



PLAN LOCAL DE MOBILITE (PLM)

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
ROISSY PAYS DE FRANCE

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Table des matières

Le Plan Local de Mobilité	4
Le PLM, une déclinaison locale du PDMIF	4
Les objectifs d'un PLM	5
Une démarche opérationnelle adaptée au territoire	5
Une élaboration en 3 étapes	6
Une démarche co-construite et concertée	6
Le PLM, un outil de planification des mobilités au cœur d'un projet de territoire	6
Les spécificités du territoire : synthèse du diagnostic	7
Dynamiques territoriales	7
Armature urbaine	7
Un territoire porte d'entrée de la Métropole parisienne traversé par de nombreux flux de tous types	9
Une première approche des mobilités via les parts modales	11
Modes actifs	11
Un potentiel d'attractivité variable sur le territoire mais plusieurs projets en cours	11
Transport en commun et intermodalité	14
Une offre modulée selon les densités et une fréquentation cohérente avec l'offre	14
Une intermodalité en gare à renforcer	15
Un réseau de transport urbain fréquenté par les usagers mais avec plusieurs points durs	15
Transport routier, sécurité et accidentologie	17
Une hiérarchisation du réseau cohérente avec les niveaux de trafics	17
Des nuisances liées aux congestions à vigiler sur les secteurs à enjeux	18
Un enjeu fort d'articulation autour des trafics PL pour concilier enjeux économiques et cadre de vie	18
Une cohérence des aménagements à renforcer sur les secteurs à enjeux et une répartition des accidents inégale sur le territoire	19
Stationnement	20
Un bilan contrasté du stationnement sur voirie	20
Une offre disparate de parkings en surface et privés	22
Logistique et transport de marchandises	23
Une situation de porte d'entrée du nord francilien stratégique pour le transport de marchandises	23
Une place forte de l'activité logistique sur le territoire, induisant des nuisances à vigiler	23
La desserte des centre-bourgs à la réglementation disparate	24
Mobilités émergentes	25
Un territoire propice au covoiturage et à l'intermodalité, mais une utilisation partagée de l'automobile encore fragile	25
Des énergies alternatives encore peu présentes mais qui commencent à se développer	25
Des démarches de management de la mobilité contrastées	26
Les grandes orientations du PLM	27
Des objectifs ambitieux de parts modales, adaptés aux spécificités du territoire	28
A : Inscrire le territoire dans les dynamiques de mobilité métropolitaines	29
Axe A1 : Réaliser les infrastructures indispensables au fonctionnement métropolitain	29
Action A1.1 : Soutenir et accompagner les projets d'amélioration des transports lourds, essentiels à la desserte du territoire	29
Action A1.2 : Structurer un réseau viaire multimodal pour garantir l'accessibilité routière du territoire, tout en limitant les nuisances	33
Axe A2 : Contribuer à l'armature logistique métropolitaine	37

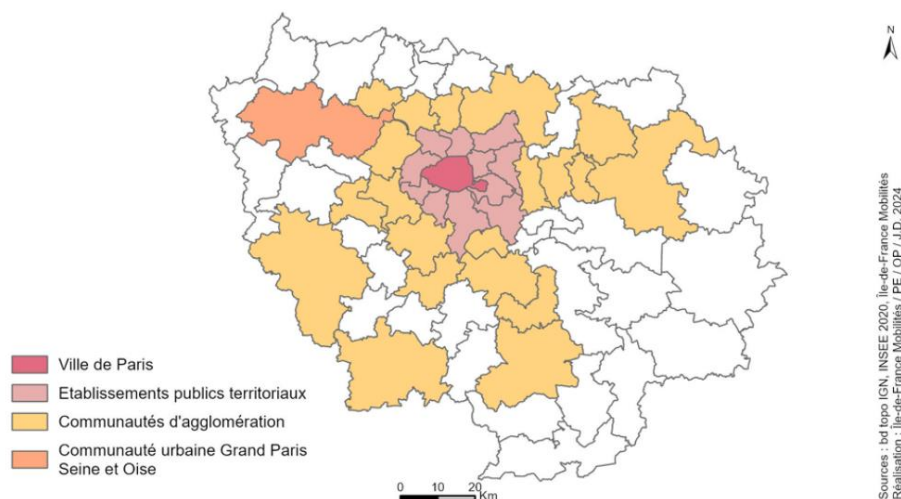
Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Action A2.1 : Définir la stratégie logistique du Grand Roissy – Le Bourget et sa déclinaison territoriale	37
Action A2.2 : Encadrer et optimiser les flux de marchandises	39
B : Construire un système de mobilité en adéquation avec l'armature territoriale.....	43
Axe B1 : Organiser les rabattements et faciliter l'intermodalité.....	43
Action B1.1 : Aménager des pôles d'échanges multimodaux qualitatifs pour favoriser l'intermodalité	43
Axe B2 : Améliorer le réseau routier et favoriser la multimodalité	52
Action B2.1 : Requalifier et pacifier le réseau viaire local pour un meilleur partage de l'espace public permettant une sécurisation des déplacements	52
Action B2.2 : Participer à la mise en place d'une offre de transport attractive et hiérarchisée adaptée aux spécificités du territoire.....	59
Axe B3 : Favoriser l'usage du vélo et de la marche à pied	65
Action B3.1 : Mettre en place le schéma directeur cyclable intercommunal.....	65
Action B3.2 : Favoriser la marchabilité du territoire	70
Axe B4 : Accompagner les usagers vers des pratiques de mobilité plus durables	73
Action B4.1 : Développer le management de la mobilité à travers des alternatives innovantes.....	73
Action B4.2 : Favoriser des usages partagés de la voiture et des mobilités décarbonées	76
Evaluation environnementale du PLM	80
Une évaluation environnementale demandée par la MRAe.....	80
Des effets cumulés positifs à l'échelle du territoire	80
Une amélioration des émissions	81
Programmation et estimation financière	83
Echéancier et partenariat.....	83
Financement.....	91
Coûts par action.....	91

LE PLAN LOCAL DE MOBILITE

Adoptée en 2019, la loi d'orientation des mobilités (LOM) a transformé en profondeur le cadre réglementaire en matière de mobilités au niveau national. La LOM a rendu obligatoire l'élaboration de plans locaux de mobilité (PLM) pour 32 EPCI (établissements publics de coopération intercommunale) et la Ville de Paris en Île-de-France, qui ont été créés via l'article L.1214-30 du code des transports en 2010 pour détailler et préciser le contenu du Plan des Mobilités en Île-de-France (PDMIF), document de planification régional.

Collectivités ayant l'obligation d'établir un plan local de mobilité (PLM)



LE PLM, UNE DECLINAISON LOCALE DU PDMIF

Le Plan des Mobilités d'Île-de-France (PDMIF) est le document cadre des politiques de mobilité en Île-de-France. Ses principaux objectifs sont définis par le code des transports : la diminution du trafic automobile, l'amélioration de la qualité de l'air, la préservation de l'environnement ainsi que la maîtrise des coûts collectifs.

Elaboré par Île-de-France Mobilités et approuvé en septembre 2025 par le Conseil Régional d'Île-de-France, le PDMIF fixe la stratégie régionale en matière de mise en œuvre et d'exploitation des projets de transports et de mobilités jusqu'en 2030, pour répondre aux besoins des Franciliens et placer la mobilité en Île-de-France sur la voie de la neutralité carbone. Il s'articule autour de cinq grands leviers déclinés en 14 axes et 46 actions.



Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Ainsi, ce nouveau plan des mobilités fixe un cadre et des objectifs en matière de politiques de mobilité au niveau régional en s'appuyant sur une projection des besoins de déplacements des personnes et des marchandises à horizon 2030. Il prend en compte des évolutions structurelles de la mobilité et de nouveaux enjeux sociétaux (crise sanitaire, évolution démographique, projet d'aménagement régional du SDRIF-E).

Le plan des mobilités en Île-de-France accorde une place croissante aux problématiques sociales et environnementales à travers des objectifs ambitieux :

- ❖ Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements en Île-de-France de 25 à 30 % en 2030 par rapport à 2020 (soit 2019, hors effet crise sanitaire) ;
- ❖ Réduire les émissions de polluants atmosphériques (oxydes d'azote, particules PM 2,5 et PM 10) pour atteindre les seuils réglementaires ;
- ❖ Réduire de moitié les tués et blessés graves sur les routes et dans les rues d'Île-de-France entre les périodes 2015-2019 et 2025-2029, pour tendre vers une "vision zéro" en termes de sécurité routière.

LES OBJECTIFS D'UN PLM

Elaboré à l'échelle intercommunale, le Plan local de mobilité (PLM), est une déclinaison locale du plan de mobilité régional. Il vise à définir un programme d'actions territorialisé pour les 5 années à venir sur l'ensemble des modes de déplacements afin de développer une politique de mobilité cohérente à l'échelle du territoire.

