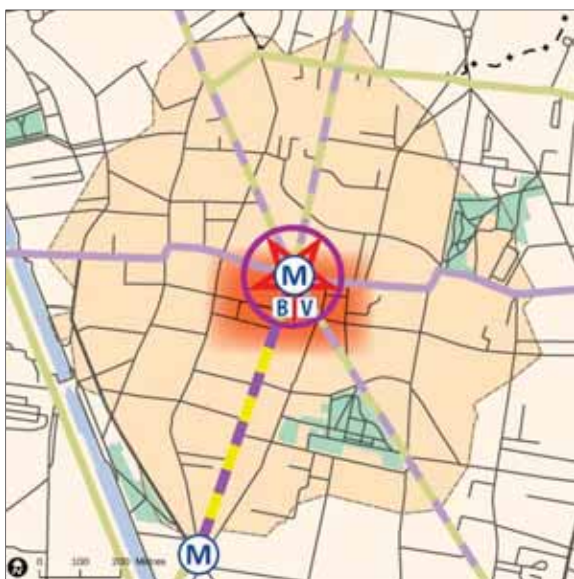
Les **sept gares du Grand Paris Express** feront l'objet d'études de pôle, avec le soutien financier de la SGP pour les lignes 15, 16/17. Les projets de pôle élaborés ou finalisés dans ce cadre seront réalisés à l'horizon de mise en service des nouvelles infrastructures. Les principes ci-dessous, issus des études urbaines et de mobilité déjà réalisées, guideront les réflexions en articulation avec les objectifs d'intermodalité décrits plus haut.

- **Saint-Denis Pleyel** : nœud majeur du réseau de transport collectif, le pôle s'inscrit dans la « figure des espaces publics » du projet urbain. Des liaisons aisées seront assurées entre le Grand Paris Express et le RER D, via le franchissement Landy-Pleyel des voies ferrées, ainsi que la ligne 13 du métro. L'aménagement sera cohérent avec les flux voyageurs attendus, tout en donnant toute sa place à la vie locale.



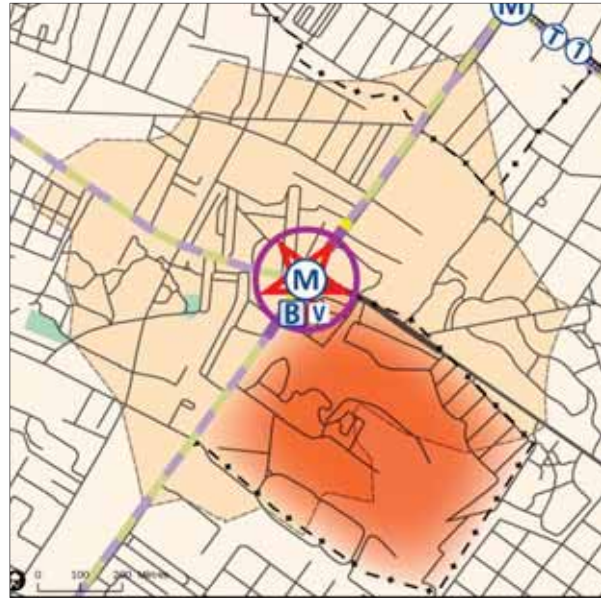


- **La Plaine Stade de France :** l'aménagement du pôle offrira des correspondances efficaces entre la ligne 15, le RER B, le tramway T8 et les lignes de bus, ainsi qu'un accès lisible et confortable depuis tous les quartiers environnants.



- **Mairie d'Aubervilliers :** les espaces publics du centre-ville d'Aubervilliers seront réaménagés pour favoriser une intermodalité de qualité avec les lignes 12 et 15 du métro. Les flux piétons, le stationnement et la circulation des bus seront traités avec une attention particulière, pour concilier au mieux toutes les fonctionnalités dans cette centralité très contrainte.

- **Fort d'Aubervilliers** : l'accès sûr et confortable au pôle d'échanges sera conditionné par un aménagement plus urbain de l'ex RN2, a minima au niveau du carrefour avec la RD27. Les liaisons avec les quartiers environnants constituent également une problématique importante.



- **Clichy Saint-Ouen** : le bon fonctionnement du pôle devra être assuré dès la mise en service de la ligne 14, en intégrant ou en préservant la possibilité d'une requalification urbaine du boulevard Victor Hugo et d'une réalisation du boulevard Clichy Saint-Ouen (BUCSO).

- **Mairie de Saint-Ouen** : l'aménagement plus urbain des voiries structurantes, en premier lieu la place de la République et le boulevard Victor Hugo, représente là encore une condition clé de l'attractivité du pôle, du confort et de la sécurité des déplacements.



Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Etudes des pôles Saint-Denis Pleyel, La Courneuve Six Routes, La Plaine Stade de France, Fort d'Aubervilliers, Mairie d'Aubervilliers, Clichy Saint-Ouen et Mairie de Saint-Ouen	Plaine Commune / Conseil départemental	100 000 € par pôle	2016-2017
Aménagement des espaces publics autour des gares du Tram Express Nord (hors franchissement Babeuf)	Plaine Commune / EPA Plaine de France	20 millions €	2017-2019
Travaux sur la gare de Saint-Denis	SNCF / RATP	100 millions €	2018-2022

Indicateurs de suivi

- Nombre de projets de pôle réalisés
- Nombre d'études de pôle réalisées
- Fréquentation des pôles d'échanges



Perspective de la gare de Saint-Denis Pleyel (source : agence d'architecture Kengo Kuma & Associates)

2.3 Faciliter la circulation des bus

Action 2.3.1	Traitement des points durs de circulation des bus
Maîtrise d'ouvrage : Conseil départemental, Plaine Commune, Villes	
Partenaires : STIF (financement à 70%), RATP	
Echéancier :	
<div> <div>Court terme (1 à 2 ans)</div> <div>Moyen terme (3 à 5 ans)</div> </div>	

Objectifs

- **Améliorer la régularité et la vitesse** des lignes de bus
- **Renforcer l'attractivité et la lisibilité** du réseau de bus, pour les usagers réguliers et occasionnels
- **Assurer des rabattements de qualité** aux pôles d'échanges

Contexte et actions déjà menées

Le PDUIF recommande de réaliser des **aménagements de voirie ambitieux et des voies réservées sur les autoroutes, en priorité en faveur des lignes Mobilien, Express et fortes**. Sur les lignes Mobilien, la réalisation d'aménagements sur les sections où les temps perdus sont les plus préoccupants est un préalable aux renforts d'offre, à l'exploitation en bus articulés si le trafic le justifie, à la suppression des services de bus avec terminus partiel.

La **suppression des itinéraires dissociés** est également un objectif du PDUIF, afin de rendre le réseau de bus plus lisible pour le voyageur.

A Plaine Commune, **les points durs bus sont principalement générés par la saturation routière et le stationnement illicite**. Ils pénalisent des lignes de bus très fréquentées, desservant des quartiers enclavés et n'atteignant pas toujours les objectifs de niveau de service du PDUIF.

Fin 2012, **le Conseil départemental a engagé un programme de résorption des points durs** de circulation des bus, par ligne. Les lignes Mobilien 255 et 150 ont ainsi fait l'objet d'études de diagnostic complètes, conduisant à des actions sur des points durs ciblés. Ce programme est lauréat de l'édition 2015 des Trophées de la Mobilité en Ile-de-France.

En 2015, dans le cadre du programme prioritaire de voies dédiées aux bus décidé par l'Etat, la Région et le STIF, **une voie dédiée aux bus et aux taxis a été mise en service sur l'autoroute A1**, dans le sens province-Paris, à l'heure de pointe du matin, du barreau de liaison A1/A86 à La Courneuve au tunnel du Landy à Saint-Denis.

Descriptif de l'action

Les actions suivantes seront réalisées :

- **Traitement des points durs de la ligne 255** à Saint-Denis : prolongement et création de couloirs bus sur le boulevard Anatole France, avancée du point d'arrêt Pont du Canal.
- **Traitement des points durs de la ligne 150** : pérennisation au cours de la journée du couloir bus sur le boulevard Marcel Gorki à Stains, intervention sur les carrefours de l'avenue de la République à Aubervilliers.

- **Mise à double sens du quai Lucien Lefranc, et de la rue de la Haie Coq pour les bus** (par un couloir bus à contre-sens) à Aubervilliers, afin de réassocier l'itinéraire de la ligne forte 139 et de faciliter l'accès au dépôt de la RATP.
- **Mise en place d'un alternat bus sur la rue de Saint-Denis** à Saint-Ouen, entre les rues Jean-Jacques Rousseau et Marcel Cachin, permettant de réassocier l'itinéraire de la ligne forte 139.
- **Etude de réassociation de la ligne Mobilien 268 au niveau de la gare RER D de Pierrefitte-Stains** et d'adaptation du pont des Montains, en accompagnement du Tram Express Nord, dans le cadre de l'étude globale sur le pôle de Pierrefitte-Stains.
- **Etude de réassociation de la ligne Mobilien 173 à Aubervilliers**, permettant notamment d'évaluer la faisabilité d'un alternat bus sur la rue du Moutier, dans le cadre de l'étude de pôle sur la station Mairie d'Aubervilliers de la ligne 15 du Grand Paris Express.
- **Réglementation du stationnement et création de couloirs bus ouverts aux vélos sur l'avenue Wilson** à Saint-Denis, entre la limite départementale et la rue du Landy, afin de rendre la ligne Mobilien 153 plus performante, comme inscrit au contrat d'axe de 2006.
- **Etude sur le boulevard Marcel Paul à L'Île-Saint-Denis, si possible étendue au pont de Saint-Ouen**, en lien avec les projets de rénovation urbaine des quartiers du sud de L'Île-Saint-Denis, du Vieux Saint-Ouen et de Cordon La Motte : faisabilité d'un alternat pendulaire sur le pont (réservé ou non aux bus), d'une adaptation des cycles de feux et de la géométrie des voies, etc.
- **Renforcement du contrôle du stationnement, et de la circulation dans les couloirs bus** : sur l'avenue Wilson à Saint-Denis (en accompagnement de l'action précédente), rue des Rosiers et avenue Michelet à Saint-Ouen, aux abords du pont de Saint-Ouen, sur l'ex RN2 à Aubervilliers (en particulier au carrefour des Quatre Chemins).

Programmation pluriannuelle

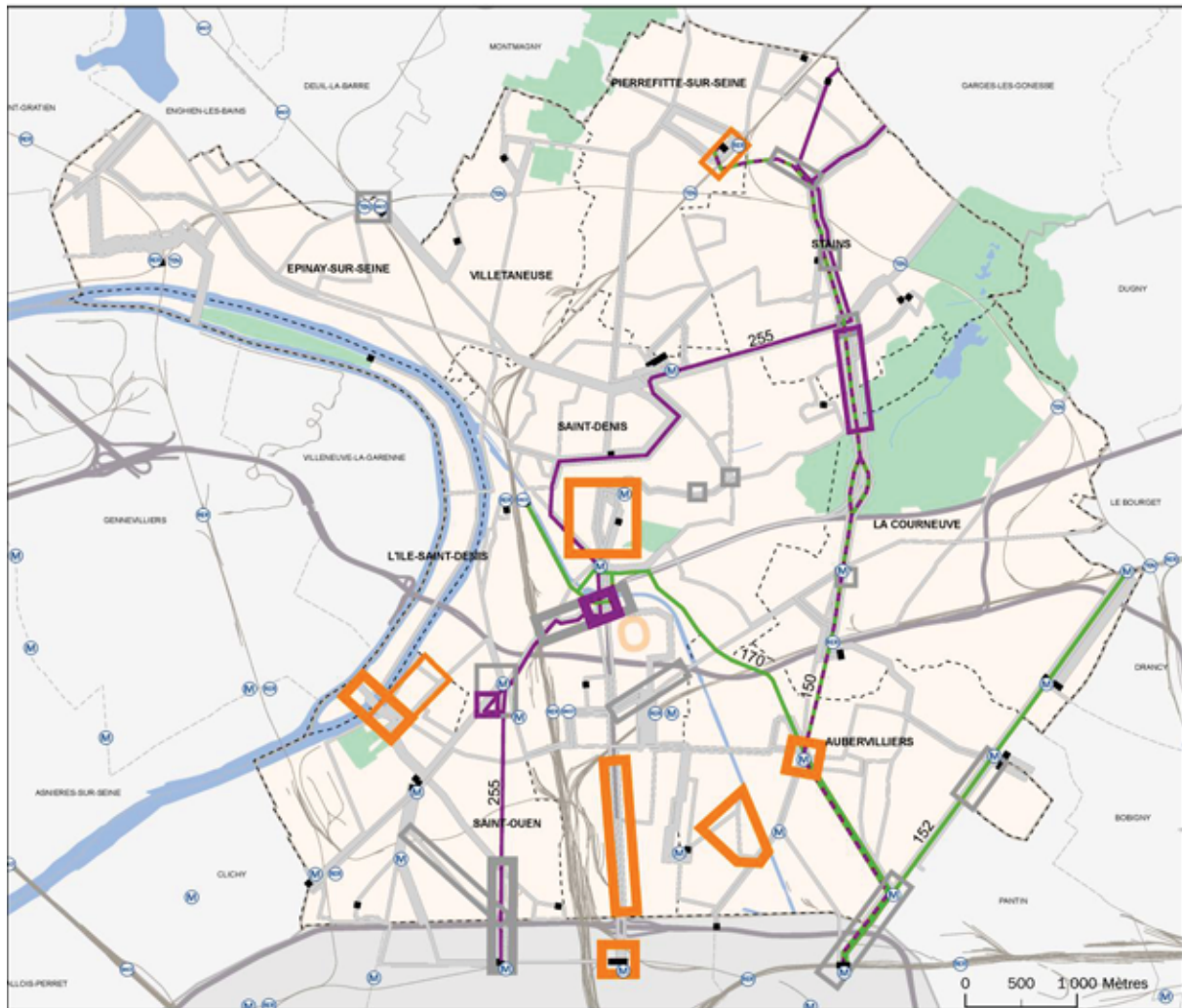
Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Renforcement du contrôle du stationnement, et de la circulation dans les couloirs bus	Villes	≈ 40 000 € par an pour un ASVP	dès 2016
Réglementation du stationnement avenue Wilson	Plaine Commune	≈ 15 000 € pour 100 m *	2016
Mise à double sens du quai Lucien Lefranc, et de la rue de la Haie Coq pour les bus	Plaine Commune	à définir	2016
Etude sur le boulevard Marcel Paul et si possible le pont de Saint-Ouen	Conseil départemental	à définir	2016
Traitement des points durs de la ligne 255	Conseil départemental	100 000 €	2016
Traitement des points durs de la ligne 150	Conseil départemental	100 000 €	2017
Etude de réassociation de la ligne 173 dans le cadre de l'étude du pôle Mairie d'Aubervilliers	Plaine Commune	100 000 €	2016-2017
Etude de réassociation de la ligne 268 dans le cadre de l'étude du pôle Pierrefitte-Stains	Plaine Commune	70 000 €	2016-2017
Alternat bus rue de Saint-Denis	Plaine Commune	à définir	2016-2019
Couloirs bus-vélo avenue Wilson	Conseil départemental	450 000 € **	2018-2019

* Estimation pour 100 mètres de stationnement réglementé (20 places), des deux côtés de la voirie

** Estimation de 2006, dans le cadre du contrat d'axe de la ligne 153

Indicateurs de suivi

- Amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité sur les lignes de bus bénéficiant des aménagements
- Fréquentation des lignes de bus bénéficiant des aménagements



Sources : Plaine Commune 2015
Fichier n°1523801

Cartographie : Plaine Commune 2015

Programme départemental de résorption des points durs

- Lignes étudiées
- Traitement des points durs

Aménagements en faveur des bus

- Couloirs de bus, alternats, contrôle du stationnement, ...