Les PLM doivent décliner prioritairement les actions socles du plan des mobilités régional. Après une évaluation du PDUIF en 2021, Île-de-France Mobilités a approuvé en septembre 2025, les orientations du Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (PDMIF), dans la continuité des objectifs de l'ancien PDUIF :

5 grands leviers d'action	11 AXES	20 ACTIONS
I Développer les modes alternatifs à la voiture solo	Poursuivre le développement de transports collectifs : l'attractivité du bus	1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance
	Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité	2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne
	Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements	3.1 Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération
		3.2 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs (bus)
	Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo	4.1 Développer les infrastructures cyclables
II Partager la voirie et l'espace public entre les modes		4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo
	Renforcer l'intermodalité et la multimodalité	4.3 Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés
	Rendre la route plus multimodale, sûre et durable	6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée. La question du rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux routiers (6.2) peut également être traitée dans le PLM, si le territoire en est doté.
	Mieux partager la voirie urbaine	7.2 Améliorer la sécurité routière
	Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux	8.1 Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain
III Optimiser la logistique urbaine		8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines
	Soutenir une activité logistique performante et durable	9.1 Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale
IV Faire évoluer les parcs		9.2 Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable
	Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules	9.3 Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé
V Changer les comportements		10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique
	Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements	10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines
		11.1 Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques
		14.1 Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable
		14.2 Développer l'écomobilité scolaire
		14.3 Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés

Projet de plan des mobilités en Île-de-France

Ce document est une formalisation des objectifs locaux en réponse aux obligations réglementaires et doit être concerté avec l'ensemble des acteurs de la mobilité. Un enjeu important consiste à rendre les PLM les plus opérationnels possibles pour qu'ils constituent un véritable outil de coordination des politiques de mobilité à l'échelle du territoire.

Île-de-France Mobilités et la Région Île-de-France, garantes du plan de mobilité régional, accompagnent financièrement et techniquement l'élaboration des PLM.

UNE DEMARCHE OPERATIONNELLE ADAPTEE AU TERRITOIRE

Le PLM offre une approche multithématique large s'appuyant sur des objectifs de mobilité qui s'inscrivent dans la stratégie de développement du territoire. Il permet une déclinaison opérationnelle et réglementaire sur l'ensemble des thématiques de la mobilité.

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Cet outil de planification nécessite une démarche de concertation tout au long de l'étude qui permet une meilleure adaptation aux besoins du territoire et une mise en œuvre partagée du PLM avec l'ensemble des acteurs de la mobilité (gestionnaires de voirie, opérateurs de transports, Île-de-France Mobilités, acteurs locaux et associations...).

UNE ELABORATION EN 3 ETAPES

L'élaboration du Plan local de mobilité s'effectue en 3 étapes :

❖ Phase 1 : Elaboration du diagnostic

Etat des lieux de l'ensemble des problématiques de mobilité du territoire à travers un diagnostic détaillé permettant d'identifier les grandes orientations pour le territoire et de répondre aux objectifs fixés par le plan de mobilité régional.

❖ Phase 2 : Constitution d'un plan d'action

Construction d'un cadre d'orientations puis d'un programme d'actions intégrant des estimatifs financiers et de calendrier, la gouvernance ainsi que des indicateurs de suivi et d'évaluation par action. Préparation de la saisine de l'Autorité environnementale pour l'examen au cas par cas.

❖ Phase 3 : Finalisation du PLM vers sa mise en œuvre

Rédaction de la version finale du PLM conformément aux dispositions du document cadre. Formalisation à travers la réalisation d'outils de communication et prise en compte des concertations (enquête publique/participation du public). Cette phase peut intégrer une évaluation environnementale à la suite d'une demande de l'autorité environnementale en réponse à sa saisine obligatoire pour un examen au cas par cas.

UNE DEMARCHE CO-CONSTRUITE ET CONCERTEE

L'élaboration du PLM est le fruit d'un travail de concertation et de co-construction important mené tout au long de l'étude permettant une meilleure adaptation aux besoins du territoire et une mise en œuvre partagée avec l'ensemble des acteurs de la mobilité (gestionnaires de voirie, opérateurs de transports, Île-de-France Mobilités, acteurs locaux, associations, ...), avec :

- ❖ Une coordination entre les compétences internes à la CA,
- ❖ Des ateliers avec les communes et les partenaires institutionnels : départements et exploitants de transports collectifs,
- ❖ Des comités techniques et de pilotage,
- ❖ Un questionnaire en ligne auprès du grand public,

Elle est ensuite finalisée par la consultation des personnes publiques associées (PPA), qui ont trois mois pour rendre un avis sur le projet de PLM arrêté, puis par une procédure de participation du public par voie électronique (PPVE).

LE PLM, UN OUTIL DE PLANIFICATION DES MOBILITES AU CŒUR D'UN PROJET DE TERRITOIRE

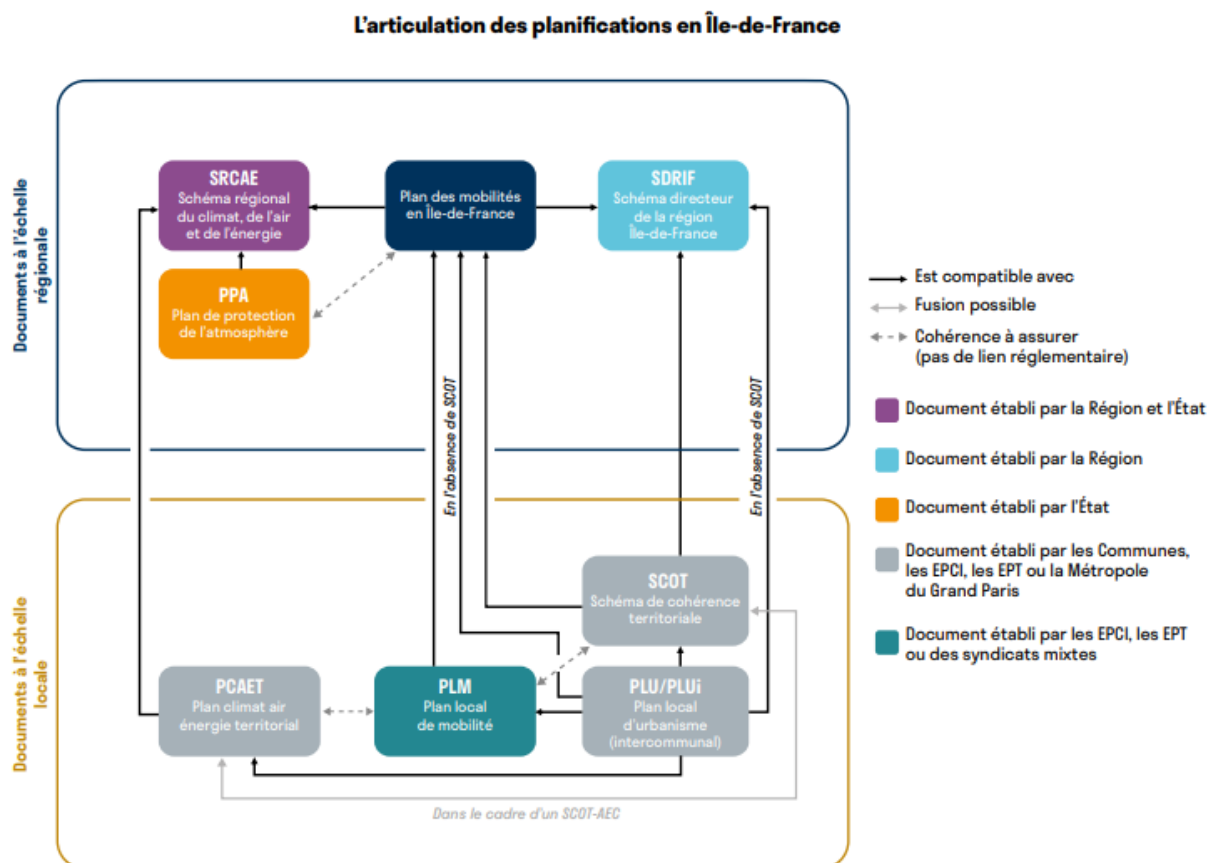
Le PLM s'inscrit dans un projet de territoire. En effet, depuis sa création en 2016, la communauté d'agglomération Roissy Pays de France s'est attachée à définir un cadre d'orientations stratégiques de développement et de préservation du territoire. Le mandat précédent a ainsi permis aux élus communautaires de définir leur stratégie en matière de :

- ❖ Développement territorial durable et solidaire, à travers l'élaboration d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) approuvé en décembre 2019,
- ❖ Habitat, via l'élaboration d'un Programme Local de l'Habitat intercommunal (PLHi), validé en décembre 2019,
- ❖ Transition énergétique, dans le cadre du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) dont le plan d'actions a été approuvé en décembre 2019, renforcé par le CRTE (Contrat de relance et de la transition écologique validé en 2022)

Ce cadre stratégique est renforcé sur les enjeux de mobilité à travers le PLM. L'objectif est de mettre à plat, l'ensemble des problématiques de transports du territoire, afin de définir une stratégie globale de mobilité.

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de transmission : 09/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Le PLM devra être compatible avec le plan de mobilité régional mais devra assurer une cohérence avec les orientations du SCOT et du PCAET.



Source : Île-de-France Mobilités, au 8 novembre 2023

En complément du Plan Local de Mobilité, d'autres études stratégiques ont été engagées pour mieux appréhender et améliorer les conditions de déplacements du territoire :

- ❖ L'élaboration d'un schéma directeur cyclable intercommunal, approuvé en septembre 2022 qui propose un système vélo complet (itinéraires cyclables, stationnements et services vélos) pour développer sa pratique sur le territoire ;
- ❖ Une étude stratégique et prospective sur les mobilités et les déplacements finalisée en juin 2023 et qui offre un aperçu des conditions de déplacements à plus long terme (2028, 2037).

LES SPECIFICITES DU TERRITOIRE : SYNTHESE DU DIAGNOSTIC

DYNAMIQUES TERRITORIALES

Armature urbaine

Situé à la frontière nord de la région Île-de-France et limitrophe des Hauts-de-France, Roissy Pays de France compte 42 communes totalisant 350 000 habitants :

- ❖ 25 communes du Val d'Oise à l'ouest
- ❖ 17 communes de Seine-et-Marne à l'est.

Limitrophe de la Métropole du Grand Paris au sud, le territoire occupe de facto une position stratégique de porte d'entrée à la métropole parisienne depuis le Nord. Cette position a permis le développement d'infrastructures routières (A1, A104, N104, N2) et ferroviaires (RER B et D, Ligne H et K) ainsi que la présence de deux aéroports et de nombreuses infrastructures de rayonnement national.

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Le territoire connaît un phénomène de périurbanisation marqué (+5,5 % entre 2008 et 2018), particulièrement au nord et à l'est, en contraste avec une perte démographique sur les zones urbaines du sud-ouest.

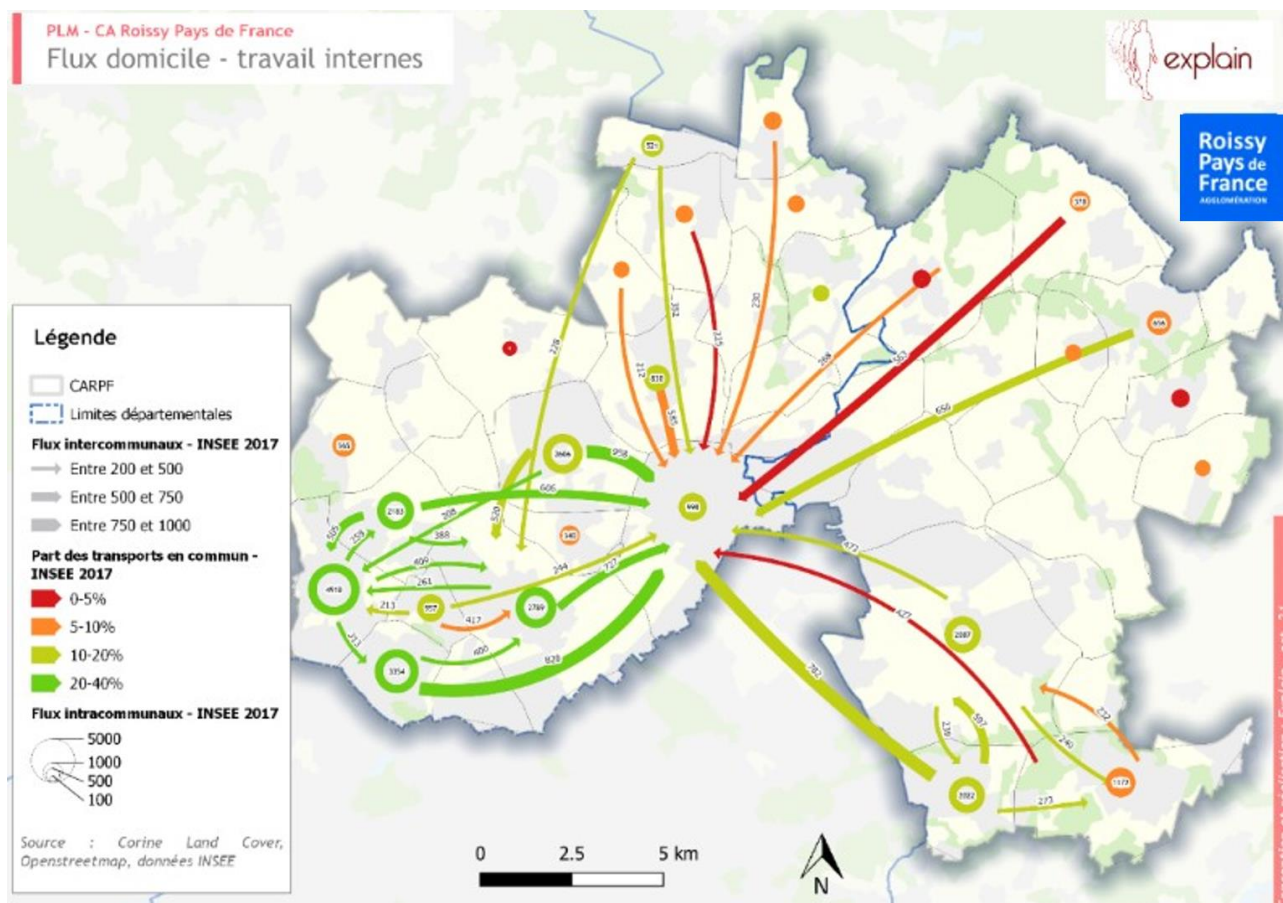
Le territoire intercommunal se caractérise également par une armature urbaine multipolaire à travers 3 typologies de territoires :

- ❖ Le front métropolitain est en continuité de la zone dense avec les communes les plus peuplées (comme Sarcelles avec plus de 50 000 habitants). Ces communes ont un rôle d'interface et de trait d'union entre le territoire de la Métropole du Grand Paris et celui de Roissy Pays de France. Elles constituent les lieux privilégiés de développement urbain, notamment grâce à des politiques de renouvellement urbain, mais aussi de l'implantation d'équipements de niveau métropolitain.
- ❖ Les 6 pôles « relais » et les communes rattachées sont les points d'appui pour une périurbanisation maîtrisée et des territoires relais pour des fonctions urbaines de proximité. Ils ont un rôle moteur à jouer dans l'accueil de nouveaux habitants et il est nécessaire d'y favoriser le développement de l'habitat, des activités économiques, des équipements et services mais aussi une desserte performante en transports collectifs.
- ❖ Les communes des espaces périurbains et ruraux présentent de forts enjeux en termes de cadre de vie au quotidien et il est nécessaire d'y maintenir les fonctions de proximité.

Le reste du territoire est marqué par la présence de villages et une part dominante d'espaces agricoles (51% de la surface) avec des terres sanctuarisées règlementairement jusqu'à 2030 via le SCOT et dont l'objectif est de les préserver jusqu'à 2050 à travers la charte agricole et forestière.

Cette armature urbaine s'est construite autour des grandes infrastructures de transport. Ainsi, les pôles gares jouent un rôle central dans les dynamiques de mobilité de Roissy Pays de France et représentent des points d'attraction à l'échelle locale générant un développement de services à proximité.

Dans la partie périurbaine du territoire, la présence d'un pôle gare a permis le développement de certaines communes devenant « pôles relais » en créant une aire d'influence. Ce sont de réelles portes d'entrée entre le territoire de proximité et l'extérieur (et notamment la Métropole du Grand Paris). Ils doivent ainsi centraliser différentes offres de mobilité et les articuler efficacement.



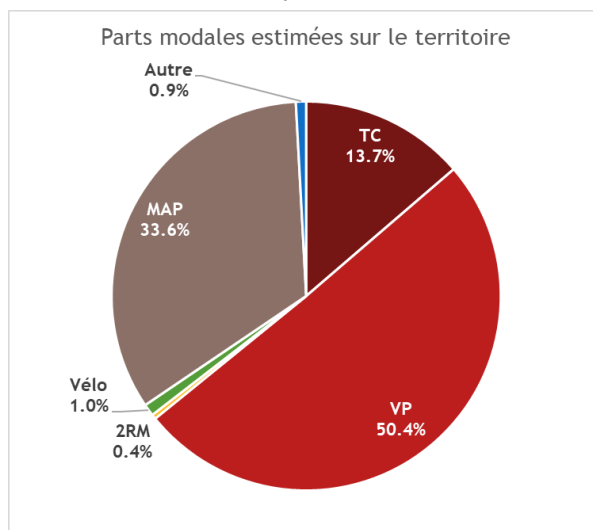
Synthèse des enjeux – Urbanisme et déplacements

- ❖ Concilier les différentes échelles pour ne pas réduire l'agglomération à devenir un territoire servant la métropole, mais prendre en compte ses spécificités
- ❖ Accompagner un développement équilibré entre l'attractivité économique et la structuration d'un territoire des proximités :
 - Un territoire fortement accessible qui découle de la présence d'infrastructures métropolitaines lui assurant une desserte importante et un rayonnement économique
 - Des nuisances induites par ces infrastructures (flux de transit, pollution sonore et atmosphérique, coupures) qui créent une habitabilité du territoire difficile et complexifie les liaisons internes
- ❖ Développer une cohésion territoriale qui s'appuie sur des changements de paradigme, à travers notamment la transition écologique et énergétique, permettant également de favoriser les déplacements de proximité
- ❖ Construire des politiques de mobilités en s'appuyant sur l'armature urbaine afin d'apporter des solutions différenciées et adaptées aux différents contextes territoriaux et enjeux locaux :
 - Pour le nord et l'est plus rural : accompagner le phénomène de périurbanisation pour promouvoir des mobilités plus durables afin de limiter la dépendance et le recours systématique à la voiture particulière et proposer des alternatives de déplacement
 - Pour le sud plus urbain : valoriser au sens large ce territoire en perte d'attractivité, bénéficiant pourtant d'atouts indéniables pour les déplacements alternatifs à la voiture particulière (densité urbaine, équipements, commerces et transports en commun, topographie plane)

Une première approche des mobilités via les parts modales

Afin de répondre aux objectifs modaux du plan de mobilité régional, il est nécessaire de connaître les dynamiques du territoire. Un des principaux indicateurs d'évolution des mobilités reste la répartition modale, qui permet une première approche des pratiques de déplacements :

L'analyse des déplacements domicile-travail (DT 2020 – INSEE) et de l'Enquête Globale Transport (EGT 2020 – résultats par département) met en avant la part prédominante de la voiture comme mode de déplacement sur le territoire : 67% des déplacements domicile-travail et 50,4% des déplacements tous motifs sont effectués en voiture. En Île-de-France, 33,5% des déplacements sont effectués en voiture.