Priorité aux carrefours

- Lignes expérimentées ou à étudier

Difficultés de circulation des bus

- Difficultés très importantes
- Difficultés importantes

- Ligne de bus

Actions en faveur de la circulation des bus (source : Plaine Commune, 2015)

Action 2.3.2	Développement des priorités bus aux carrefours
Maîtrise d'ouvrage : Conseil départemental, RATP	
Partenaires : STIF (financement à 70%), Plaine Commune	
Echéancier :	
<div> <div>Court terme (1 à 2 ans)</div> <div>Moyen terme (3 à 5 ans)</div> </div>	

Objectifs

- **Améliorer la régularité et la vitesse** des lignes de bus
- **Renforcer l'attractivité** du réseau de bus, pour les usagers réguliers et occasionnels

Contexte et actions déjà menées

La mise en place de priorités bus aux carrefours pour les lignes Mobilien est une prescription du PDUIF, qui la recommande également pour les lignes Express et fortes. Les priorités aux carrefours doivent être déployées « progressivement, ligne par ligne, sur l'intégralité de la ligne, d'abord sur les lignes bénéficiant déjà d'aménagements de voirie, puis sur celles présentant les plus fortes perturbations ».

En 2015, **aucun carrefour à feux de Plaine Commune n'est équipé de système de priorité des bus**, alors que les difficultés de franchissement de certains carrefours expliquent une grande partie des temps perdus par les lignes de bus. Les priorités bus représentent donc un **levier potentiellement très efficace** d'amélioration des conditions de transport pour les usagers.

Le Conseil départemental et la RATP ont expérimenté la mise en place de priorités aux carrefours de l'ex RN2 au bénéfice de la ligne Mobilien 152.

Descriptif de l'action

En fonction des résultats de l'expérimentation sur la ligne 152, **la mise en place de priorités aux carrefours à feux sur les lignes Mobilien 170 et 150 pourra être étudiée**. Ces deux lignes, les plus fréquentées du territoire, bénéficient déjà de couloirs bus (notamment à Aubervilliers) et sont exploitées en bus articulés. La priorité aux carrefours leur permettrait de gagner en régularité et en vitesse, ce qui devrait réduire leur taux de charge.

L'équipement des bus pour la détection aux carrefours est du ressort de la RATP.

Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Etude de la mise en place de priorités bus sur les lignes 170 et 150	Conseil départemental, RATP	à définir	2016-2020

Indicateurs de suivi

- Amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité sur les lignes de bus bénéficiant des priorités aux carrefours
- Fréquentation des lignes de bus bénéficiant des priorités aux carrefours
- Taux de priorité des bus aux carrefours équipés

2.4 Renforcer l'offre sur les lignes de bus à enjeux

Action 2.4.1	Adaptation des fréquences et de l'amplitude des bus
Maîtrise d'ouvrage : STIF	
Partenaires : RATP, Plaine Commune	
Echéancier :	
<div> <div>Court terme (1 à 2 ans)</div> <div>Moyen terme (3 à 5 ans)</div> </div>	

Objectifs

- **Renforcer l'attractivité et la lisibilité** du réseau de bus, pour les usagers réguliers et occasionnels
- **Adapter l'offre à la demande et améliorer les rabattements**, en lien avec la densification du territoire
- **Améliorer la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville**, conformément aux objectifs des contrats de ville

Contexte et actions déjà menées

Dans le cadre de son plan bus, le STIF a amélioré plus de 500 lignes de bus en Île-de-France. Les restructurations du réseau de bus à l'arrivée de nouveaux transports en commun permettent également d'optimiser les rabattements et de mieux desservir certains quartiers. **De nombreuses lignes de Plaine Commune ont ainsi bénéficié de renforts d'offre** ou d'adaptation de leur itinéraire ces dernières années.

Pour autant, **une part importante des lignes de bus du territoire ont un taux de charge élevé**, en raison des difficultés de circulation et d'une offre parfois insuffisante. Le temps d'attente dépasse 10 mn en heure de pointe, voire bien plus, dans certains quartiers denses, peu motorisés, desservis uniquement par le réseau de bus. Les quartiers en rénovation urbaine Floréal-Saussaie-Courtille, Clos Saint-Lazare et Franc Moisin-Bel Air sont notamment concernés par cette problématique. De nouveaux logements, bureaux et équipements sont par ailleurs livrés dans des quartiers encore mal reliés aux centralités voisines, comme le Moulin Neuf à Stains et la Plaine Saint-Denis.



Gare d'Epinay-Villetaneuse (source : Plaine Commune)

Descriptif de l'action

Plaine Commune souhaiterait que les lignes de bus suivantes soient renforcées, en complément des actions d'amélioration de la circulation (voir action 2.3.1) :

- **Mise aux normes Mobilien de toute la ligne 153, y compris le soir**, via un renfort d'offre sur les sections Porte de la Chapelle - Porte de Paris et Cité Floréal - Stains Moulin Neuf, de manière à améliorer l'accès au centre-ville de Saint-Denis depuis la Plaine Saint-Denis, les quartiers Floréal-Saussaie-Courtille et Moulin Neuf.
- **Augmentation des fréquences de la ligne forte 253 et prolongement du service jusqu'à Mairie de Stains après 21h**, en faveur de la desserte des quartiers Franc Moisis-Bel Air, Clos Saint-Lazare et Cité-Jardin, de leur rabattement vers la ligne 13 du métro, le Tram Express Nord et le RER B.

Enfin, Plaine Commune souhaiterait que **l'amplitude des lignes de bus suivantes soit étendue**, en adéquation avec les horaires des premiers et derniers métros, trains et RER, soit **a minima de 5h30 à 0h30** (objectif Mobilien) :

- Ligne Mobilien **274**, desservant notamment la gare de Saint-Denis ;
- Lignes fortes **85, 139 et 250**, assurant un rôle clé de rabattement vers les modes lourds depuis les quartiers : Docks de Saint-Ouen, Vieux Saint-Ouen, quartiers Nord d'Aubervilliers, Floréal-Saussaie-Courtille, Victor Renelle-Croix Blanche et Moulin Neuf.

Un plan de communication sera déployé afin d'informer les usagers, habitants et salariés de chaque amélioration apportée aux services de bus.

Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Renforts d'offre sur les lignes de bus à enjeux	STIF	à définir	2016-2020

Indicateurs de suivi

- Nombre de lignes de bus atteignant les objectifs de niveau de service du PDUIF, par catégorie de ligne (Express, Mobilien, fortes)
- Fréquentation des lignes de bus bénéficiant de renforts d'offre

Axe n° 3 : Maîtriser la circulation automobile et le stationnement

3.1 Hiérarchiser et pacifier le réseau de voirie

Action 3.1.1	Mise en œuvre du Schéma directeur des espaces publics et des déplacements
Maîtrise d'ouvrage : Conseil départemental, Plaine Commune	
Partenaires :	
Echéancier :	

Objectifs

- **Construire un outil d'aide à la priorisation des fonctions** dans les projets d'aménagement d'espace public
- **Pacifier la voirie**, en favorisant le développement de « poches de tranquillité » en dehors des grands axes de circulation
- **Développer une vision partagée** pour améliorer le partage de l'espace public

Contexte et actions déjà menées

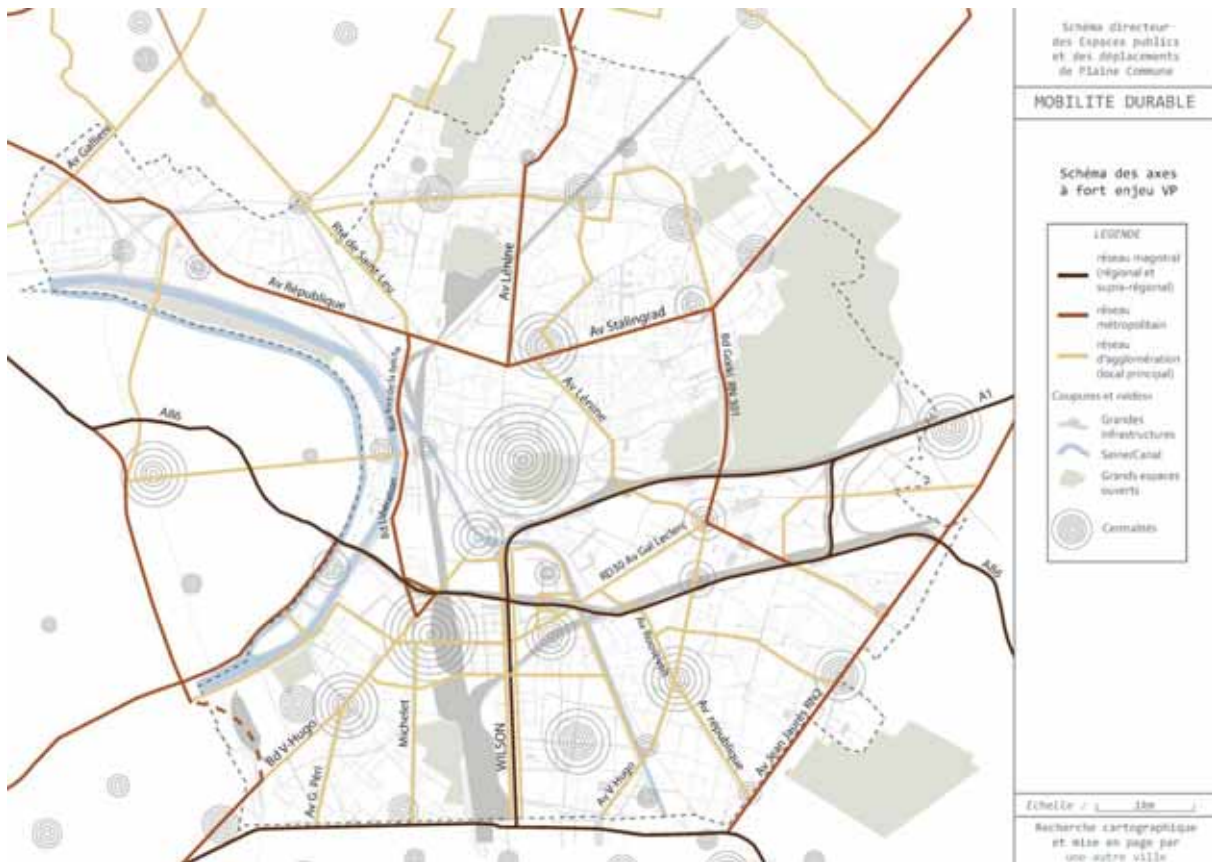
L'espace public est sollicité pour répondre à de multiples enjeux : mobilité durable, place de l'eau dans la ville, adaptation au changement climatique, biodiversité et paysage, dynamisme commercial, etc.

Des arbitrages sont parfois nécessaires entre les fonctions, toutes consommatrices d'espace.

Adopté en 2015, le **Schéma directeur des espaces publics et des déplacements** (SDEP) vise à répondre à cette problématique. Il correspond au besoin d'une échelle intermédiaire entre stratégie territoriale, telle que posée notamment dans le CDT, et conception des espaces publics.

Cette étude a permis d'établir une **hiérarchisation de la voirie**, c'est-à-dire un classement des voies en fonction du niveau de trafic routier dont elles sont support :

Réseau magistral	Réseau métropolitain	Réseau d'agglomération	Réseau local
voies de niveau régional ou supra-régional	voies structurantes pour les déplacements à l'intérieur de la métropole du Grand Paris	voies structurantes pour les déplacements à l'intérieur de Plaine Commune	voies de desserte locale
autoroutes, boulevard périphérique	voies départementales les plus circulées (y compris par les poids-lourds) et continues	la plupart des voies départementales	toutes les autres voies



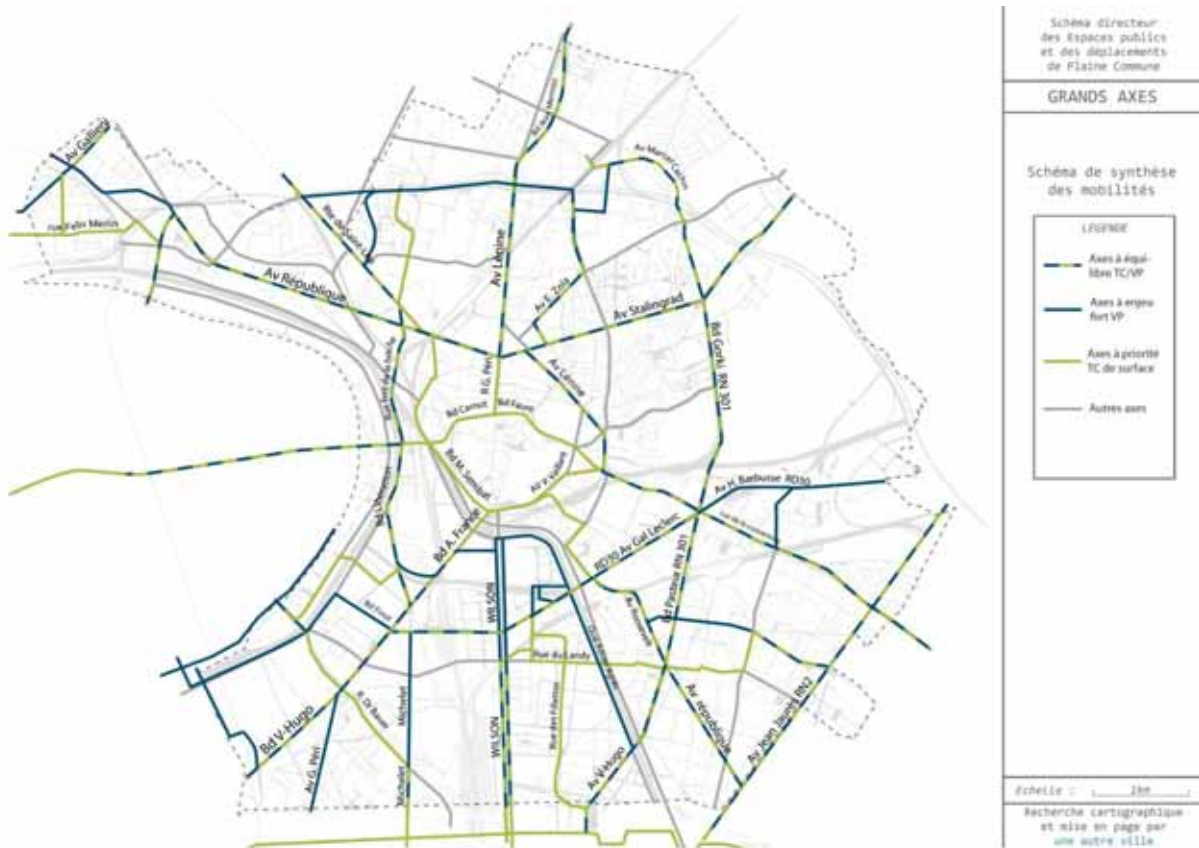
Hiérarchisation du réseau de voirie (source : Plaine Commune, 2015)

Les **axes forts de transport collectif** ont également été identifiés sur le territoire. Les lignes de tramway et de bus empruntant ces voies desservent des zones denses et pôles générateurs importants, en complémentarité avec les modes lourds. **Des aménagements favorables aux transports collectifs seront nécessaires, à terme, sur l'ensemble de ces axes.**

Le réseau métropolitain et d'agglomération concentre les enjeux les plus dimensionnant en matière de mobilité : le trafic routier et les transports collectifs. Néanmoins, tous les autres enjeux devront y être pris en compte. **La place des modes actifs doit être la plus importante possible partout.**

En dehors des grands axes, les déplacements motorisés ne sont plus la clé d'entrée, la qualité de vie sera davantage recherchée. **Les voies de desserte locale doivent n'accueillir à terme aucun trafic sans lien avec les tissus traversés**, puisque le trafic de transit sera orienté sur les grands axes urbains.

Ces « poches de tranquillité » ont ainsi vocation à pouvoir être aménagées en **zone de circulation apaisée** (zone 30, zone de rencontre), si le contexte du site le permet.