Le taux de motorisation des ménages est élevé (79 %, en deçà de la moyenne des deux départements, qui ont des secteurs plus ruraux), en lien avec la périurbanisation et les zones moins bien desservies en transports en commun. Les taux de motorisation diminuent à l'approche de la métropole parisienne, sur le sud-ouest en lien avec la densité urbaine et l'augmentation de la desserte en transports en commun. Cependant, ce phénomène révèle également une partie d'usagers plus captifs (usagers aux revenus plus modestes).

Par ailleurs, une part importante des déplacements est réalisée en transports en commun, principalement pour les déplacements en échange avec d'autres territoires : 21% des déplacements domicile-travail et 13,7% des déplacements tous motifs sont réalisés en transports en commun, inférieur à la part modale des transports collectifs à l'échelle régionale (21,8%).

La marche et le vélo, modes majoritairement utilisés pour les déplacements de courte distance, représentent une part très faible des déplacements domicile-travail (respectivement 3% et 1%). En revanche, la marche a une part modale beaucoup plus importante pour les déplacements tous motifs : 38% de tous les déplacements et 52% des déplacements au sein du territoire.

MODES ACTIFS

Un potentiel d'attractivité variable sur le territoire mais plusieurs projets en cours

La marche à pied constitue l'un des modes de déplacements privilégié sur le territoire avec une part modale de 38%. La pratique de la marche à pied est favorisée dans les centres-villes et centres-bourgs avec la mise en place de zones 30 ponctuelles ou étendues (Garges-lès-Gonesse, Saint-Witz) et quelques projets de voies vertes ou d'aménagements pour sécuriser les déplacements piétons. Cependant, une place prédominante est laissée à la voiture en zone dense (voies de circulation, stationnement), et certains centres-bourgs historiques contraints présentent des trottoirs non réglementaires de moins de 1,4 m. Par ailleurs, peu d'aménagements sont présents hors des centres, malgré une demande existante.

La mise en accessibilité de l'espace public est quant à elle limitée, et présente un fort décalage avec les besoins réglementaires et les orientations des documents cadres (plan de mobilité régional, PCAET, SCoT).

La part modale du vélo est beaucoup plus faible, inférieure à 1%. La topographie relativement faible du territoire est pourtant favorable au vélo, mais plusieurs problématiques entravent aujourd'hui sa pratique : manque d'aménagements cyclables sécuritaires et continus, coupures majeures liées aux infrastructures

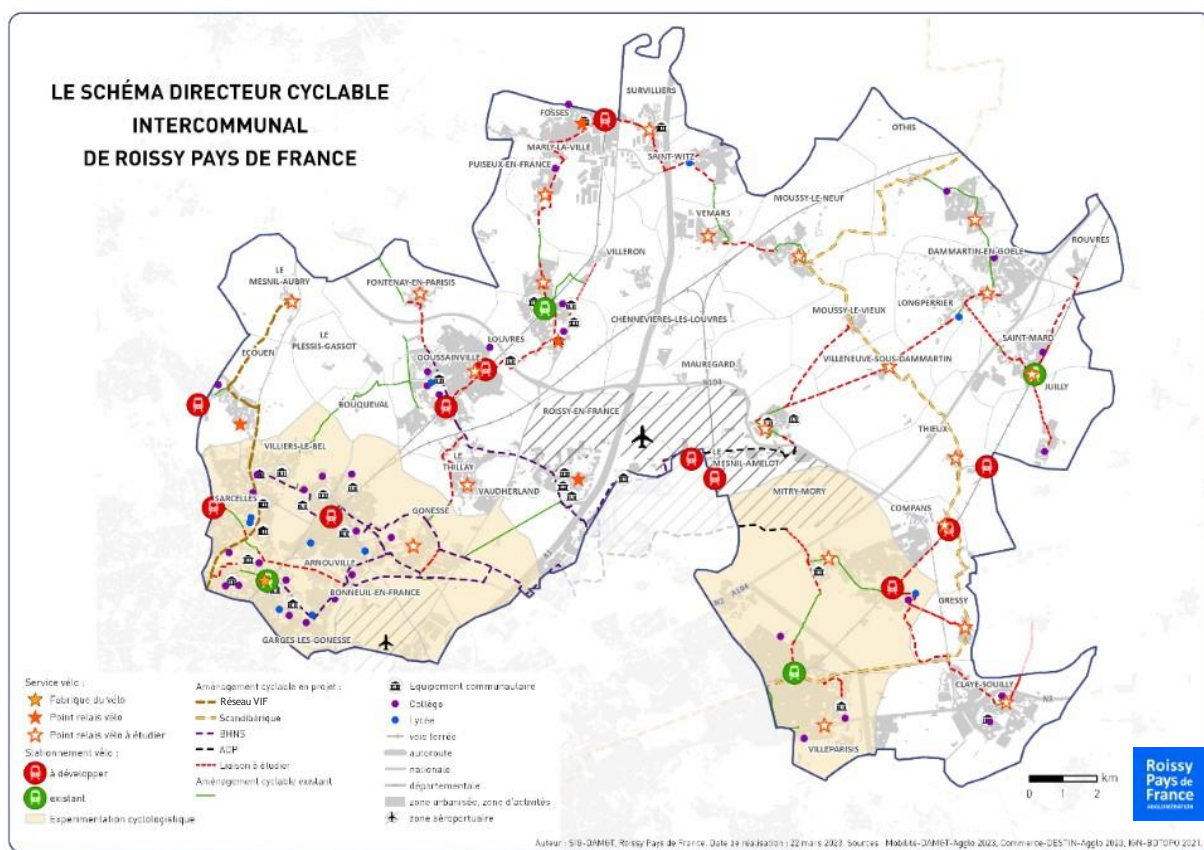
Document transmis en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de réception préfecture : 05/10/2026

routières et ferroviaires, et aux plateformes aéroportuaires et logistiques. Certaines de ces coupures sont inscrites dans le plan des mobilités régional.

De nombreux projets sont en cours pour améliorer le maillage cyclable : intégration du vélo dans les requalifications de voirie, présence accrue dans les documents cadres (plan de mobilité régional, PCAET, SCoT), schéma directeur cyclable, et avec quelques projets d'envergure sur le territoire (comme le Réseau VIF ou la Scandibérique). Des projets et réflexions incluent également du stationnement vélo sécurisé sur les pôles gares intermodaux, et à proximité des équipements (établissements scolaires, équipements communautaires), et le développement de services vélo (ateliers de réparation, de remise en selle, ...).



Exemple d'aménagements piétons et cyclables selon les environnements (Source : Explain)



Source : Schéma Directeur Cyclable de la CA Roissy Pays de France

Synthèse des enjeux – Modes actifs

- ❖ Promouvoir l'accessibilité pour tous aux principaux pôles et services du territoire :
 - Répondre au cadre réglementaire (accessibilité PMR des arrêts de bus prioritaires ainsi que des largeurs de trottoirs de 1,4 m minimum)
 - Inciter les communes à réaliser des PAVE, permettant in fine de prioriser les actions de mise en accessibilité de la voirie
 - Organiser la mise en accessibilité des arrêts de bus principaux en lien avec l'ensemble des gestionnaires de voirie
- ❖ Sécuriser les déplacements piétons afin de diminuer la gravité des accidents les impliquant (50% d'hospitalisation ou de décès) :
 - Signaler et baliser les itinéraires sécurisés piétons
 - Identifier les secteurs prioritaires et résorber les points durs à traiter (carrefours accidentogènes, coupures, liaisons interurbaines vers les gares, collèges et ZAE, ...)
 - Promouvoir les zones de circulation apaisées et les aménagements de pacification des voies
- ❖ Mettre en œuvre le SDCI et garantir la continuité et la sécurité des déplacements cyclables :
 - Sécuriser la cohabitation entre les modes (réduction accidentologie)
 - Permettre la continuité entre les aménagements existants
 - Garantir le rabattement avec les pôles générateurs de déplacements (notamment gares, collèges et ZAE), notamment via le déploiement du stationnement vélo sécurisé
- ❖ Développer plus fortement le système vélo à travers le stationnement et les services vélo :
 - Approfondir les réflexions sur le stationnement vélo sécurisé sur l'espace public et privé comme moteur du déplacement cyclable
 - Sensibiliser et promouvoir l'usage du vélo : coaching vélo, communication, ateliers de remise en selle...

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

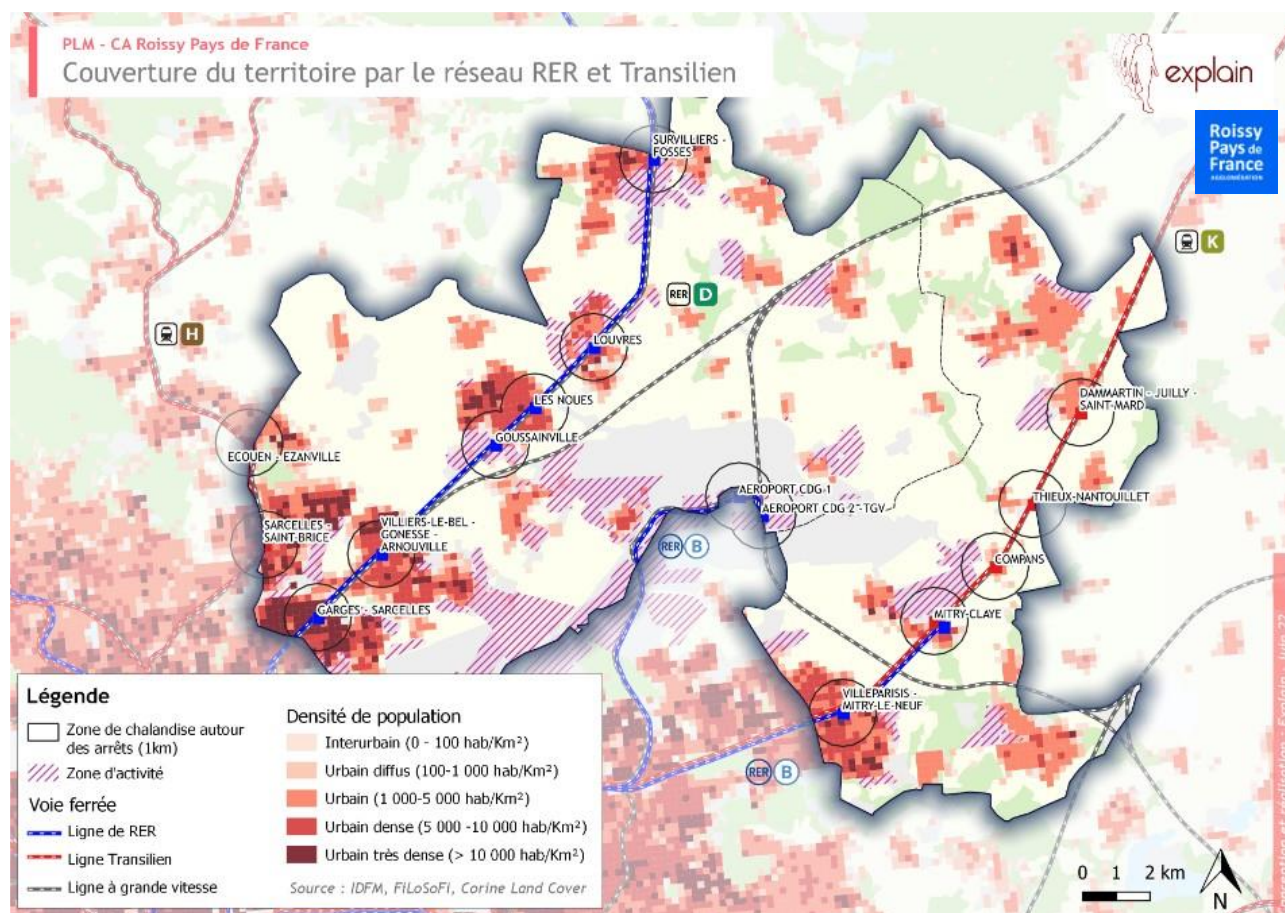
TRANSPORT EN COMMUN ET INTERMODALITE

Les transports en commun représentent 20 % des déplacements domicile-travail internes au territoire et 45% vers l'extérieur, notamment vers Paris, soulignant leur attractivité pour se rendre sur la Métropole du Grand Paris.

Une offre modulée selon les densités et une fréquentation cohérente avec l'offre

Outre sa connexion avec le réseau lourd national (gare de Roissy TGV), le territoire bénéficie d'une bonne desserte par le réseau lourd métropolitain : RER B, RER D, lignes H et K, T5, avec 39% de la population située à moins de 1 km d'un arrêt. Les fréquences en heure de pointe vers Paris sont corrélées avec les densités de population :

- ❖ 5 à 6 minutes depuis Garges-Sarcelles, Aéroport CDG 2 et Mitry-Claye,
- ❖ 15 minutes depuis Les Noues, Louvres, Survilliers-Fosses, Ecouen Ezanville,
- ❖ 1h depuis Compans et plus au nord.



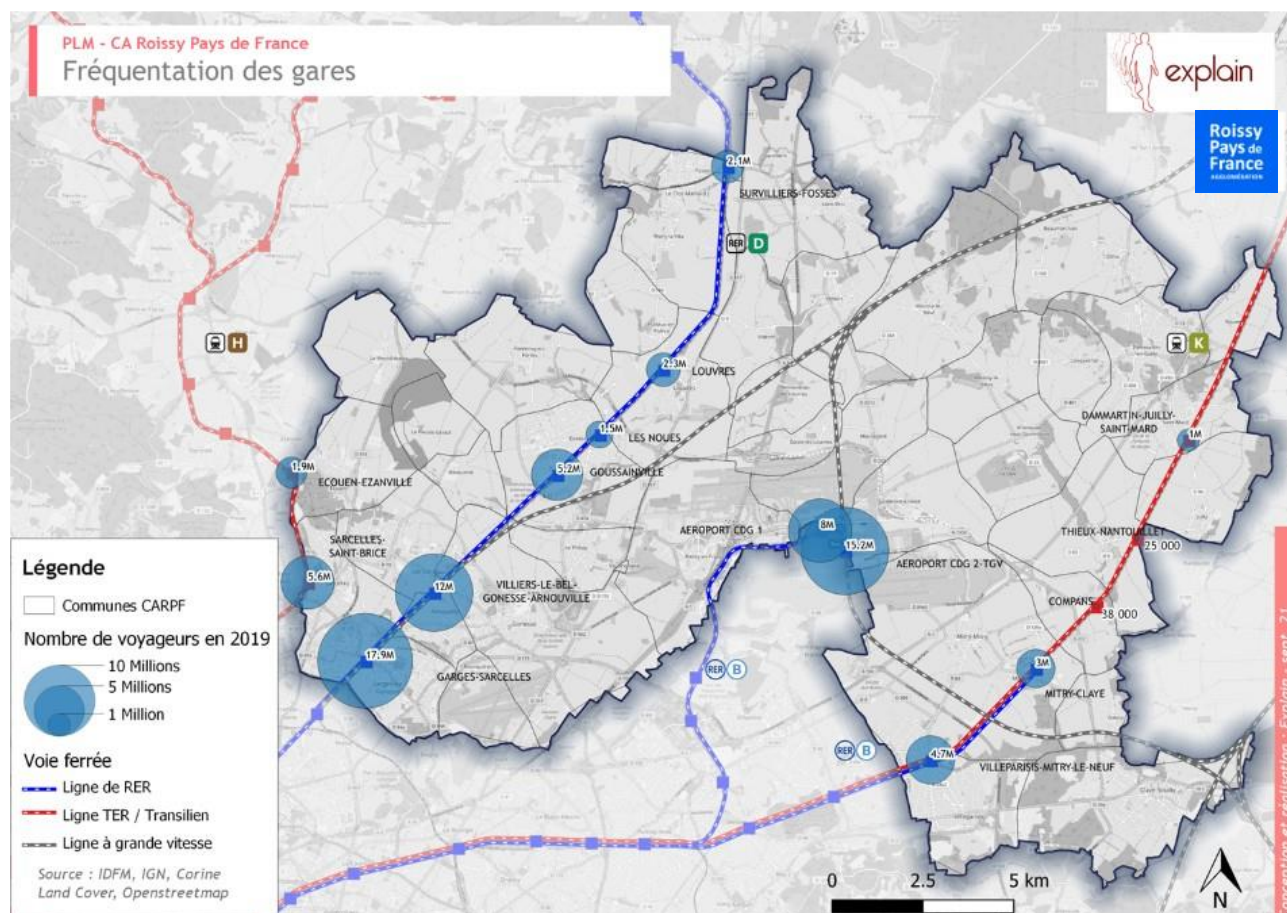
Les ateliers ont cependant mis en lumière certaines insuffisances concernant le réseau lourd : aucune liaison n'existe vers la plateforme aéroportuaire depuis le territoire, et les RER B et D souffrent de problèmes de confort : saturation, incidents voyageurs, manque de fiabilité...

La fréquentation des gares est cohérente avec les niveaux de service, les plus fréquentées étant celles avec le plus d'offre, en frontière avec la Métropole du Grand Paris (Garges-Sarcelles, CDG 2, Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville).

Le territoire se trouve en limite de tarification des transports en commun en Île-de-France, entraînant le rabattement d'usagers depuis l'Oise sur des gares du territoire pouvant induire quelques dysfonctionnements ou nuisances en termes de stationnement (Survilliers-Fosses, Dammartin-Juilly-Saint-Mard). Par ailleurs, la baisse de fréquence après certaines gares comme Mitry-Claye donne lieu à un rabattement important sur ces gares à l'offre encore attractive depuis les communes voisines.

Arrêté de Scop du 05/10/2026
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Pour satisfaire les futurs besoins en déplacement des habitants et des pendulaires, des projets de transports collectifs sont en cours : ligne 17 du Grand Paris Express, CDG Express, TGV Roissy Picardie mais aussi le programme de modernisation des lignes de RER B et D. Néanmoins, l'offre complémentaire pourrait générer des conflits d'exploitation avec les lignes quotidiennes (RER et Transilien) et créer des coupures territoriales.



Une intermodalité en gare à renforcer

La marche à pied est le principal mode de rabattement sur la majorité des pôles gares, correspondant à des usagers locaux. En revanche, dix gares sur quinze ne sont pas accessibles aux PMR. Celles inscrites au SD'AP non accessibles aujourd'hui sont en cours de mise en accessibilité (Goussainville et Villiers-le-Bel/Gonesse/Arnouville).

Par ailleurs, 13 % du rabattement en gare se fait en voiture, principalement depuis les communes sans transports lourds, ou en raison des ruptures d'offre (Mitry-Claye) ou de tarification IDFM (Survilliers-Fosses, Dammartin-Juilly-Saint-Mard). Cependant, les parkings en gare présentent des problèmes d'utilisation, de dimensionnement et de tarification, et les ateliers ont fait ressortir des besoins de clarification sur les modalités d'utilisation des P+R.