Grands axes de circulation (source : Plaine Commune, 2015)

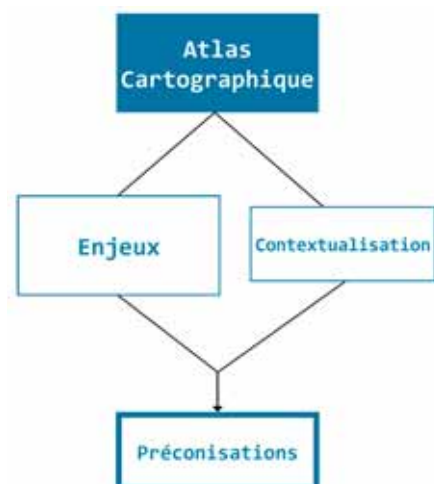
Descriptif de l'action

L'outil d'aide à la programmation du SDEP sera appliqué à chaque projet d'aménagement d'espace public. A partir d'un atlas cartographique, l'ensemble des enjeux seront identifiés et contextualisés : mobilité, qualité de vie, environnement... Des préconisations seront alors formulées pour répondre aux enjeux et contraintes, permettant d'optimiser le profil de voirie.

Dès que possible, le principe de **mutualisation des fonctions** sera exploré : couloir bus-vélo, site propre alterné temporel, alignement d'arbres entre les places de stationnement, etc.

Afin de systématiser cette démarche, l'outil sera intégré aux documents guidant la conception des espaces publics à Plaine Commune, tels que le Référentiel d'aménagement soutenable.

Une réflexion pourra être menée sur l'extension, voire la systématisation, des zones de circulation apaisée dans les « poches de tranquillité » identifiées par le SDEP.



Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Mise en œuvre du Schéma directeur des espaces publics et des déplacements dans tous les projets d'aménagement	Conseil départemental / Plaine Commune	pas de surcoût	2016-2020 et au-delà

Indicateurs de suivi

- Part des projets d'aménagement d'espace public du CDT réalisés
- Part des projets d'aménagement dans lesquels l'outil de programmation est utilisé

Action 3.1.2	Amélioration de la sécurité routière
Maîtrise d'ouvrage : Conseil départemental	
Partenaires : Plaine Commune	
Echéancier :	

Objectifs

- **Réduire les accidents de la route** et leur gravité, en agissant à la fois sur les infrastructures et sur les comportements
- **Améliorer la sécurité des piétons et des deux-roues motorisés**, usagers les plus vulnérables

Contexte et actions déjà menées

Des progrès importants ont été constatés ces dernières années en matière de sécurité routière en Ile-de-France. On déplore toutefois encore un nombre très important de victimes. En réponse, le PDUIF fixe un objectif ambitieux : réduire de moitié le nombre de tués et de blessés hospitalisés sur le réseau de voirie entre la période 2005-2009 et la période 2015-2019.

Le Conseil départemental mène une politique volontariste dans le but de garantir un niveau optimal de sécurité à l'ensemble des usagers sur les rues départementales, et favoriser le développement de comportements plus responsables.

Les actions de sécurisation constituent le premier volet de cette politique. **Un programme pluriannuel d'opérations d'aménagement a été mis en place en 2009 pour résorber les points les plus accidentogènes** sur les rues départementales : reprise complète de carrefours, création de traversées piétonnes, implantation de dispositifs modérateurs de vitesse, coordination des feux tricolores sur de grandes sections, mise en place d'ondes vertes, etc.

Une réflexion spécifique est menée sur les **cheminements vers et depuis les collèges**, afin de sécuriser les déplacements à pied et à vélos des usagers des collèges.

La « Charte de Préfiguration d'un boulevard de la Métropole », initiée par le Conseil départemental en 2013, donne à voir l'ensemble des enjeux urbains et de mobilité sur l'ex RN2, parmi lesquels la gravité de l'accidentalité routière au niveau d'Aubervilliers. Des réflexions sont engagées sur la **réduction des accidents dans le cadre du projet de requalification de l'ex RN2**.

Le second volet de la politique départementale concerne les actions de **sensibilisation à la sécurité routière ciblées sur les usagers les plus vulnérables**, afin de réduire les comportements dangereux. Ces actions sont menées dans les écoles primaires, les collèges et auprès du grand public, en partenariat notamment avec le Centre départemental de la prévention routière.

La diminution de la vitesse réglementaire est un autre levier d'amélioration de la sécurité routière. Le Schéma directeur des espaces publics et des déplacements de Plaine Commune (voir action 3.1.1) a permis d'établir une hiérarchisation du réseau de voirie, préalable à une évolution de certaines voies compatible avec le fonctionnement d'ensemble du réseau. Ainsi, les « poches de tranquillité » identifiées ont vocation à pouvoir être aménagées en zone de circulation apaisée.

Enfin, **le renforcement du contrôle du stationnement** (voir action 3.3.1) peut contribuer à réduire les accidents de la route, dont une cause fréquente est le stationnement illicite (sur les traversées piétonnes, en double file, etc.).

Descriptif de l'action

Les actions suivantes seront réalisées par le Conseil départemental :

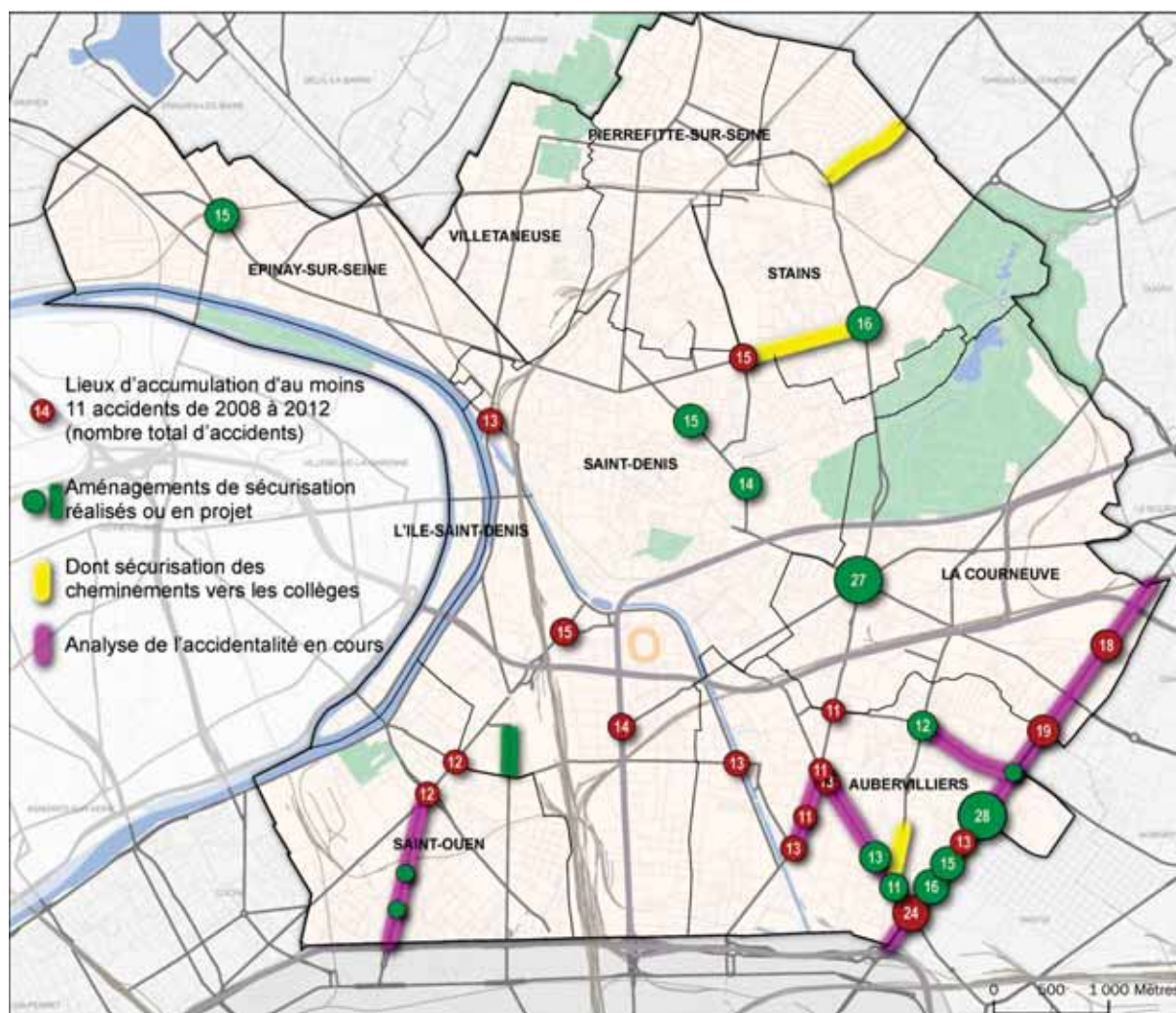
- **Aménagements de sécurisation** du réseau de voirie, notamment au niveau du secteur Lamaze à Saint-Denis, de l'avenue de la République (RD20), de l'avenue Jean Jaurès (ex RN2) et de la rue Danielle Casanova (RD27) à Aubervilliers, de l'avenue Gabriel Péri (RD111) à Saint-Ouen.
- **Réflexions sur la sécurité routière des usagers des collèges**, en vue d'aménagements de sécurisation des déplacements à pied et à vélos.
- **Etude des points durs piétons d'un point de vue sécurité routière** (voir action 1.1.1), à Saint-Denis, Saint-Ouen et Stains.
- **Poursuite du projet de requalification de l'ex RN2**, intégrant des actions en faveur de la réduction des accidents de la route.
- **Sensibilisation et éducation à la sécurité routière** dans les établissements scolaires et auprès du grand public. Le territoire de Plaine Commune au regard de son accidentalité figurera au cœur des nouvelles actions à déployer par le Département.

Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Actions d'amélioration de la sécurité routière	Conseil départemental	à définir	2016-2020

Indicateurs de suivi

- Nombre de lieux d'accumulation d'accidents corporels (au moins 11 accidents par période quinquennale)
- Nombre total d'accidents sur ces lieux d'accumulation, selon les usagers
- Densité et taux d'accidents



Actions d'amélioration de la sécurité routière (source : Conseil départemental, 2015)

3.2 Résorber les principales coupures urbaines

Action 3.2.1	Nouveaux franchissements, création et requalification d'espaces publics
Maîtrise d'ouvrage : Plaine Commune, Conseil départemental, Ville de Paris, SGP, SNCF	
Partenaires : Etat, RFF, STIF	
Echéancier :	

Objectifs

- **Améliorer l'accessibilité et la porosité du territoire**, en particulier pour les modes actifs
- **Accompagner le développement urbain**
- **Réduire les nuisances** des grandes infrastructures routières

Contexte et actions déjà menées

Le territoire de Plaine Commune est morcelé par des coupures urbaines, de plusieurs natures : artificielles ou naturelles, linéaires ou surfaciques, dangereuses ou totalement infranchissables.

Les principales coupures sont :

- la Seine et le canal Saint-Denis ;
- les voies et emprises ferroviaires ;
- les autoroutes A1 et A86, le boulevard périphérique et les grands axes routiers ;
- les grandes zones d'activité économique ;
- les espaces verts et les cimetières, fermés la nuit.

Ces coupures sont particulièrement pénalisantes pour les piétons et les cyclistes, qui cherchent à éviter les détours, et sont plus vulnérables sur les axes routiers accidentogènes.

A Plaine Commune, la distance moyenne entre les voies accessibles aux piétons est comprise entre 120 (de jour) et 125 mètres (de nuit), alors que les études conduites sur la marche par les villes de Bruxelles, Genève et Strasbourg recommandent une maille de 50 à 100 mètres maximum.

Dans le cadre du PDUIF, les principales coupures sur les itinéraires piétons et vélos ont été recensées selon les critères suivants : discontinuité, insécurité et inconfort, difficulté d'accès au réseau de transports collectifs.

Parmi ces coupures, certaines ont été définies comme devant être résorbées en priorité :

- coupures à résorber dans le cadre d'un projet d'aménagement programmé à court terme ;
- coupures nécessitant une intervention simple à mettre en œuvre et peu coûteuse ;
- coupures identifiées comme prioritaires par les départements.

Coupures prioritaires à résorber	Autres coupures à résorber
Porte de Clignancourt Porte de la Chapelle Porte de la Villette Carrefour Pleyel	Pont de Saint-Ouen Saint-Denis Confluence Pont d'Epinay Franchissement du réseau ferré Saint-Denis/Saint-Ouen Parc de La Courneuve

Coupures sur les itinéraires piétons et vélos à Plaine Commune (source : PDUIF, 2014)

Les projets urbains et de transport contribuent à l'« urbanisme de liaison » porté dans le Contrat de développement territorial. La passerelle piétonne entre Aubervilliers et Paris Nord-Est, la requalification de l'ex RN1 à l'arrivée du tramway T5 ont, par exemple, permis d'atténuer des coupures importantes.

Les besoins de nouveaux franchissements, de requalification et de création d'espaces publics, ont été hiérarchisés dans le cadre du CDT (voir ci-dessous). Le financement n'est cependant pas réuni pour la majorité de ces projets.

Descriptif de l'action

Les actions suivantes seront réalisées :

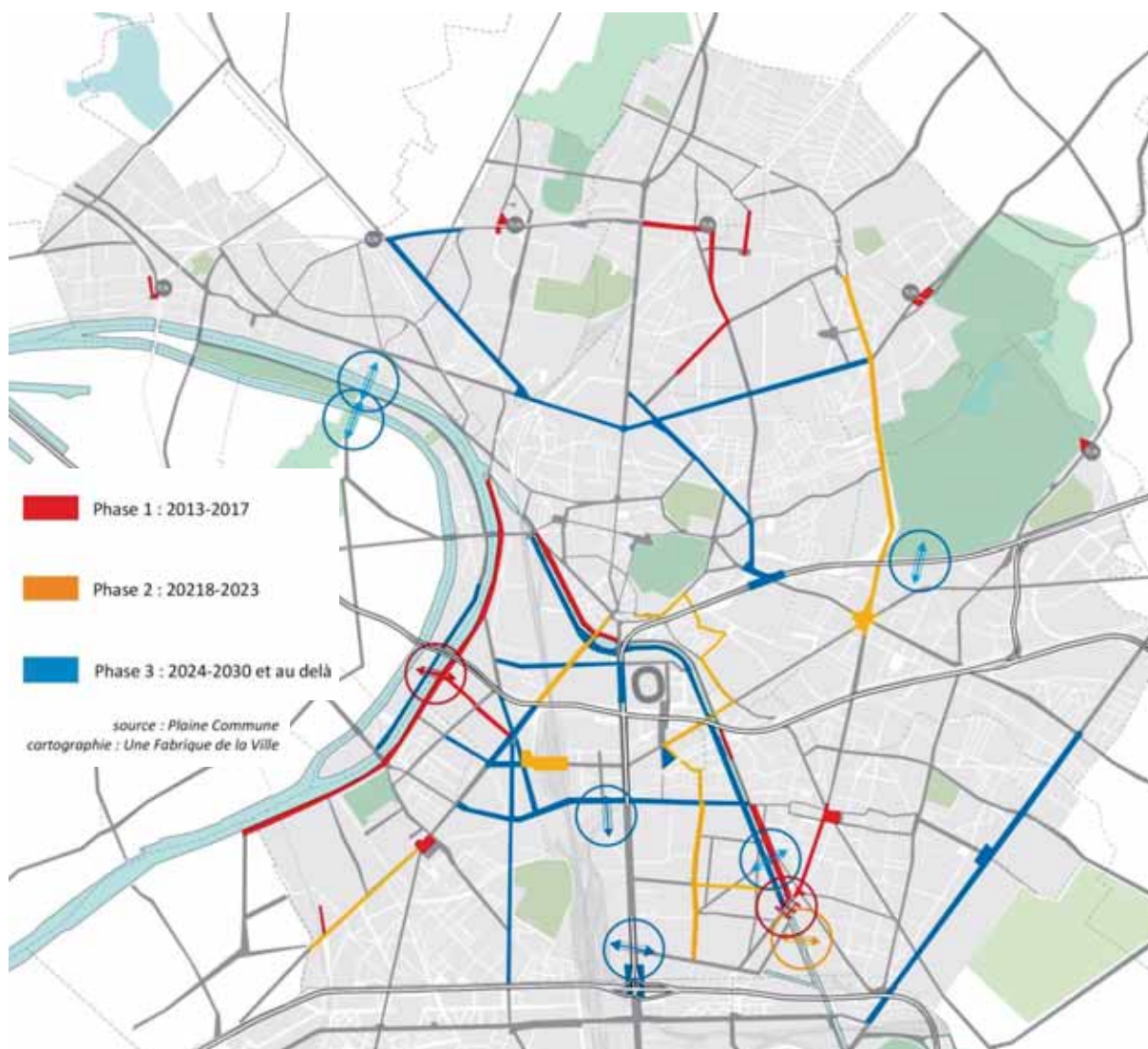
- **Mise en œuvre du schéma de principe des espaces publics du CDT**, conçu en articulation avec le calendrier des projets urbains et de transport (voir carte ci-dessous).
- **Réalisation du franchissement Landy-Pleyel** au-dessus des voies ferrées à horizon de mise en service de la gare du Grand Paris Express, projet particulièrement stratégique.
- **Mise en œuvre de la convention de coopération Paris - Plaine Commune**, qui porte l'objectif de requalification des portes de Paris.

Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Mise en œuvre du CDT et de la convention de coopération Paris - Plaine Commune	Plaine Commune / Conseil départemental / Ville de Paris	à définir	2016-2020 et au-delà
Réalisation du franchissement Landy-Pleyel (opération globale)	Plaine Commune, SGP, SNCF	195 millions €	2023

Indicateurs de suivi

- Engagements financiers (études et travaux) pour la réalisation des projets (franchissements, espaces publics) inscrits au CDT



Mise en œuvre du schéma de principe des espaces publics (source : CDT, 2014)

Action 3.2.2	Insertion urbaine des autoroutes
Maîtrise d'ouvrage : Etat, Plaine Commune	
Partenaires : Conseil départemental	
Echéancier :	

Objectifs

- **Améliorer l'accessibilité et la porosité du territoire**, en particulier pour les modes actifs
- **Accompagner le développement urbain**
- **Réduire les nuisances** des grandes infrastructures routières

Contexte et actions déjà menées

Les autoroutes sont à la fois un atout pour l'accessibilité du territoire, et une source de fortes nuisances. Les seuils réglementaires d'émissions polluantes et d'exposition au bruit sont fréquemment dépassés aux abords de l'A1, de l'A86 et du boulevard périphérique. Ces infrastructures constituent également des barrières contraignant les déplacements de proximité, et de grandes consommatrices d'espace.

Trois projets phares sont inscrits au Contrat de développement territorial pour faire évoluer les infrastructures autoroutières.

La suppression des bretelles de la Porte de Paris (A1) est une condition pour :

- atteindre les objectifs de densification sur la partie sud de la ZAC Porte de Paris,
- faire de l'avenue Anatole France une liaison urbaine et paysagère structurante entre Pleyel et Porte de Paris,
- permettre la reconquête des franges du centre-ville et des berges du bassin de la Maltournée.

La suppression des bretelles de l'A1 et la partie sud de la ZAC Porte de Paris sont étroitement articulés. Les conditions de mise en œuvre de ces deux projets ne sont pas encore réunies.

Le demi-diffuseur Pleyel, sur l'A86, est un ouvrage inachevé du point de vue fonctionnel et de son intégration dans le tissu urbain. **La modernisation et le complément du diffuseur Pleyel** permettra d'améliorer le fonctionnement du réseau et l'accessibilité du secteur, de libérer le cas échéant des emprises foncières, et d'accompagner la requalification des grands axes.

Ce projet est inscrit au Contrat de plan Etat-Région 2015-2020.

Enfin, **l'étude d'insertion urbaine des autoroutes** vise à définir les transformations possibles d'une partie des infrastructures A1 et A86 et de leurs abords, de façon à concilier le maintien de leurs fonctionnalités métropolitaines avec le développement urbain intense et durable de Plaine Commune.

Le périmètre de l'étude inclut les autoroutes A1 du Stade de France à l'ex RN2, l'A86 de L'Ile-Saint-Denis à l'ex RN2, leur tissu urbain environnant, ainsi que des axes majeurs en relation directe avec ces infrastructures à savoir :

- l'ex RN401 (boulevard Anatole France) entre Pleyel et Porte de Paris ;
- l'ex RN1 et l'ex RN401 à Saint Denis (avenue du docteur Lamaze, avenue Marcel Cachin, avenue Lénine) ;
- l'ex RN 301 à La Courneuve, Saint Denis et Stains.

Descriptif de l'action

Les actions suivantes seront réalisées :

- **Réalisation de l'étude d'insertion urbaine des autoroutes.**
- **Modernisation et complément du diffuseur Pleyel**, projet inscrit au CPER 2015-2020.
- **Poursuite du travail sur la suppression des bretelles de la Porte de Paris** en articulation avec le projet urbain.

Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Etude d'insertion urbaine des autoroutes	Etat, Plaine Commune	500 000 €	2016-2018
Modernisation et complément du diffuseur Pleyel	Etat	4,5 millions €	2024
Suppression des bretelles de la Porte de Paris	Etat	à définir	2016-2020 et au-delà

Indicateurs de suivi

- Engagements financiers (études et travaux) pour la réalisation des projets

3.3 Décliner le Plan communautaire de stationnement dans chaque ville

Action 3.3.1	Renforcement du contrôle du stationnement
Maîtrise d'ouvrage : Villes	
Partenaires : Plaine Commune	
Echéancier :	
<div> <div>Court terme (1 à 2 ans)</div> <div>Moyen terme (3 à 5 ans)</div> </div>	

Objectifs

- **Améliorer la disponibilité des places de stationnement et soutenir le dynamisme commercial**, en favorisant la rotation des véhicules ;
- **Orienter les usagers vers les modes alternatifs** à la voiture, tout en confortant le stationnement des résidents près de leur domicile, préférentiellement hors voirie
- **Mieux partager l'espace public**, entre les différents usagers du stationnement, au profit d'autres fonctions urbaines et des modes de déplacement alternatifs

Contexte et actions déjà menées

Déclinaison du PLD, le **Plan communautaire de stationnement a été adopté en 2013**. Ce document-cadre précise les objectifs, les outils et les moyens nécessaires de la politique de stationnement. Il a vocation à se décliner en un Plan local de stationnement dans chaque ville.

Le contrôle du stationnement est une compétence municipale, qui doit s'appliquer sur l'ensemble de la voirie, qu'une réglementation soit ou non instaurée. **Le contrôle joue un rôle clé dans le respect, et donc l'efficacité et la soutenabilité économique de la réglementation.**

Les conditions d'une surveillance efficace du stationnement sont les suivantes :

- **Recrutement d'un nombre suffisant d'agents au sein de la police municipale**
- **Modernisation des moyens de contrôle et de paiement**

Des outils complémentaires à la surveillance classique peuvent être déployés, tels que :

- la rampe LAPI, véhicule équipé de caméras permettant de scanner les plaques d'immatriculation : ce système, déjà en place à Epinay-sur-Seine, est très fiable et ne nécessite que deux agents à bord du véhicule ;
- la vidéosurveillance, système équivalent mais en position statique ;
- la vidéo-verbalisation, permettant de verbaliser à distance un conducteur ;
- les PV électroniques, permettant aux agents de verbaliser plus rapidement ;
- le paiement par téléphone, en complément au paiement aux horodateurs.

Descriptif de l'action

Les moyens nécessaires à un contrôle efficace du stationnement seront mis en œuvre sur l'ensemble du territoire, en particulier dans les **zones prioritaires** ci-dessous :

- **Les abords des pôles de transport**, sur lesquels les flux de piétons doivent être protégés, notamment en réduisant le stationnement illicite qui est une cause fréquente d'accidents.

- **Les points durs de circulation des bus fortement liés au stationnement illicite** (voir action 2.3.1) : avenue Wilson et marché de Saint-Denis, rue des Rosiers et avenue Michelet à Saint-Ouen, abords du pont de Saint-Ouen, ex RN2 à Aubervilliers (en particulier au carrefour des Quatre Chemins).
- **Les secteurs commerciaux**, en particulier ceux où les conflits d'usage sont importants : La Courneuve 8 mai 1945, marché de Saint-Denis, avenue de la République à Aubervilliers.

Les villes de **Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine et Aubervilliers mettront en place des moyens automatisés** de contrôle du stationnement (rampe LAPI, vidéosurveillance ou vidéo-verbalisation).

Le paiement par téléphone sera également déployé par les Villes intéressées.

Des campagnes de communication pourront être déployées, afin de sensibiliser les automobilistes au respect des règles de stationnement et au partage de la rue.

Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Renforcement du contrôle du stationnement	Villes	≈ 40 000 € par an pour un ASVP	dès 2016
Mise en place de nouveaux moyens de contrôle et de paiement	Villes	≈ 100 000 € par véhicule LAPI	2016-2020

Indicateurs de suivi

- Taux de respect de la réglementation du stationnement
- Taux d'occupation et de rotation du stationnement sur voirie

Action 3.3.2	Adaptation de la réglementation du stationnement sur voirie
Maîtrise d'ouvrage : Villes, Plaine Commune	
Partenaires :	
Echéancier :	
<div> <div>Court terme (1 à 2 ans)</div> <div>Moyen terme (3 à 5 ans)</div> </div>	

Objectifs

- **Favoriser les changements de comportement** en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle
- **Adapter la réglementation à l'intensité des conflits d'usage** et au développement urbain
- **Accompagner l'entrée en vigueur de la réforme du stationnement**

Contexte et actions déjà menées

Le stationnement est réglementé principalement au sud du territoire et dans les centres-villes, en cohérence avec le tissu urbain et la desserte en transport collectif. **Le Plan communautaire de stationnement permet de progressivement étendre le stationnement réglementé** là où les conflits d'usage sont importants : dans les secteurs commerciaux, autour des gares...

Cette politique doit être poursuivie afin d'atteindre les objectifs du PDUIF, et d'**adapter l'offre de stationnement aux mutations du territoire** :

- la desserte en transport collectif s'améliorant, les habitants et salariés doivent être incités à moins utiliser leur voiture, dans un souci d'efficacité de la nouvelle offre et afin d'affecter l'espace public à d'autres usages ;
- la valorisation des parkings nécessite de mieux réguler le stationnement sur voirie, notamment en le rendant payant là où la demande est la plus forte ;
- certaines zones limitrophes de Paris et proches des pôles de transport peuvent jouer un rôle de parking relais, ce qui doit être évité.

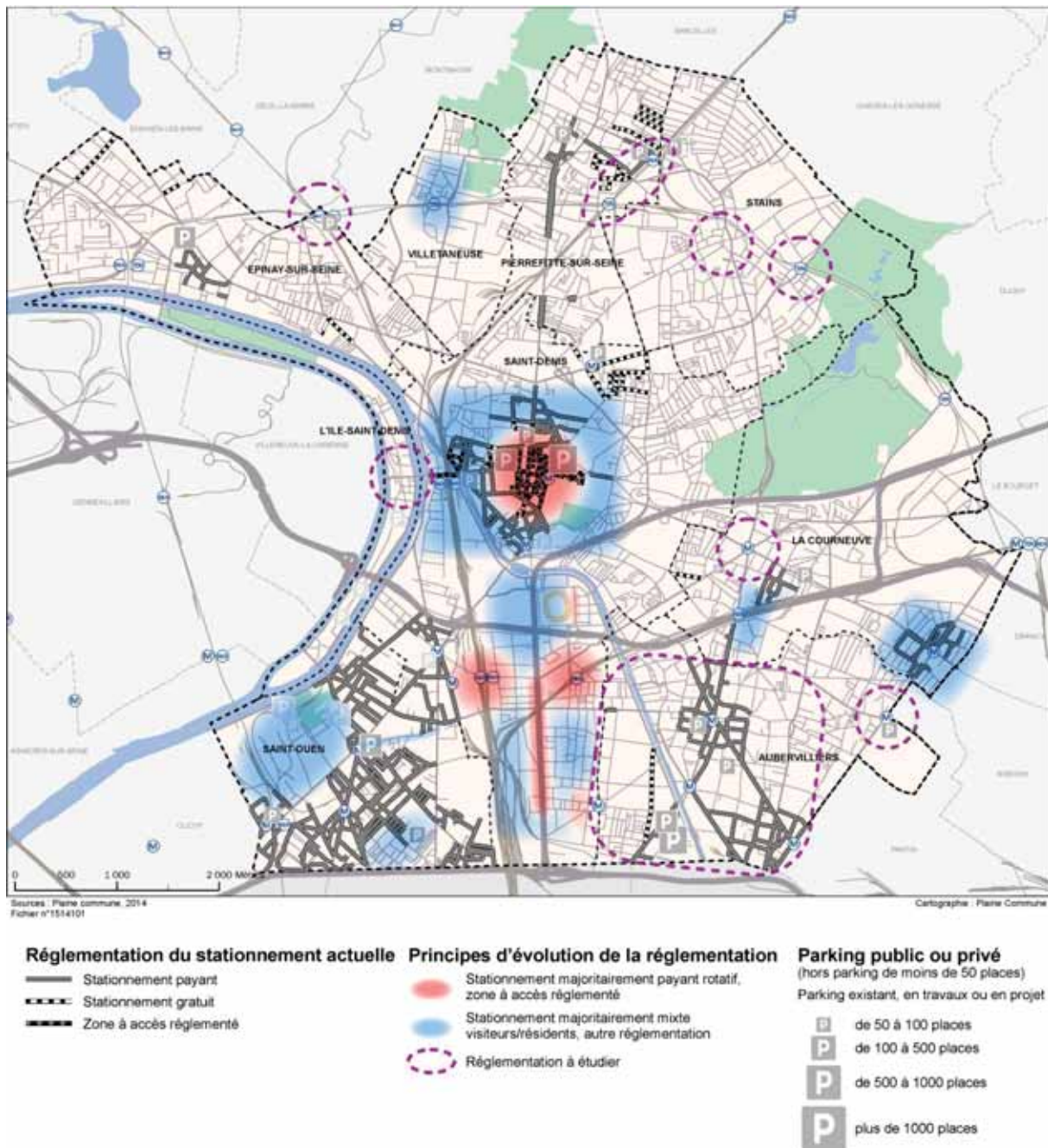
Par ailleurs, la **dépénalisation des amendes de stationnement** peut induire des évolutions dans la politique de stationnement. A compter de 2018, l'amende nationale est remplacée par un forfait de post-stationnement, sous la compétence des collectivités locales.

Descriptif de l'action

La réglementation du stationnement sera adaptée ou mise en place dans le cadre des **Plans locaux de stationnement** propres aux Villes, qui permettent de décliner le cadre général du Plan communautaire de stationnement.

La carte ci-dessous illustre les secteurs où des extensions ou des modifications de la réglementation sont envisagées. Le contrôle du stationnement est un préalable aux nouvelles extensions.

Dans le contexte de réforme du stationnement, d'autres volets de la réglementation pourront évoluer sur le territoire, notamment la tarification.




Principes d'évolution de la réglementation du stationnement (source : Plaine Commune, 2015)

Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Accompagnement de l'entrée en vigueur de la réforme du stationnement	Plaine Commune	à définir	2016-2018
Mise en œuvre des Plans locaux de stationnement dans l'ensemble des Villes	Villes, Plaine Commune	à définir	2016-2020

Indicateurs de suivi

- Nombre de places de stationnement réglementées, par type de réglementation (payant, gratuit, rotatif, mixte...)
- Taux d'occupation et de rotation du stationnement sur voirie
- Fréquentation des parkings publics

Action 3.3.3	Optimisation de l'usage des parkings
Maîtrise d'ouvrage : bailleurs sociaux, entreprises, Villes, Plaine Commune	
Partenaires :	
Echéancier :	
	

Objectifs

- **Reporter une partie du stationnement** de la voirie vers les parkings
- **Améliorer la qualité de service** offerte aux usagers des parkings

Contexte et actions déjà menées

Le stationnement sur voirie subit une forte pression, alors que **nombre de parkings publics et privés sont sous-utilisés**, en sous-sol et parfois également en surface. Ce déséquilibre engendre des conflits d'usage sur l'espace public, et réduit l'efficacité des moyens investis sur les parcs de stationnement.

L'extension du stationnement payant sur voirie est un des leviers de report du stationnement (voir action 3.3.2). En parallèle, **un travail doit être engagé pour valoriser les parkings publics, des bailleurs sociaux et des entreprises.**

Descriptif de l'action

Les actions suivantes seront réalisées :

- **Travail partenarial sur la valorisation des parkings des bailleurs sociaux et des entreprises**

Il pourra suivre les étapes suivantes :

- **réalisation d'un diagnostic** sur les parkings : taux d'occupation, prix des abonnements, niveau d'entretien, de nettoyage et de surveillance, éclairage, qualité des cheminements piétons, places PMR, présence d'épaves de voiture, de personnes dans le parking, etc. ;
- **définition d'un plan d'actions partagé** pour réduire les dysfonctionnements, par acteur (bailleur ou entreprise, Ville, Plaine Commune) ;
- **signature du document partenarial**, mise en œuvre et évaluation.

Ces actions seront menées en priorité sur les secteurs contraints où le stationnement sur voirie est réglementé et l'offre de stationnement en parking importante.

- **Travaux dans les parkings publics gérés par Plaine Commune et les Villes**, pour améliorer la qualité de service (accueil) et la sécurité.
- **Recherche de mutualisation des nouveaux parkings**, c'est-à-dire de partage des places de stationnement entre usagers au cours de la journée (salariés, résidents, visiteurs...), notamment dans le cadre des grands projets urbains et dans les écoquartiers.
- **Soutien aux bailleurs sociaux et entreprises** intéressés pour mutualiser leur offre de stationnement au cours de la journée, ou commercialiser des places à des usagers extérieurs.

Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Optimisation de l'usage des parkings	bailleurs sociaux, entreprises, Villes, Plaine Commune	à définir	2016-2020

Indicateurs de suivi

- Nombre de documents partenariaux signés et mis en œuvre
- Taux d'occupation des parkings publics et privés

Action 3.3.4	Inscription de normes de stationnement volontaristes dans les Plans locaux d'urbanisme
Maîtrise d'ouvrage : Villes, Plaine Commune	
Partenaires :	
Echéancier :	
<div> <div>Court terme (1 à 2 ans)</div> <div>Moyen terme (3 à 5 ans)</div> </div>	

Objectifs

- **Favoriser les changements de comportement** en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle
- **Adapter l'offre de stationnement privé** à la desserte en transports collectifs et aux taux de motorisation, en évitant des surcoûts pour les promoteurs et un report vers le stationnement sur voirie

Contexte et actions déjà menées

Disposer d'une place de stationnement sur son lieu de travail incite à s'y rendre en voiture, d'autant plus lorsque le stationnement sur voirie est difficile.

C'est pourquoi **le PDUIF préconise d'inscrire aux PLU des normes plafond pour les constructions nouvelles de bureaux**, selon le zonage ci-dessous.

	Il ne pourra être construit plus d'1 place pour :	Proximité d'un point de desserte TC structurante (RER, train, métro, tramway, Tzen)	Taux maximum de venue en voiture correspondant
Saint-Denis, Saint-Ouen, Aubervilliers	90 m ² SdP	< 500 m	30%
	70 m ² SdP	> 500m	40%
Autres communes de Plaine Commune	60 m ² SdP	< 500 m	45%
	50 m ² SdP	> 500m	55%

Normes de stationnement pour les opérations de bureaux (source : PDUIF, 2014)

Le Plan communautaire de stationnement va plus loin en proposant des normes plus contraignantes, selon un zonage et des conditions de desserte ajustés à la réalité du territoire.

	Il ne pourra être construit plus d'1 place pour :	Proximité d'un point de desserte en transport collectif	Taux maximum de venue en voiture correspondant
Saint-Denis, Saint-Ouen, Aubervilliers, La Courneuve	135 m ² SHON	< 700 m RER, train, métro	20%
	97 m ² SHON	> 700m mais < 500 m tramway	30%
	90 m ² SHON	reste du territoire	40%
Autres communes de Plaine Commune	90 m ² SHON	< 700 m RER, train, métro	30%
	60 m ² SHON	> 700m mais < 500 m tramway	45%
	49 m ² SHON	reste du territoire	55%

Normes de stationnement pour les opérations de bureaux (source : Plan communautaire du stationnement, 2013)

Les parkings doivent au moins comporter les gaines techniques, câblages et dispositifs de sécurité nécessaires à l'alimentation d'une **prise de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable**, et permettant un comptage individuel (décret de 2011). Le PDUIF recommande qu'au moins 10% des places soient ainsi alimentées en électricité, valeur calculée par rapport à la totalité des places de stationnement destinées aux véhicules automobiles exigées par le document d'urbanisme, avec un minimum d'une place.

Du point des vue des logements, **il est nécessaire de permettre aux résidents de stationner leur véhicule à leur domicile**, notamment pour éviter un report vers le stationnement sur voirie. **Toutefois, un nombre de places trop important favorise la motorisation** des ménages, et augmente le coût des opérations immobilières.

Ainsi, **le PDUIF recommande de fixer une norme plancher pour les constructions nouvelles de logements**, c'est-à-dire un nombre minimal de places à construire, inférieur ou égal à **1,5 fois le taux de motorisation des ménages** dans la commune concernée.

Commune	Nombre de voiture par ménage (source : INSEE, 2012)	Norme plancher maximale à inscrire au PLU
Aubervilliers	0,46	0,69
Épinay-sur-Seine	0,63	0,94
La Courneuve	0,51	0,76
L'Île-Saint-Denis	0,56	0,84
Pierrefitte-sur-Seine	0,62	0,93
Saint-Denis	0,47	0,71
Saint-Ouen	0,43	0,64
Stains	0,59	0,89
Villetaneuse	0,58	0,87

Normes de stationnement pour les opérations de logements (source : PDUIF, 2014)

De même que pour les bureaux, les parkings des constructions nouvelles d'au moins deux logements doivent être **alimentés en électricité** afin de permettre la recharge de véhicules électriques ou hybrides rechargeables (décret de 2011).

Le PDUIF recommande de calculer le nombre minimum de places individuelles ou d'espace commun à équiper par rapport à la plus petite des valeurs suivantes :

- soit la totalité des emplacements exigés par le document d'urbanisme, s'il prévoit moins d'une place par logement ;
- soit la totalité des emplacements représentant en moyenne une place par logement, majorée du nombre de places exigées pour d'autres usages que le logement.

Les normes inscrites dans les PLU à Plaine Commune s'écartent souvent de ces recommandations :

- logements : les PLU prévoient le plus souvent une place de stationnement par logement, deux dans les zones pavillonnaires, sans lien avec les taux de motorisation ;
- bureaux : les nombre de places à construire est souvent trop généreux, notamment aux abords des gares et stations, et ne constitue pas un plafond (c'est-à-dire un maximum).

Descriptif de l'action

Lors de la révision de leur PLU, **les Villes adopteront des normes de stationnement compatibles avec le PDUIF et le Plan communautaire de stationnement.**

Ces normes seront a fortiori intégrées au futur **PLU intercommunal (PLUi)** de Plaine Commune.


Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Mise en compatibilité des normes de stationnement des PLU et PLUi	Villes / Plaine Commune	pas de surcoût	2016-2020

Indicateurs de suivi

- Nombre de PLU compatibles avec les normes du PDUIF pour les bureaux et les logements
- Nombre de PLU cohérents avec le Plan communautaire de stationnement pour les bureaux

3.4 Encourager un nouveau rapport à l'automobile

Action 3.4.1	Incitation au covoiturage, à l'autopartage et à la mobilité électrique
Maîtrise d'ouvrage : Plaine Commune, Villes, aménageurs	
Partenaires :	
Echéancier :	
	

Objectifs

- **Offrir des solutions de mobilité complémentaires** aux habitants et salariés, en relais des transports collectifs et des modes actifs
- **Réduire la place de la voiture individuelle** en circulation et en stationnement
- **Favoriser l'évolution des mentalités** à travers le partage de l'automobile

Contexte et actions déjà menées

L'automobile est souvent utilisée en « solo », ce qui amplifie la congestion routière et les nuisances environnementales. **Le covoiturage*, c'est-à-dire le partage d'un véhicule pour effectuer un trajet commun**, est bénéfique tant pour l'environnement que pour les utilisateurs : gain économique, convivialité... Il peut être spontané, ou organisé à travers un intermédiaire de mise en relation.

En plein essor pour les trajets occasionnels, **le covoiturage est encore peu utilisé pour les déplacements réguliers, notamment domicile-travail**. Le poids des habitudes, le confort d'une voiture individuelle et la flexibilité horaire qui en découle font que beaucoup de personnes sont réticentes face à cette pratique.

La mise en relation des covoitureurs potentiels à l'échelle d'entreprises, administrations ou universités, contribue à lever ces obstacles, dans la mesure où la destination est commune et que les personnes sont plus susceptibles de s'entendre.

La plateforme **Plaine Covoiturage** a été créée dans cette optique, par l'association Plaine Commune Promotion. Ce service était proposé gratuitement aux salariés de Plaine Commune et de plusieurs entreprises autour du Stade de France, sous forme d'un site Internet et d'une application mobile. Malgré l'intérêt de Plaine Covoiturage, son utilisation est restée faible, sans doute par manque de communication et d'ergonomie de la plateforme.

Autre solution, **l'autopartage* consiste dans le partage d'un véhicule dans le temps**, par des utilisateurs successifs. Il offre un service complémentaire aux transports collectifs à des personnes non motorisées, et permet de réduire l'équipement automobile des ménages.

Plusieurs systèmes d'autopartage existent, répondant à des besoins différents :

- fonctionnement « en boucle » : la voiture empruntée dans une station doit être restituée dans la même station du réseau en libre-service ;
- fonctionnement en « one way » : l'utilisateur peut restituer la voiture dans n'importe quelle station du réseau, ce qui rend cette solution plus souple pour l'utilisateur et permet la complémentarité avec les autres modes de transport, mais est plus complexe à gérer pour l'exploitant ;
- fonctionnement en « free-floating » : les voitures sont disponibles non pas en stations, mais sur les places de stationnement publiques, et géolocalisées par l'utilisateur.

Enfin, **le renouvellement du parc automobile vers des véhicules plus « propres » constitue un levier important de réduction des nuisances environnementales** du trafic routier. Les progrès technologiques des véhicules essence, diesel et gaz naturel, et plus encore le développement des véhicules électriques et hybrides, permettent en effet de réduire les émissions polluantes et de gaz à effet de serre.

En revanche, ils n'apportent pas de solution face aux autres impacts négatifs de l'automobile : consommation d'espace par la circulation et le stationnement, accidents de la route, cadre de vie peu agréable, etc.

La moindre autonomie des véhicules électriques freine aujourd'hui leur développement. Afin d'y répondre, **les parcs de stationnement dans toute nouvelle construction à usage d'habitat collectif ou de bureaux doivent obligatoirement être alimentés en électricité**, pour permettre la recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables (voir action 3.3.4).

La loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015 fixe par ailleurs un **objectif d'installation d'au moins sept millions de points de charge d'ici 2030 en France**, à disposition des usagers sur la voirie.

Descriptif de l'action

Les actions suivantes seront réalisées :

- **Soutien aux initiatives de promotion du covoiturage sur le territoire pour les déplacements domicile-travail** : plateformes de mise en relation des covoitureurs potentiels, systèmes d'information multimodale intégrant le covoiturage, etc.
- **Soutien aux initiatives d'implantation de services d'autopartage** sur le territoire, en complément d'Autolib' (voir action 3.4.2).
- **Intégration aux PLU et au PLUi de l'obligation d'alimentation en électricité des parkings** dans les nouvelles constructions à usage d'habitat collectif et de bureaux (voir action 3.3.4).
- **Réflexion sur le déploiement de bornes de recharge électrique sur voirie**, en particulier aux abords des pôles d'échanges (voir action 2.2.1), des grands équipements et pôles générateurs de déplacement du territoire.

Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Soutien au covoiturage et à l'autopartage, réflexion sur le déploiement de bornes de recharge électrique	Plaine Commune	à définir	2016-2020
Intégration aux PLU et PLUi de l'obligation d'alimentation en électricité des parkings	Ville / Plaine Commune	pas de surcoût	2016-2020

Indicateurs de suivi

- Nombre de services d'autopartage (hors Autolib') présents sur le territoire
- Nombre de bornes de recharge électrique

Action 3.4.2	Réflexion sur l'extension d'Autolib'
Maîtrise d'ouvrage : Villes	
Partenaires : Plaine Commune, Syndicat mixte Autolib' Métropole	
Echéancier :	
<div> <div>Court terme (1 à 2 ans)</div> <div>Moyen terme (3 à 5 ans)</div> </div>	

Objectifs

- **Offrir une solution de mobilité complémentaire** aux habitants et salariés, en relais des transports collectifs et des modes actifs
- **Réduire la place de la voiture individuelle** en circulation et en stationnement
- **Favoriser l'évolution des mentalités** à travers le partage de l'automobile
- **Compléter le maillage de stations Autolib'** au sein de la métropole

Contexte et actions déjà menées

Lancé en 2011, Autolib' est un **service de location courte durée de voitures électriques en libre-service**, sans retour obligé à la station de départ. Il est géré par le syndicat mixte Autolib' Métropole, et exploité par le groupe Bolloré.

Les objectifs de ce projet, initié par la ville de Paris, étaient de :

- **réduire l'équipement automobile**, en alternative notamment à l'achat d'un second véhicule ;
- **compléter l'offre de mobilité**, en relais des transports collectifs et des modes actifs ;
- **soutenir le développement de la filière** des véhicules électriques, peu bruyants et polluants.

L'innovation d'Autolib', et de l'autopartage* en général, est de **déconnecter possession et usage de la voiture**, encore souvent vécue comme un objet personnel et un espace privé. Le service Autolib' progresse régulièrement, tant en nombre d'abonnés que de stations.



Station Autolib' à Saint-Ouen (source : Plaine Commune)

A Plaine Commune, l'autopartage constitue une solution intéressante en particulier pour les **habitants n'ayant pas accès à la voiture particulière** (43% des ménages), et pour les déplacements domicile-travail et professionnels des **salariés des grandes entreprises**.

Les villes de Saint-Ouen, Aubervilliers, Epinay-sur-Seine et Saint-Denis sont adhérentes ou prévoient d'adhérer au syndicat mixte Autolib' Métropole. Plaine Commune et les cinq autres communes du territoire sont également éligibles.

En 2015, les **conditions financières** de déploiement du service sont les suivantes :

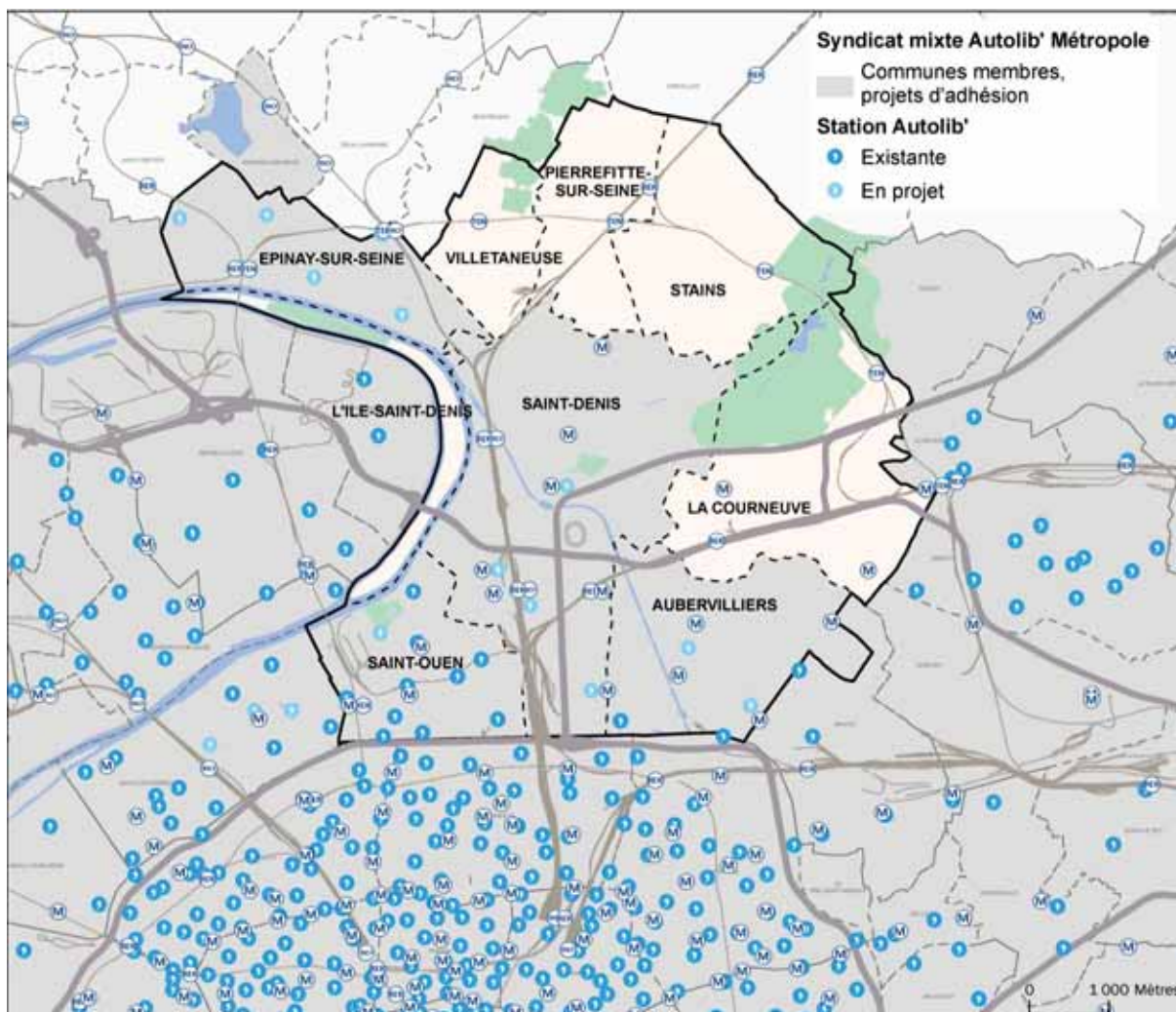
- subvention d'investissement versée par la commune au syndicat : 60 000 € par station ;
- recette d'occupation du domaine public versée à la commune : 750 € par place et par an.