Seulement 0,3% du rabattement s'effectue à vélo, ce qui peut s'expliquer par les discontinuités cyclables ou l'absence d'aménagements jusqu'aux gares.

Huit études de pôles sont en cours sur le territoire avec des degrés d'avancement variés (Goussainville, Villiers-le-Bel/Gonesse/Arnouville, Villeparisis/Mitry-le-Neuf, Survilliers-Fosses...) afin de réaménager les gares en fonction des spécificités territoriales.

Un réseau de transport urbain fréquenté par les usagers mais avec plusieurs points durs

La desserte en bus est dense sur le sud-ouest du territoire avec de larges amplitudes horaires (lignes 11, 31, 20 et 23) et des fréquences importantes en rabattement vers les pôles gares. Des lignes structurantes sont

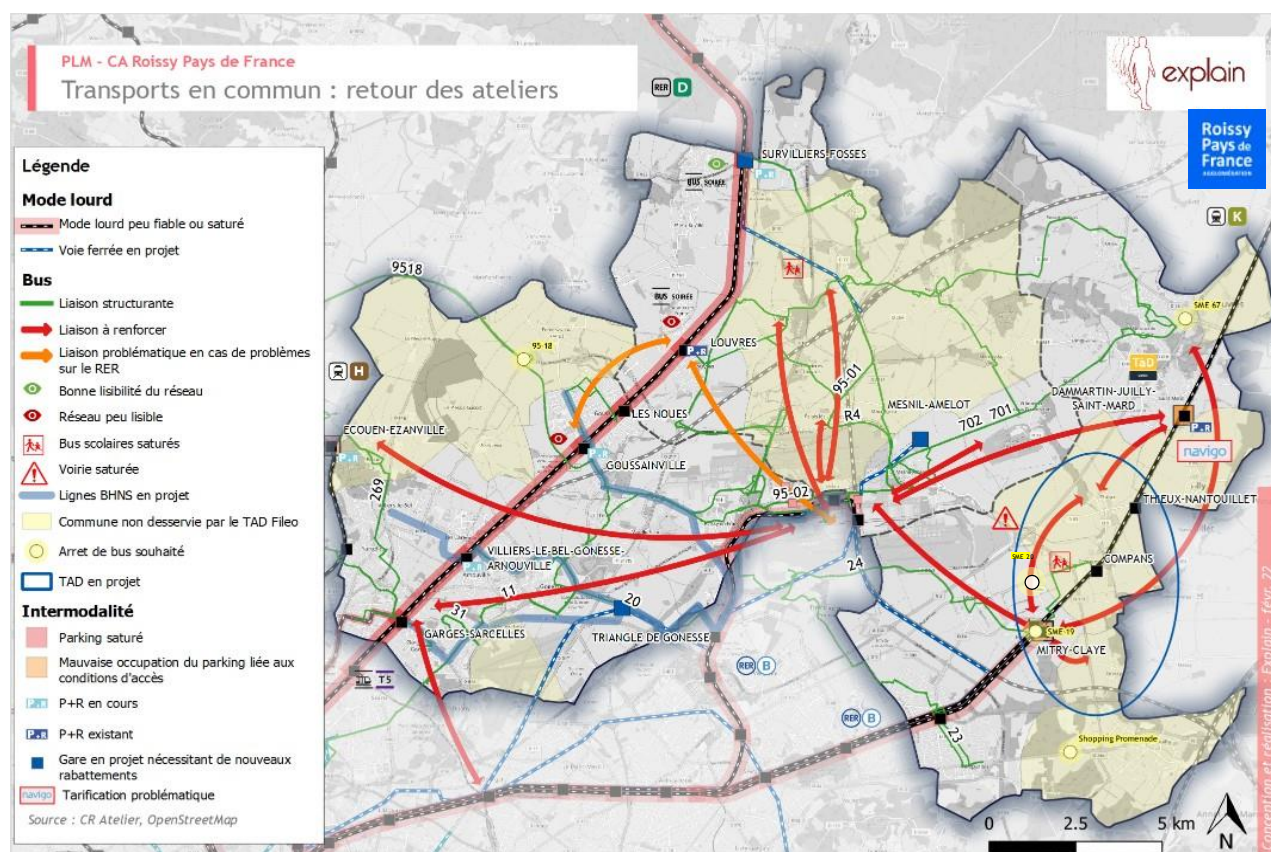
Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

tournées vers l'aéroport depuis le centre et l'est (702, 95-01, R4) mais avec des fréquences plus faibles et des temps de trajets peu compétitifs.

Plusieurs points durs sont ressortis des ateliers : le manque de lisibilité et de hiérarchisation du réseau, et des difficultés d'accès aux transports en commun au centre et à l'est du territoire. Par ailleurs, la régularité des lignes est dégradée par la circulation, les mésusages (stationnement gênant) et l'absence de voiries dédiées aux bus. Depuis août 2023, deux nouvelles DSP viennent structurer le réseau bus sur le territoire (sectorisées par département) pour améliorer ces problématiques. En complément, le territoire accueille quelques lignes de bus qui relèvent d'autres DSP rattachées à Paris et la petite couronne. Au total, 4 lots de DSP sont présents sur le territoire :

- ❖ DSP 6 : Roissy Ouest (réseau coté Val d'Oise de Roissy Pays de France intégrant Filéo)
- ❖ DSP 8 : Roissy Est (réseau coté Seine-et-Marne de Roissy Pays de France)
- ❖ DSP 43, desservant Plaine Commune (93) jusqu'à Sarcelles
- ❖ DSP 39, intégrant les lignes directes entre Paris et Roissy CDG

Des offres complémentaires émergent et permettent de pallier certains besoins spécifiques des usagers, comme le transport à la demande de nuit Filéo qui répond aux besoins des salariés de la plateforme aéroportuaire et constitue une offre de transport complémentaire aux lignes régulières.



Synthèse de l'offre de transport en commun et retour des ateliers

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Synthèse des enjeux – Transport en commun et intermodalité

- ❖ Améliorer les conditions de déplacement :
 - Favoriser la lisibilité du réseau pour les usagers (en lien avec les nouvelles DSP),
 - Rendre plus attractif le réseau bus (temps de parcours à rendre plus compétitif : tracé, voies réservées, résorption des points durs, contrôle des mésusages),
 - Soutenir les offres alternatives et notamment de transport à la demande essentiel aux horaires décalés et zones peu denses,
- ❖ Renforcer l'accessibilité aux gares existantes :
 - Garantir l'articulation entre les différents modes et répondre aux besoins de rabattement (en lien avec les études de pôles d'échanges multimodaux : quais bus et voies d'approche, stationnement vélos, qualité des aménagements piétons),
 - Rendre plus compréhensible la tarification et les fonctionnements des P+R,
- ❖ Soutenir et accompagner les projets d'amélioration du réseau lourd essentiels au territoire :
 - Articuler les projets d'envergure avec les réseaux existants et les besoins locaux de rabattement (ligne 17, CDG Express, Roissy Picardie),
 - Soutenir l'amélioration d'offre des transports lourds (modernisation des lignes B et D, optimisation de la ligne K).

TRANSPORT ROUTIER, SECURITE ET ACCIDENTOLOGIE

Une hiérarchisation du réseau cohérente avec les niveaux de trafics

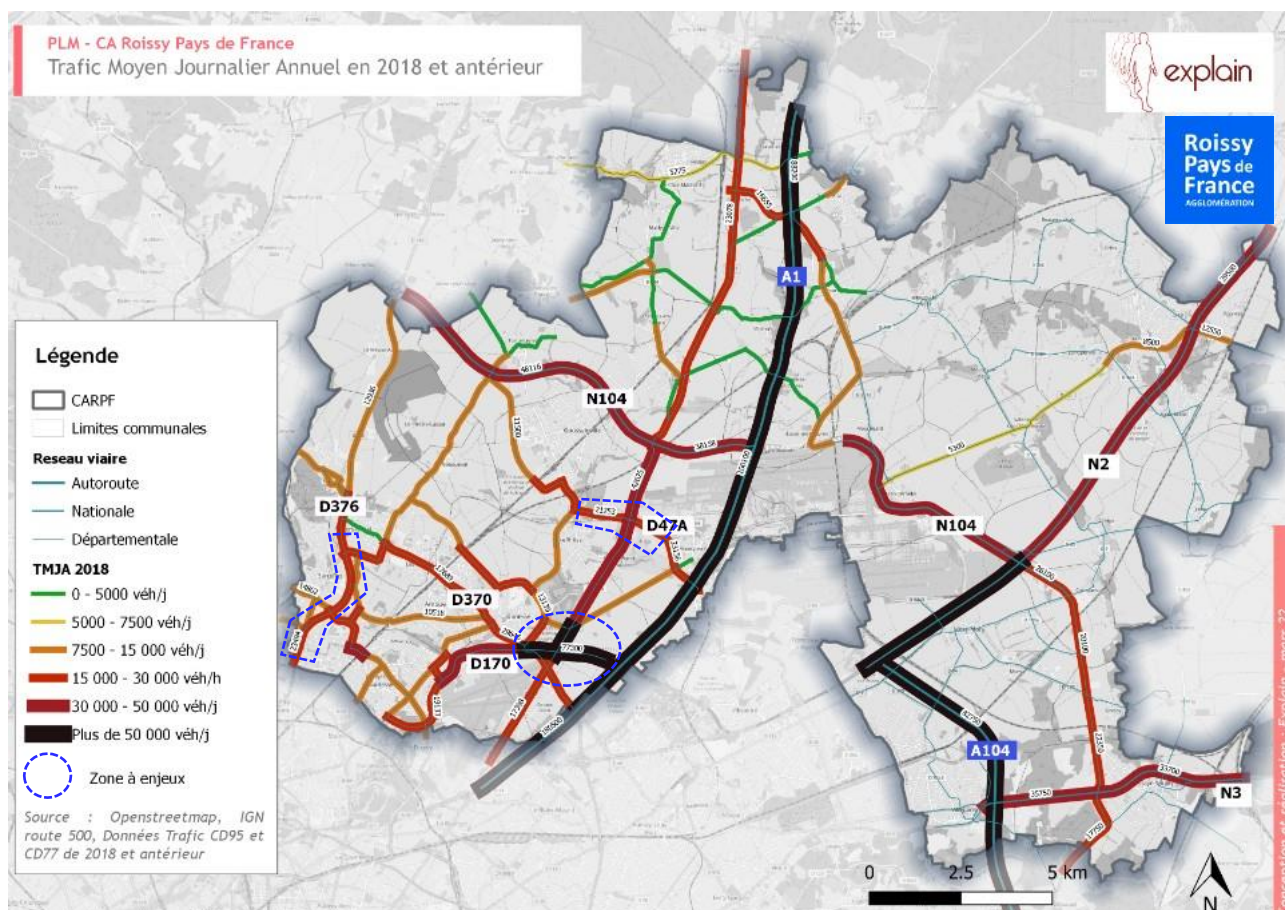
Le réseau viaire est structuré autour de deux axes majeurs vers Paris (l'autoroute A1 et la nationale N2), ainsi que d'une rocade, la Francilienne. Ce réseau magistral structure un réseau secondaire de routes départementales qui permet des liaisons fortes avec les territoires voisins et l'aéroport de Roissy CDG.