Le déploiement progressif d'Autolib' sur l'ensemble de Plaine Commune permettrait de compléter le maillage de stations en première couronne, d'assurer une continuité de l'offre pour les usagers.

Descriptif de l'action

Les actions suivantes seront réalisées :

- **Poursuite de l'accompagnement technique** par Plaine Commune des Villes souhaitant déployer le service Autolib' sur leur territoire.
- **Réflexion sur l'adhésion de Plaine Commune** au syndicat mixte Autolib' Métropole.



Réseau Autolib' (source : site Internet d'Autolib', 2015)

Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Accompagnement technique, réflexion sur l'adhésion à Autolib'	Plaine Commune / Villes	moyens internes	2016-2020

Indicateurs de suivi

- Nombre de communes membres sur le territoire
- Nombre de stations et d'abonnés au service Autolib'

Axe n° 4 : Rationaliser l'organisation du transport de marchandises

4.1 Préserver les sites à vocation logistique

Action 4.1.1	Intégration de la logistique au développement urbain
Maîtrise d'ouvrage : Plaine Commune, Villes, aménageurs, SGP, RATP	
Partenaires : Conseil départemental	
Echéancier :	
<div> <div>Court terme (1 à 2 ans)</div> <div>Moyen terme (3 à 5 ans)</div> <div>Long terme (6 à 10 ans)</div> </div>	

Objectifs

- **Favoriser les modes alternatifs à la route** pour le transport de marchandises, afin de préserver la santé et l'environnement, lutter contre le changement climatique et réduire la congestion routière
- **Promouvoir un développement urbain viable**, intégrant l'ensemble des fonctions nécessaires à la vie du territoire
- **Développer l'emploi local** adapté aux qualifications des habitants

Contexte et actions déjà menées

En Ile-de-France, **90% du transport de marchandises est effectué par la route**, et deux tiers des plateformes logistiques sont implantées en grande couronne, d'après l'IAU îdF.

Toutefois, on voit se manifester un **nouvel intérêt des entreprises pour des sites logistiques* au cœur d'agglomération**, de plus petite surface, **et pour les modes de transport non routiers**. Ces solutions présentent en effet plusieurs avantages : réduction des temps perdus liés à la congestion routière, massification des entrées de marchandises par le fer ou la voie d'eau puis distribution finale par des véhicules propres, anticipation des restrictions de circulation, gains en termes d'image.

Les implantations effectives de sites logistiques proches de Paris et multimodaux (hôtels logistiques, centres de distribution urbaine...) demeurent rares, en raison de leur faible rentabilité économique, des contraintes d'insertion urbaine, d'acceptabilité par les habitants, etc.

L'intégration de la logistique aux projets urbains et le développement des alternatives au fret routier sont un enjeu majeur à Plaine Commune, pour répondre aux besoins croissants liés à la densification du territoire, dans un meilleur respect de l'environnement. Il s'agit également d'une **opportunité de développement de l'emploi local adapté aux qualifications des habitants**, et de valorisation du potentiel que représentent la Seine et le canal Saint-Denis.

Quelques démarches ont été amorcées en ce sens, qui restent à conforter et concrétiser.

Initiées par le Conseil départemental, **les Chartes d'objectifs** sur le fret ferroviaire et par la voie d'eau (2004-2005) et sur le transport de marchandises en ville (2012) ont contribué à la prise de conscience des enjeux par l'ensemble des acteurs à l'échelle de la Seine-Saint-Denis.

En 2015, Plaine Commune et la Mairie de Paris ont adopté la révision du **Schéma Directeur des Implantations Portuaires du Canal Saint-Denis**. Le nombre de ports est maintenu, avec une inversion de statut entre deux ports. La plupart des ports sur le canal Saint-Denis conservent donc

une vocation économique, en occupation soit pérenne (port urbain) soit temporaire (port public).

Plusieurs études ont été réalisées sur l'approvisionnement en matériaux et l'évacuation des déchets dans le cadre des chantiers de construction. Le Conseil départemental a établi des pistes pour privilégier le fer et la voie d'eau, plutôt que la route, dans le cadre des projets de transport. L'étude métabolisme urbain, conduite par Plaine Commune pour mesurer l'impact de l'ambitieux programme de construction du CDT, a plutôt mis l'accent sur les potentialités de réemploi local de matériaux dans les projets urbains.

A travers son Schéma directeur d'évacuation des déblais, la Société du Grand Paris s'est engagée à anticiper et limiter les nuisances générées par les chantiers de métro, en privilégiant le transport fluvial et ferré, en recherchant des solutions de valorisation et de traitement local des déchets, etc.

En pratique, les actions menées sont jusqu'ici peu nombreuses, que ce soit pour les projets urbains ou de transport. On peut citer l'expérience réussie de recyclage de béton *in-situ* sur le chantier Neaucité de l'éco-quartier Confluence à Saint-Denis, ainsi que l'utilisation du canal Saint-Denis dans le cadre du chantier de prolongement de la ligne 12 du métro à Mairie d'Aubervilliers.

Descriptif de l'action

Les actions suivantes seront réalisées :

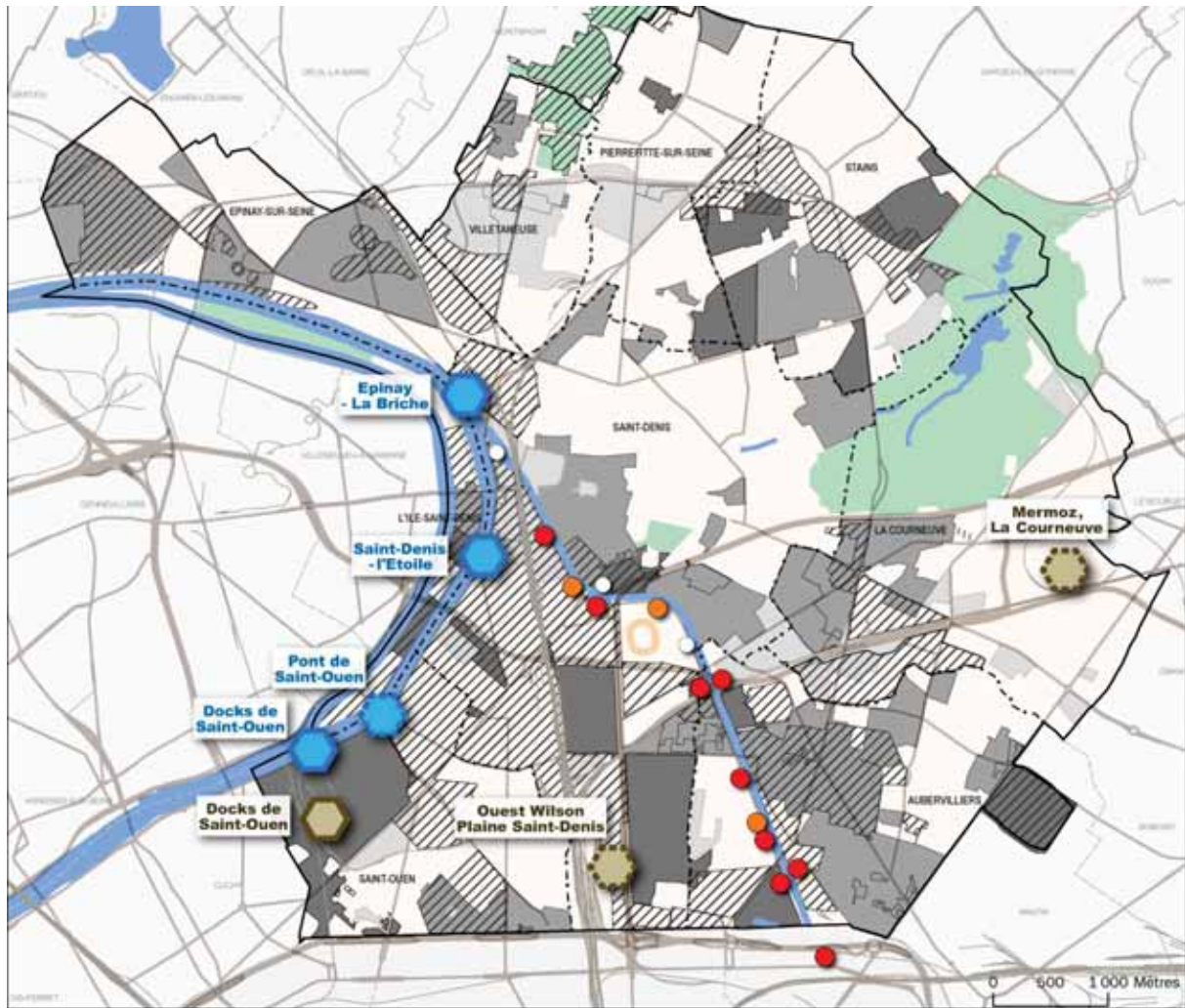
- **Préservation et développement de sites logistiques dans les opérations d'aménagement**, si possible en intermodalité avec la voie d'eau ou la voie ferroviaire, en préservant le réseau viaire d'accès et les embranchements ferroviaires, en évitant les choix irréversibles.
- **Poursuite de cette réflexion plus particulièrement dans le projet des Docks de Saint-Ouen et le projet Ouest Wilson**, qui disposent du plus fort potentiel pour une logistique multimodale sur le territoire de Plaine Commune.
- **Inscription aux PLU et au PLUi** des espaces nécessaires à la logistique, en compatibilité avec les autres fonctions urbaines.
- **Développement des outils fonciers** pour favoriser l'implantation de sites logistiques : identification de terrains potentiels bien connectés aux infrastructures de transport, portage foncier, soutien public pour minorer la charge foncière et promouvoir des formes immobilières qualitatives (du point de vue paysager et environnemental), etc.
- **Mobilisation dans le cadre des projets de transport, en particulier le Grand Paris Express**, pour une gestion exemplaire des matériaux et des déblais, conformément au Schéma directeur d'évacuation des déblais de la Société du Grand Paris.

Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Intégration de la logistique au développement urbain et aux projets de transport	Plaine Commune / Villes / aménageurs / SGP / RATP	à définir	2016-2020 et au-delà

Indicateurs de suivi



- Nombre de sites logistiques utilisant la voie d'eau ou la voie ferrée
- Nombre de projets urbains et de transport ayant mis en place des solutions pour réduire les flux routiers de marchandises, matériaux et déchets





Sources : Plaine Commune / Schéma directeur des implantations portuaires sur le canal Saint Denis, 2015
Fichier n°1520001

Cartographie : Plaine Commune 2015

Sites ferroviaires




-  En activité, à préserver
-  Sans activité, réactivation envisageable à long terme

Ports fluviaux





-  En activité, à préserver
-  Sans activité

Ports sur le canal Saint-Denis

Source : Schéma directeur des implantations portuaires sur le canal Saint Denis, 2015


-  Port urbain : destiné à une activité économique pérenne
-  Port public : usages et occupations temporaires
-  Port ICAL (installations culturelles et activités de loisirs) ; Port de plaisance

Projets urbains

-  Etudes en cours
-  ZAC en cours
-  ANRU, PNRQAD, dispositifs d'amélioration de l'habitat privé en cours
-  Autres opérations (CPA, lotissement, etc.)

Sites logistiques et projets urbains (source : PDUIF 2014, Plaine Commune 2015)

4.2. Optimiser les conditions de livraison

Action 4.2.1	Démarche-action sur les livraisons à La Courneuve 8 mai 1945
Maîtrise d'ouvrage : Plaine Commune	
Partenaires : Ville de La Courneuve, Conseil départemental, RATP, acteurs économiques	
Echéancier :	
	

Objectifs

- **Concilier les différents usages** de l'espace public, dans l'intérêt des acteurs publics et privés
- **Réduire les nuisances** du transport routier de marchandises sur l'environnement
- **Enclencher une dynamique** en faveur d'une meilleure organisation des livraisons à Plaine Commune, à partir d'actions concrètes sur un premier site à enjeux

Contexte et actions déjà menées

La place du 8 mai 1945, à La Courneuve, concentre de **nombreuses fonctions dans une géométrie réduite** :

- un carrefour routier, au sein d'un tissu urbain mixte assez dense ;
- un pôle d'échanges multimodal : ligne 7 du métro, tramway T1, nombreuses lignes de bus ;
- un pôle commercial à rayonnement intercommunal, comprenant notamment le troisième principal marché d'Ile-de-France, présent trois jours par semaine.

En 2012-2013, **le pôle d'échanges a été réaménagé** par le Conseil départemental, afin d'améliorer son fonctionnement et de pacifier le secteur. Une gare routière a été créée au nord du carrefour, ainsi qu'un couloir de bus sur sa partie Sud. Un plateau piéton a été aménagé autour de la station de tramway. Parallèlement, le stationnement a été réglementé, et une zone 30 mise en place aux abords du pôle par Plaine Commune.

Des projets et réflexions concomitants restent à mettre en œuvre :

- le réaménagement de la station de tramway, en anticipation du PACT T1 ;
- le projet urbain des Quatre Routes, intégrant la construction d'une nouvelle halle du marché ;
- des réflexions sur la requalification de l'ex RN2 et la piétonisation de la place du 8 mai 1945 les jours de marché ;
- la mise en place d'une consigne Véligo.

Malgré les améliorations apportées, **des conflits d'usage demeurent sur le pôle 8 mai 1945**, en raison du déséquilibre entre l'espace disponible et les fonctions assurées. Les livraisons occasionnent toujours des difficultés : encombrement de l'espace public, stationnement illicite, ralentissement de la circulation des bus, manque de sécurité piétonne, etc.

Descriptif de l'action

Une démarche-action sera mise en place afin de **réduire les dysfonctionnements liés au transport de marchandises sur le pôle 8 mai 1945, en explorant l'ensemble des leviers d'amélioration potentiels** suite aux récents travaux de réaménagement.

Cette démarche pourrait suivre les étapes suivantes :

- **Animation d'un groupe-projet**, réunissant Plaine Commune, La Courneuve et sa police municipale, le Conseil départemental, la RATP, les représentants des commerçants et des transporteurs.
- **Réalisation d'un diagnostic** : actualisation du relevé des commerces et des livraisons, besoins éventuels en lieux de regroupement et de distribution de colis (en lien avec l'essor du e-commerce), localisation et occupation des aires de livraison sur et hors voirie, nature et origine des dysfonctionnements...
- **Définition d'actions** pour réduire les dysfonctionnements, par exemple : création ou adaptation d'aires de livraison, renforcement du contrôle ou adaptation de la réglementation, livraisons de nuit, mise en place d'ambassadeurs de livraison, création d'un espace logistique de proximité.
- **Concertation et accompagnement** des acteurs dans la **mise en œuvre** des actions.
- **Evaluation** de la démarche-action.

En fonction des conclusions de cette évaluation, **des actions sur les livraisons pourront être engagées sur d'autres axes ou pôles commerciaux à enjeux** du territoire de Plaine Commune.

Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Pilotage et études nécessaires à la démarche-action	Plaine Commune	moyens internes	2016-2017
Mise en œuvre des actions	à définir	à définir	2017-2020

Indicateurs de suivi

- Nombre de verbalisations de véhicules de livraison

Action 4.2.2	Adaptations de l'organisation des livraisons
Maîtrise d'ouvrage : Plaine Commune, Villes	
Partenaires :	
Echéancier :	
<div> <div>Court terme (1 à 2 ans)</div> <div>Moyen terme (3 à 5 ans)</div> </div>	

Objectifs

- **Concilier les différents usages** de l'espace public, dans l'intérêt des acteurs publics et privés
- **Réduire les nuisances** du transport routier de marchandises sur l'environnement

Contexte et actions déjà menées

A travers la Charte d'objectifs sur le transport de marchandises en Seine-Saint-Denis, Plaine Commune s'est engagée à rechercher une cohérence dans la réglementation des livraisons. Actuellement, les restrictions de circulation et de stationnement des poids lourds sur le territoire sont peu nombreuses, fractionnées, basées essentiellement sur le tonnage et peu lisibles.

Les **outils réglementaires et modalités de mise en œuvre recommandés** par l'ensemble des acteurs professionnels et institutionnels sont les suivants :

- **Mettre en place des horaires de livraisons**, de façon à minimiser les mouvements aux heures de pointe de circulation, et à restreindre l'accès des véhicules les plus encombrants et/ou les plus polluants notamment **dans les centres-villes et quartiers résidentiels**.
- Appliquer un **critère de surface de sol** plutôt que de tonnage, le seuil de **29 m²** étant préconisé car correspondant aux normes pompiers et cohérent avec les véhicules adaptés au transport de marchandises en ville.
- **Définir les horaires de livraisons en concertation** avec les commerçants, les grandes entreprises et les transporteurs, en étudiant la faisabilité de livraisons le soir, la nuit et tôt le matin, et leurs conditions d'acceptabilité par les riverains.
- **Inscrire au PLU l'obligation d'aires de livraison à l'intérieur des emprises des grands établissements** commerciaux, industriels et tertiaires, afin de libérer de la place sur voirie et d'assurer des conditions optimales de livraisons.

Descriptif de l'action

Les actions suivantes seront réalisées :

- **Etude de la mise en place d'horaires de livraisons à La Courneuve 8 mai 1945**, dans le cadre de la démarche-action sur les livraisons (voir action 4.2.1).
- **Réflexion sur l'adoption d'une réglementation harmonisée, simple et lisible**, en fonction du retour d'expérience de La Courneuve 8 mai 1945, et après réalisation d'un diagnostic. La cohérence avec les règles existantes ou en projet dans le reste de la métropole sera recherchée, **en prenant comme hypothèse de base l'application de la réglementation édictée par la ville de Paris**.

- **Soutien aux livraisons de nuit** des commerces, en appliquant la charte « Livraisons de nuit respectueuses des riverains et de l'environnement » (utilisation de véhicules et de moyens de manutention silencieux, formation des livreurs, aménagements spécifiques, etc.), pouvant déboucher sur une labellisation par l'association Certibruit.
- **Soutien au développement des véhicules propres de livraison** : véhicules électriques ou à faibles émissions de polluants et de gaz à effet de serre, modes non motorisés de livraison locale, tels que les triporteurs.
- **Soutien à l'installation de services de retrait de colis** dans les gares et les lieux de passage, tels que les consignes automatiques, les conciergeries ou les points relais. Le projet de métro du Grand Paris Express constitue une opportunité pour développer ce type de services, dont la demande augmente avec l'essor du e-commerce.
- **Prise en compte des aires de livraison dans les documents d'urbanisme** : les normes ci-dessous recommandées par le PDUIF seront inscrites aux PLU ou au PLUi, afin de permettre toutes les opérations de chargement, déchargement et manutention sur emprises privées au-delà des seuils définis.

Destination du bâtiment	Surface de l'aire de livraison à aménager lors de la construction, extension ou rénovation du bâtiment
Commerces	une aire pour 1 000 m ² de surface de vente, permettant l'accueil d'un véhicule de 2,60 m de large, d'au moins 6 m de long et 4,20 m de haut, ainsi qu'une zone de manutention de l'ordre de 10 m ²
Bureaux et activités	100 m ² pour 6 000 m ² de surface de plancher

Normes de création d'aires de livraison (source : PDUIF 2014)

Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Démarche-action à La Courneuve 8 mai 1945, réflexion sur l'harmonisation des réglementations, soutien aux livraisons de nuit, aux véhicules propres et aux services de retrait de colis	Plaine Commune	à définir	2016-2020
Inscription des normes de livraison aux PLU et PLUi	Villes / Plaine Commune	pas de surcoût	2016-2020

Indicateurs de suivi

- Nombre de villes ayant mis en place les arrêtés nécessaires pour se conformer à la nouvelle réglementation des livraisons adoptée
- Nombre d'établissements commerciaux effectuant des livraisons de nuit
- Nombre de PLU intégrant des normes relatives aux livraisons cohérentes avec le PDUIF

Axe n° 5 : Susciter les changements de pratiques de mobilité

5.1. Repenser les déplacements liés aux entreprises et aux administrations

Action 5.1.1	Développement des Plans de déplacements d'entreprises
Maîtrise d'ouvrage : entreprises, Plaine Commune	
Partenaires : CCI de Seine-Saint-Denis, SNCF, Plaine Commune Promotion, caisses d'assurance maladie	
Echéancier :	

Objectifs

- Favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle
- Améliorer la sécurité des déplacements domicile-travail et professionnels
- Repenser globalement l'organisation des déplacements liés à l'activité de l'entreprise

Contexte et actions déjà menées

Plaine Commune compte environ **184 000 emplois dans plus de 20 000 entreprises**. Depuis une dizaine d'années, le rythme de développement économique du territoire est le plus fort d'Ile-de-France, avec en particulier l'implantation de grands groupes tertiaires. Les trajets domicile-travail et professionnels des salariés sont parfois difficiles, longs et pénibles. **La mobilité liée au travail est donc un enjeu important.**

Les plans de déplacements à l'échelle d'une ou plusieurs entreprises permettent l'analyse et l'optimisation des déplacements générés, notamment en orientant les salariés vers des alternatives à l'autosolisme.

A Plaine Commune, **le Plan de déplacements inter-entreprises (PDIE) de la Plaine Saint-Denis constitue la démarche la plus importante et avancée.**

Sept entreprises, représentant 15 000 salariés, se sont engagées dans cette démarche sur un périmètre délimité par les stations de RER B et D et de la ligne 13 du métro. En 2012, une charte d'engagement a été signée entre ces entreprises, la CCI de Seine-Saint-Denis (pilote du projet), l'association Plaine Commune Promotion, la Communauté d'agglomération et les caisses d'assurance maladie CRAMIF et CNAMTS.

Suite au diagnostic, un **plan d'actions 2015-2017** a été adopté :

- faciliter les rabattements en transports collectifs : signalétique, arrêt de la ligne H... ;
- développer le covoiturage : nouveaux services, places réservées, chèque d'incitation... ;
- encourager l'usage du vélo : aménagements cyclables, parkings sécurisés, nouvelles stations Vélib', douches et vestiaires, kit vélo sécurité et réparation, test de VAE... ;
- améliorer les cheminements piétons : aménagement de trottoir, sécurisation de carrefours... ;
- rationaliser les déplacements professionnels : télétravail, visioconférence... ;
- inciter les salariés à habiter à proximité de leur lieu de travail ;

- informer et communiquer : semaine de la mobilité, formation à l'éco-conduite...

D'autres démarches ont été initiées, sans forcément aboutir à la mise en place de plans de déplacements d'entreprises, sur les pôles d'emplois suivants :

- **zone d'activités du Râteau à La Courneuve** : les échanges entre les entreprises intéressées (dont ALSTOM) n'ont jusqu'ici pas abouti, faute de structure pilote du PDIE ;
- **sud de la Plaine** : ICADE a mis en place un PDIE, qui a abouti entre autres à la création d'une plateforme de mobilité tous modes (MOBIL ICADE), et Veolia mène un PDE dans le cadre de son déménagement à Aubervilliers ;
- **Saint-Ouen** : des échanges ont eu lieu avec L'Oréal et d'autres entreprises aux abords de la gare RER C et de la future ligne 14 ;
- **Saint-Denis Pleyel** : un travail exploratoire a été mené avec neuf entreprises, à travers la réalisation d'un diagnostic et d'une proposition de plan d'actions.

En complément des démarches de PDIE, une expérimentation a été lancée sur le territoire par la SNCF et Plaine Commune Promotion, axée sur la demande de transport. Son ambition est de construire des solutions innovantes de désaturation face à l'augmentation continue du nombre de voyageurs sur le réseau francilien. Mise en place en 2014, **la commission 3T - pour Trajets, Trafics, Temporalité - vise à réduire la saturation des trains aux heures de pointe, en étalant davantage les horaires** d'arrivée et de départ du bureau. Elle réunit l'ensemble des acteurs économiques, institutionnels et du transport concernés.

En 2015, la loi de transition énergétique pour la croissance verte a introduit l'**indemnité kilométrique vélo**, c'est-à-dire la prise en charge par l'entreprise de tout ou partie des frais engagés par ses salariés se déplaçant à vélo ou vélo à assistance électrique entre leur résidence et leur lieu de travail.

Descriptif de l'action

Les actions suivantes seront réalisées :

- **Poursuite de la mise en œuvre du plan d'actions du PDIE de la Plaine Saint-Denis.**
- **Promotion des Plans de déplacements d'entreprises** auprès de l'ensemble des acteurs économiques du territoire, afin de les inciter à mettre en place des actions d'éco-mobilité.
- **Participation aux travaux de la commission 3T** et mise en place d'actions concrètes.

Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Poursuite de la mise en œuvre du PDIE de la Plaine Saint-Denis	entreprises	à définir	2016-2017
Participation aux travaux de la commission 3T, promotion des PDE et des bonnes pratiques auprès des entreprises	Plaine Commune	moyens internes	2016-2020

Indicateurs de suivi

- Nombre de PDE et de PDIE en place à Plaine Commune
- Taux de réalisation des actions du PDIE de la Plaine Saint-Denis
- Taux d'occupation des lignes de RER B et D aux heures de pointe

Action 5.1.2	Promotion de l'éco-mobilité auprès des agents de Plaine Commune
Maîtrise d'ouvrage : Plaine Commune	
Partenaires :	
Echéancier :	
<div> <div>Court terme (1 à 2 ans)</div> <div>Moyen terme (3 à 5 ans)</div> </div>	

Objectifs

- Favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle
- Améliorer la sécurité des déplacements domicile-travail et professionnels
- Repenser globalement l'organisation des déplacements liés à l'activité de l'administration

Contexte et actions déjà menées

Plaine Commune emploie environ 2000 agents, répartis en une centaine de lieux de prise de poste. Des visiteurs professionnels, le grand public et des fournisseurs se rendent également chaque jour dans ces lieux, situés dans les neuf villes.

Les déplacements de l'ensemble de ces personnes, non négligeables, constituent un double enjeu pour la collectivité locale, en tant :

- qu'employeur, afin de favoriser le bien-être au travail, limiter les accidents du travail, améliorer la ponctualité des agents, faciliter le recrutement ;
- qu'administration éco-responsable, en réduisant l'impact environnemental des déplacements motorisés des agents et des visiteurs.

A partir de 2011, plusieurs actions ont été mises en place en faveur des modes alternatifs pour les déplacements domicile-travail et professionnels des agents du siège de Plaine Commune :

- financement de la plate-forme **Plaine Covoiturage** : ce service, bien qu'il ait été sous-utilisé, reste pertinent compte-tenu de l'importance du pôle d'emplois (voir action 3.4.1) ;
- mise à disposition de **titres de transports** pour les déplacements pendant le temps de travail : cette mesure, victime de son succès, n'a pas été reconduite ;
- mise à disposition d'une **flotte de vélos et de véhicules électriques**, et fin des acquisitions de véhicules diesel (hormis pour les poids lourds) depuis 2013 ;
- **sensibilisation à l'éco-conduite** depuis la Semaine de la mobilité 2014.

Descriptif de l'action

Les actions suivantes seront réalisées, à la fois au siège et dans les unités territoriales :

- **Poursuite du renouvellement des flottes de véhicules** : achat de vélos et de véhicules à faibles émissions (voitures, scooters et utilitaires électriques ou utilisant des carburants alternatifs), en remplacement progressif des véhicules polluants.
- **Développement de services pour faciliter l'usage des modes alternatifs** à la voiture individuelle par les agents et les visiteurs, tels que la mise à disposition de tickets de transport, l'installation d'écrans d'information sur l'offre multimodale autour du lieu de travail (transports collectifs, Vélib' et Autolib'...), l'aménagement de douches et vestiaires, etc.
- **Réflexion sur la mise en place d'incitations financières à la pratique du vélo** et du vélo à assistance électrique par les agents, sous la forme d'une indemnité kilométrique vélo, d'une

aide à l'achat ou d'un autre dispositif.

- **Information et sensibilisation des agents** à l'éco-mobilité, l'éco-conduite et la sécurité dans les déplacements, à travers les outils de communication interne, les évènements (Semaine de la mobilité, Forum du personnel...), les formations, voire les entretiens professionnels.
- **Poursuite de la réflexion sur l'élaboration éventuelle d'un Plan de déplacements d'administration** (PDA) à Plaine Commune.

Programmation pluriannuelle

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût	Echéancier
Promotion de l'éco-mobilité auprès des agents de Plaine Commune	Plaine Commune	à définir	2016-2020

Indicateurs de suivi

- Part des véhicules à faibles émissions dans les flottes de Plaine Commune
- Nombre de vélos mis à disposition des agents de Plaine Commune

E. Récapitulatif des actions

Le tableau de synthèse ci-dessous reprend le contenu des **27 fiches actions du PLD**.

La nature des actions est plurielle. Il peut s'agir :

- d'actions opérationnelles ;
- d'études à mener ou de réflexions à poursuivre avant d'aboutir à une opération ;
- de normes devant être déclinées dans les Plans locaux d'urbanisme.