La hiérarchisation des voies est effectuée en 3 ou 4 niveaux pour chaque département, en adéquation avec les niveaux de trafic et les routes à grande circulation. Des projets routiers sont en cours et devraient compléter les liaisons rocades (contournement est de Roissy, liaison Meaux-Roissy, Avenue de Paris...).

Les axes structurants du territoire supportent des trafics importants :

- ❖ A1, avec 100 000 véhicules par jour, connaît un trafic de transit élevé, en raison de sa position de porte d'entrée de l'Île-de-France (axe Lille-Paris),
- ❖ A104 avec 82 000 véhicules par jour,
- ❖ N2 entre 40 000 et 50 000 véhicules par jour,
- ❖ N3 entre 38 000 et 48 000 véhicules par jour.

Des trafics significatifs sont également observés sur le réseau secondaire, notamment sur la RD170 et la RD370 à Gonesse, la RD47A à Goussainville, et la RD316 à Sarcelles.



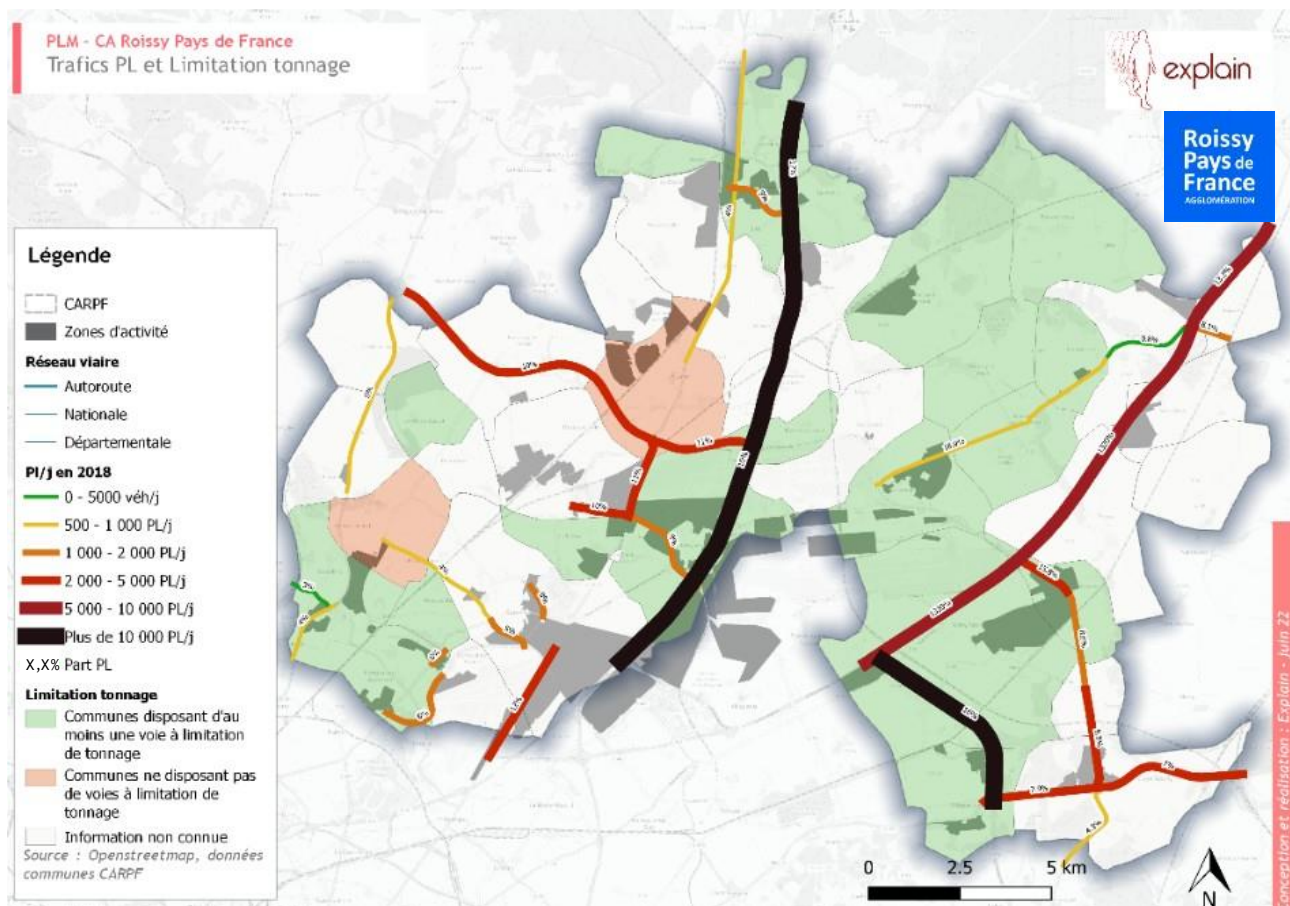
Des nuisances liées aux congestions à vigiler sur les secteurs à enjeux

Des ralentissements sont observés sur le réseau routier, principalement concentrés sur les axes structurants (N104, A104, N2, RD212), mais aussi sur des axes locaux comme la RD370 entre Sarcelles et Gonesse et la RD84A au sud de Gonesse.

Ces ralentissements affectent l'efficacité des transports en commun, notamment pour le rabattement à la gare de Garges-Sarcelles. Le territoire ne dispose que de très peu de couloirs bus, même dans les communes denses avec une desserte en transports en commun importante. Les nuisances pour la population (pollution, bruit) sont aussi significatives et les ateliers ont mis en avant les difficultés de circulation régulières et croissantes, notamment en milieu urbain pour l'accès aux gares et en milieu interurbain autour des zones d'activités.

Un enjeu fort d'articulation autour des trafics PL pour concilier enjeux économiques et cadre de vie

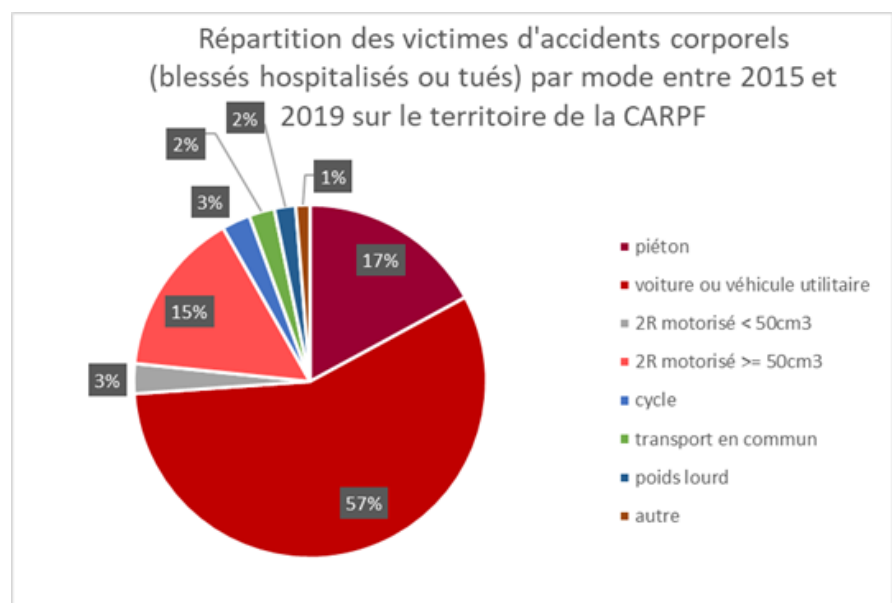
Les flux importants de poids lourds dans la région sont liés aux activités logistiques, notamment sur les autoroutes A1 et A104 ainsi que sur les routes nationales N2 et N104. Malgré des limitations de tonnage mises en place par la plupart des communes pour réduire les nuisances, leur efficacité est limitée en raison de l'absence d'une politique coordonnée à plus grande échelle. Des mesures ponctuelles comme les sens uniques dans les quartiers de Sarcelles et les dispositifs pour limiter les risques de shunt pour les poids lourds sont mis en place. Les ateliers ont mis en avant que les nuisances causées par le trafic des poids lourds sont ressenties comme très préoccupantes en termes de sécurité, avec des contrôles souvent insuffisants. Par ailleurs, le développement continu des activités, comme à Saint-Mard, pourrait aggraver les nuisances pour les communes environnantes.