L'échéancier correspond à la période durant laquelle l'action sera réalisée. Le coût estimatif ne reflète pas la charge nette supportée par les maîtres d'ouvrage. **Les actions concernées par des financements couvrant une partie ou la totalité du coût sont indiquées par le symbole ►.**

<i>Actions</i>	<i>Maîtrise d'ouvrage</i>	<i>Coût estimatif</i>	<i>Echéancier</i>
-----------------------	----------------------------------	------------------------------	--------------------------

Axe n° 1 : Favoriser les déplacements à pied et à vélo

1.1 : Mettre en œuvre le Plan marche

1.1.1 : Résorption des points durs piétons

Résorption des points durs dans le cadre du programme Plan marche	Plaine Commune / Conseil départemental	en cours de validation	2016-2020
Résorption des points durs dans le cadre des opérations d'aménagement et des politiques d'espace public	Plaine Commune / Conseil départemental / aménageurs	ventilation dans les opérations ►	2016-2020 et au-delà

1.1.2 : Signalétique dédiée aux piétons

Elaboration du schéma directeur de jalonnement piéton	Plaine Commune	50 000 € ►	2016
Mise en place de la signalétique piétonne	Plaine Commune	en cours de validation	2016-2020

1.1.3 : Plan piéton grand public

Poursuite du développement de la carte interactive « autour de moi »	Plaine Commune	moyens internes	2016-2018
Intégration d'informations sur la marche sur les plans réédités ou créés	Plaine Commune	pas de surcoût ►	2016-2018
Edition éventuelle d'un plan dédié aux piétons (conception et impressions)	Plaine Commune	15 000 €	2018-2020

1.2 : Améliorer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

1.2.1 : Poursuite de la mise en œuvre du PAVE

Mise en accessibilité des arrêts de bus et de l'espace public (traversées, mobilier)	Plaine Commune	100 à 500 000 € par an ►	2016-2020
Mise en accessibilité complète des points durs piétons (y compris largeurs de cheminement)	Plaine Commune	ventilation dans les opérations d'aménagement et le Plan marche ►	2016-2020 et au-delà

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût estimatif	Echéancier
----------------	---------------------------	-----------------------	-------------------

1.3 : Accélérer la mise en œuvre du Plan vélo			
1.3.1 : Aménagement d'itinéraires cyclables structurants			
Aménagement des itinéraires cyclables prioritaires	Conseil départemental / Plaine Commune	6 à 10 millions € ►	2016-2020
Poursuite de la mise en œuvre du Schéma directeur des itinéraires cyclables	Conseil départemental / Plaine Commune	ventilation dans les opérations d'aménagement ►	2016-2020 et au-delà
1.3.2 : Développement du stationnement et des services vélo			
Mise en place de consignes de stationnement vélo sécurisées	SNCF / RATP / Plaine Commune	40 000 € (30 places) à 100 000 € (90 places) par consigne ►	2016-2025
Mise en compatibilité des normes de stationnement vélo des PLU et du PLUi	Villes / Plaine Commune	pas de surcoût	2016-2020
Développement du réseau Bicyclo	Membres du réseau	250 000 € par an *	2016-2020
Extension du service Vélib'	Paris	à définir ►	2018-2019

* Subvention de fonctionnement versée par Plaine Commune

Axe n° 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs

2.1 : Densifier et consolider le réseau de transport structurant			
2.1.1 : Réalisation des projets du Nouveau Grand Paris			
Mobilisation en faveur des projets de transports collectifs inscrits au SDRIF	Plaine Commune	moyens internes	2016-2020
2.1.2 : Amélioration de la desserte en transports collectifs du nord-est de Plaine Commune			
Réalisation d'une étude sur la desserte en transports collectifs du nord-est du territoire	Plaine Commune	150 000 € ►	2016
Mobilisation en faveur du scénario retenu et des solutions de court-moyen terme	Plaine Commune	moyens internes	à partir de 2016

<i>Actions</i>	<i>Maîtrise d'ouvrage</i>	<i>Coût estimatif</i>	<i>Echéancier</i>
----------------	---------------------------	-----------------------	-------------------

2.2 : Aménager des pôles d'échanges de qualité

2.2.1 : Réalisation des projets de pôles

Etudes des pôles Saint-Denis Pleyel, La Courneuve Six Routes, La Plaine Stade de France, Fort d'Aubervilliers, Mairie d'Aubervilliers, Clichy Saint-Ouen et Mairie de Saint-Ouen	Plaine Commune / Conseil départemental	100 000 € par pôle ►	2016-2017
Aménagement des espaces publics autour des gares du Tram Express Nord (hors franchissement Babeuf)	Plaine Commune / EPA Plaine de France	20 millions € ►	2017-2019
Travaux sur la gare de Saint-Denis	SNCF / RATP	100 millions € ►	2018-2022

2.3 : Faciliter la circulation des bus

2.3.1 : Traitement des points durs de circulation des bus

Renforcement du contrôle du stationnement, et de la circulation dans les couloirs bus	Villes	≈ 40 000 € par an pour un ASVP	dès 2016
Réglementation du stationnement avenue Wilson	Plaine Commune	≈ 15 000 € pour 100 m *	2016
Mise à double sens du quai Lucien Lefranc, et de la rue de la Haie Coq pour les bus	Plaine Commune	à définir	2016
Etude sur le boulevard Marcel Paul et si possible le pont de Saint-Ouen	Conseil départemental	à définir	2016
Traitement des points durs de la ligne 255	Conseil départemental	100 000 € ►	2016
Traitement des points durs de la ligne 150	Conseil départemental	100 000 € ►	2017
Etude de réassociation de la ligne 173 dans le cadre de l'étude du pôle Mairie d'Aubervilliers	Plaine Commune	100 000 € ►	2016-2017
Etude de réassociation de la ligne 268 dans le cadre de l'étude du pôle Pierrefitte-Stains	Plaine Commune	70 000 €	2016-2017
Alternat bus rue de Saint-Denis	Plaine Commune	à définir ►	2016-2019
Couloir bus-vélo avenue Wilson	Conseil départemental	450 000 € ** ►	2018-2019

2.3.2 : Développement des priorités bus aux carrefours

Etude de la mise en place de priorités bus sur les lignes 170 et 150	Conseil départemental, RATP	à définir ►	2016-2020
--	-----------------------------	-------------	-----------

2.4 : Renforcer l'offre sur les lignes de bus à enjeux

2.4.1 : Adaptation des fréquences et de l'amplitude des bus

Renforts d'offre sur les lignes de bus à enjeux	STIF	à définir	2016-2020
---	------	-----------	-----------

* Estimation pour 100 mètres de stationnement réglementé (20 places), des deux côtés de la voirie

** Estimation de 2006, dans le cadre du comité d'axe de la ligne 153

<i>Actions</i>	<i>Maîtrise d'ouvrage</i>	<i>Coût estimatif</i>	<i>Echéancier</i>
----------------	---------------------------	-----------------------	-------------------

Axe n° 3 : Maîtriser la circulation automobile et le stationnement

3.1 : Hiérarchiser et pacifier le réseau de voirie

3.1.1 : Mise en œuvre du Schéma directeur des espaces publics et des déplacements

Mise en œuvre du Schéma directeur des espaces publics et des déplacements dans tous les projets d'aménagement	Conseil départemental / Plaine Commune	pas de surcoût	2016-2020 et au-delà
---	--	----------------	----------------------

3.1.2 : Amélioration de la sécurité routière

Actions d'amélioration de la sécurité routière	Conseil départemental	à définir ►	2016-2020
--	-----------------------	-------------	-----------

3.2 : Résorber les principales coupures urbaines

3.2.1 : Nouveaux franchissements, création et requalification d'espaces publics

Mise en œuvre du CDT et de la convention de coopération Paris - Plaine Commune	Plaine Commune / Conseil départemental / Ville de Paris	à définir ►	2016-2020 et au-delà
Réalisation du franchissement Landy-Pleyel (opération globale)	Plaine Commune, SGP, SNCF	195 millions € ►	2023

3.2.2 : Insertion urbaine des autoroutes

Etude d'insertion urbaine des autoroutes	Etat, Plaine Commune	500 000 € ►	2016-2028
Modernisation et complément du diffuseur Pleyel	Etat	4,5 millions € ►	2024
Suppression des bretelles de la Porte de Paris	Etat	à définir ►	2016-2020 et au-delà

3.3 : Décliner le Plan communautaire de stationnement dans chaque ville

3.3.1 : Renforcement du contrôle du stationnement

Renforcement du contrôle du stationnement	Villes	≈ 40 000 € par an pour un ASVP	dès 2016
Mise en place de nouveaux moyens de contrôle et de paiement	Villes	≈ 100 000 € par véhicule LAPI	2016-2020

3.3.2 : Adaptation de la réglementation du stationnement sur voirie

Accompagnement de l'entrée en vigueur de la réforme du stationnement	Plaine Commune	à définir	2016-2018
Mise en œuvre des Plans locaux de stationnement dans l'ensemble des villes	Villes, Plaine Commune	à définir	2016-2020

Actions	Maîtrise d'ouvrage	Coût estimatif	Echéancier
----------------	---------------------------	-----------------------	-------------------

3.3.3 : Optimisation de l'usage des parkings

Optimisation de l'usage des parkings	baillleurs sociaux, entreprises, Villes, Plaine Commune	à définir	2016-2020
--------------------------------------	---	-----------	-----------

3.3.4 : Inscription de normes de stationnement volontaristes dans les Plans locaux d'urbanisme

Mise en compatibilité des normes de stationnement des PLU et PLUi	Villes / Plaine Commune	pas de surcoût	2016-2020
---	-------------------------	----------------	-----------

3.4 : Encourager un nouveau rapport à l'automobile

3.4.1 : Incitation au covoiturage, à l'autopartage et à la mobilité électrique

Soutien au covoiturage et à l'autopartage, réflexion sur le déploiement de bornes de recharge électrique	Plaine Commune	à définir	2016-2020
Intégration aux PLU et PLUi de l'obligation d'alimentation électrique des parkings	Villes / Plaine Commune	pas de surcoût	2016-2020

3.4.2 : Réflexion sur l'extension d'Autolib'

Accompagnement technique, réflexion sur l'adhésion d'Autolib'	Plaine Commune / Villes	moyens internes	2016-2020
---	-------------------------	-----------------	-----------

Axe n° 4 : Rationaliser l'organisation du transport de marchandises

4.1 : Préserver les sites à vocation logistique

4.1.1 : Intégration de la logistique au développement urbain

Intégration de la logistique au développement urbain et aux projets de transport	Plaine Commune / Villes / aménageurs / SGP / RATP	à définir	2016-2020 et au-delà
--	---	-----------	----------------------

4.2 : Optimiser les conditions de livraison

4.2.1 : Démarche-action sur les livraisons à La Courneuve 8 mai 1945

Pilotage des études nécessaires à la démarche-action	Plaine Commune	moyens internes	2016-2017
Mise en œuvre des actions	à définir	à définir	2017-2020

<i>Actions</i>	<i>Maîtrise d'ouvrage</i>	<i>Coût estimatif</i>	<i>Echéancier</i>
-----------------------	----------------------------------	------------------------------	--------------------------

4.2.2 : Adaptations de l'organisation des livraisons

Démarche-action à La Courneuve 8 mai 1945, réflexion sur l'harmonisation des réglementations, soutien aux véhicules propres et aux services de retrait de colis	Plaine Commune	à définir	2016-2020
Expérimentation de la livraison de nuit	Commerces	à définir	2016-2020
Inscription des normes de livraison aux PLU et PLUi	Villes / Plaine Commune	pas de surcoût	2016-2020

Axe n° 5 : Susciter les changements de pratiques de mobilité

5.1 : Repenser les déplacements liés aux entreprises et aux administrations

5.1.1 : Développement des Plans de déplacements d'entreprises

Poursuite de la mise en œuvre du PDIE de la Plaine Saint-Denis	entreprises	à définir	2016-2017
Participation aux travaux de la commission 3T, promotion des PDE et des bonnes pratiques auprès des entreprises	Plaine Commune	moyens internes	2016-2020

5.1.2 : Promotion de l'éco-mobilité auprès des agents de Plaine Commune

Promotion de l'éco-mobilité auprès des agents de Plaine Commune	Plaine Commune	à définir	2016-2020
---	----------------	-----------	-----------

F. Conditions d'évaluation

La mise en œuvre du Plan local de déplacements est prévue de 2016 à 2020, pour la majorité des actions. L'évaluation est indispensable pour mesurer la réalisation effective des actions et l'atteinte des objectifs fixés dans le PLD.

Deux principes guideront cette évaluation :

- le **suivi en continu du PLD**, afin d'alerter rapidement sur d'éventuelles difficultés de mise en œuvre et de les corriger efficacement ;
- le **maintien de la dynamique partenariale** autour du projet.

Pour cela, les points d'étape suivants sont prévus :

- **des points d'avancement qualitatifs autant que de besoin**, notamment sur le Plan marche (voir actions 1.1) ;
- **un bilan intermédiaire complet du PLD en 2018**, en renseignant les indicateurs de suivi inscrits dans les fiches-actions ;
- **un bilan complet à échéance du PLD en 2020**, en vue d'une éventuelle révision du document.

La prochaine enquête globale transport (EGT) permettra de confronter les objectifs de report modal à l'évolution réelle de la mobilité sur le territoire de Plaine Commune.

Annexes

Glossaire

Accessibilité PMR : possibilité pour les personnes à mobilité réduite de se déplacer librement et en sécurité dans les transports collectifs, sur l'espace public, d'accéder aux lieux de vie, services, etc.

Autopartage : service de mise en commun d'une flotte de voitures au profit d'utilisateurs abonnés, pour une durée limitée

Covoiturage : partage d'un véhicule particulier (au moins deux occupants) pour effectuer un trajet commun, le conducteur n'étant pas un professionnel

Déplacement de transit : déplacement n'ayant pas pour origine ou destination la zone en question

Ecoquartier : quartier conçu selon des objectifs de développement durable, de façon à minimiser son impact sur l'environnement

Embranchement ferroviaire : ligne ou voie de chemin de fer secondaire

Grand Paris Express : projet de réseau de métro automatique en rocade autour de Paris

Intermodalité : utilisation successive de plusieurs modes au cours d'un même déplacement

Lignes Express et Mobilien : lignes les plus structurantes du réseau de bus en Île-de-France

Marchabilité : caractère plus ou moins favorable aux déplacements à pied d'une zone

Multimodalité : existence de plusieurs modes de transport sur un lieu, ou entre deux lieux

Modes actifs (anciennement modes doux) : modes dont la force motrice est fournie par l'usager : la marche à pied et le vélo principalement, le roller, la trottinette, la planche à roulettes, etc.

Personnes à mobilité réduite : ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière temporaire ou permanente : personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette).

Pôle d'échanges : lieu d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales

Population municipale : personnes ayant leur résidence habituelle sur le territoire de la commune, dans un logement ou une communauté (population sans doubles comptes)

Rabattement : fait de rejoindre un mode lourd de transport collectif par un autre mode : bus, marche, vélo, voiture, etc.

Report modal : résultat du changement d'un mode de déplacement vers un autre. Par défaut, cette expression désigne le report de l'usage individuel de la voiture vers les modes alternatifs : transports collectifs, modes actifs, taxis, autopartage et covoiturage, etc.

Site logistique : installations utilisées pour l'activité logistique (dégrouper et grouper, stockage, manutention, conditionnement...), telles que des entrepôts, plateformes logistiques, ports, etc.

Zone de circulation apaisée : zone réglementée et aménagée dans le sens d'une limitation de la vitesse à 30 km/h (zone 30) ou 20 km/h (zone de rencontre), voire d'une interdiction de la circulation automobile (zone piétonne)

Index des sigles

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ANRU	Agence nationale pour la rénovation urbaine
CDT	Contrat de développement territorial
CPER	Contrat de plan Etat-Région (anciennement Contrat de projets Etat-Région)
EGT	Enquête globale transport
IAU îdF	Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
PACT T1	Plan d'actions coordonnées de la ligne de tramway T1
PAVE	Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics
PDUiF	Plan de déplacements urbains d'Île-de-France
PLD	Plan local de déplacements
PLU	Plan local d'urbanisme
PLUi	Plan local d'urbanisme intercommunal
PMR	Personne à mobilité réduite
PPA	Personnes publiques associées
RATP	Régie autonome des transports parisiens
RD	Route départementale
RER	Réseau express régional
RN	Route nationale
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
SDIC	Schéma directeur des itinéraires cyclables
SDP	Surface de plancher
SDRIF	Schéma directeur de la région Île-de-France
SGP	Société du Grand Paris
SHON	Surface hors œuvre nette
SNCF	Société nationale des chemins de fer
STIF	Syndicat des transports d'Île-de-France
TEN	Tram Express Nord (anciennement Tangentielle Légère Nord)
UFR	Usager en fauteuil roulant
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZAPA	Zone d'action prioritaire pour l'air

Bibliographie sommaire

- *Schéma directeur des espaces publics et des déplacements*, Plaine Commune, 2015
- *Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUiF)*, 2014
- *Evaluation d'impact en santé transport Plaine Commune*, ORS et ARS, 2014
- *Contrat de développement territorial du Territoire de la Culture et de la Création*, 2014
- *Stratégie globale de mobilité durable sur le territoire de Plaine Commune*, Plaine Commune, 2013
- *Etude de déplacements CDT Cluster de la Culture et de la Création*, conseil départemental de la Seine-Saint-Denis, 2013
- *Plan communautaire de stationnement, accord-cadre entre la communauté d'agglomération et les communes*, 2013
- *Plan vélo de la communauté d'agglomération Plaine Commune*, 2011