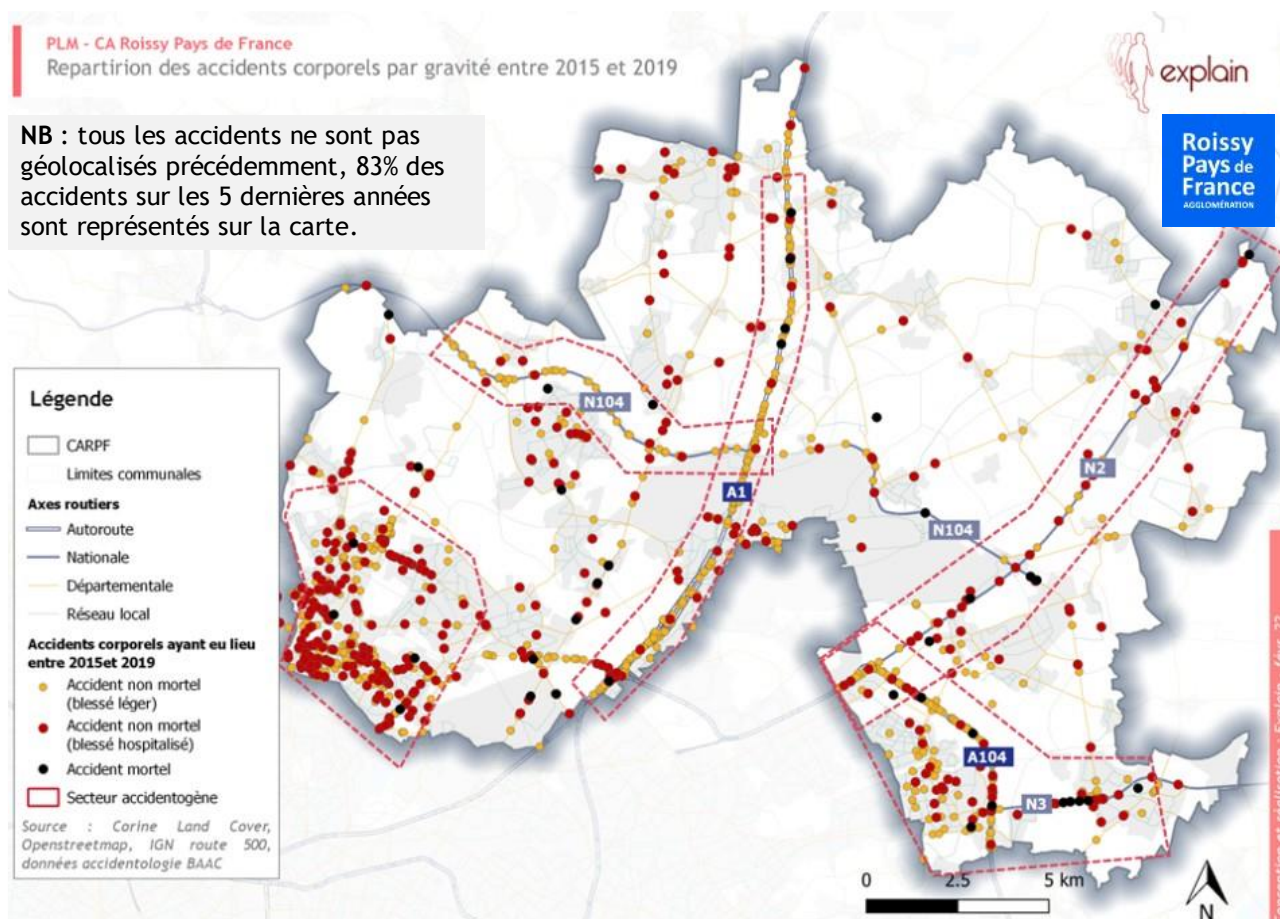
Une cohérence des aménagements à renforcer sur les secteurs à enjeux et une répartition des accidents inégale sur le territoire

Les gabarits des infrastructures sont généralement en adéquation avec la hiérarchisation du réseau, cependant les accotements manquent souvent d'aménagements et certains passages urbains, comme la RD115 à Garges et la RD47 à Goussainville, restent trop routiers pour assurer la bonne cohabitation entre les modes. La cohérence entre les vitesses et la cohabitation des différents modes de transport est variable, avec une priorité encore trop marquée pour la voiture, malgré la multiplication des zones 30 et des aménagements ponctuels.

Le nombre d'accidents est relativement stable avec 4,8 accidents pour 1000 habitants sur 5 ans. Les communes urbaines du sud comme Mitry-Mory, Gonesse, Roissy-en-France et Sarcelles concentrent la moitié des accidents, principalement sur le réseau magistral tels que l'A1, la N104, l'A104 et la N3. Les modes actifs et les deux-roues motorisés sont particulièrement touchés, représentant respectivement 20% et 18% des victimes, et 40 à 50% des accidents entraînent des blessures graves.



Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026



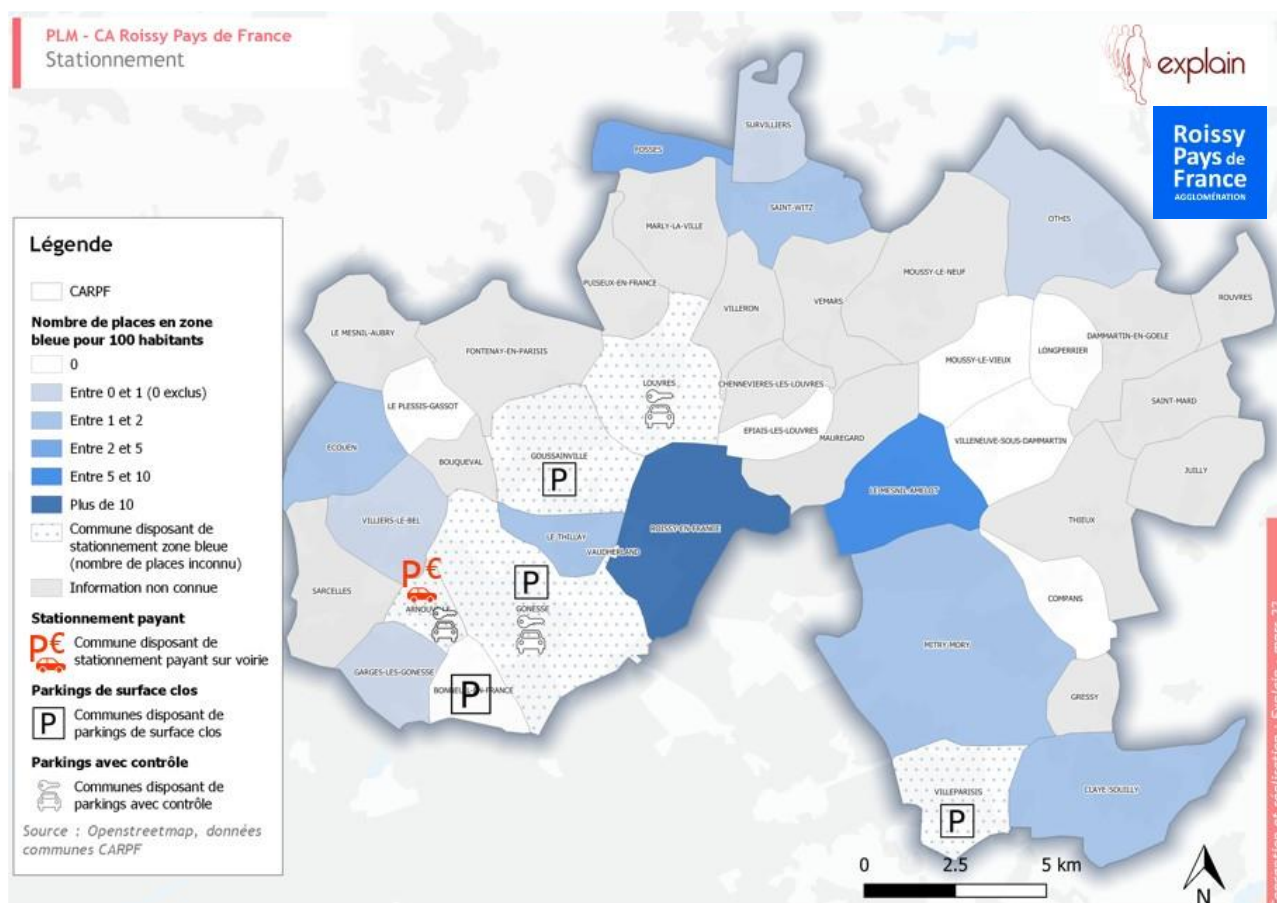
Synthèse des enjeux – Transport routier, sécurité et accidentologie

- ❖ Continuer la hiérarchisation du réseau afin de répondre aux différents besoins tout en se basant sur la structuration régionale :
 - Intégrer les nouveaux projets en cohérence avec le réseau existant (éviter itinéraires de shunts ou report)
 - Résorber les points durs de circulation
- ❖ Mettre en œuvre la cohabitation des usages et des modes pour réduire les différentes nuisances liées aux déplacements :
 - Réduire les impacts liés aux flux importants, notamment en zones urbaines
 - Harmoniser la réglementation PL (poids lourds) sur le territoire

STATIONNEMENT

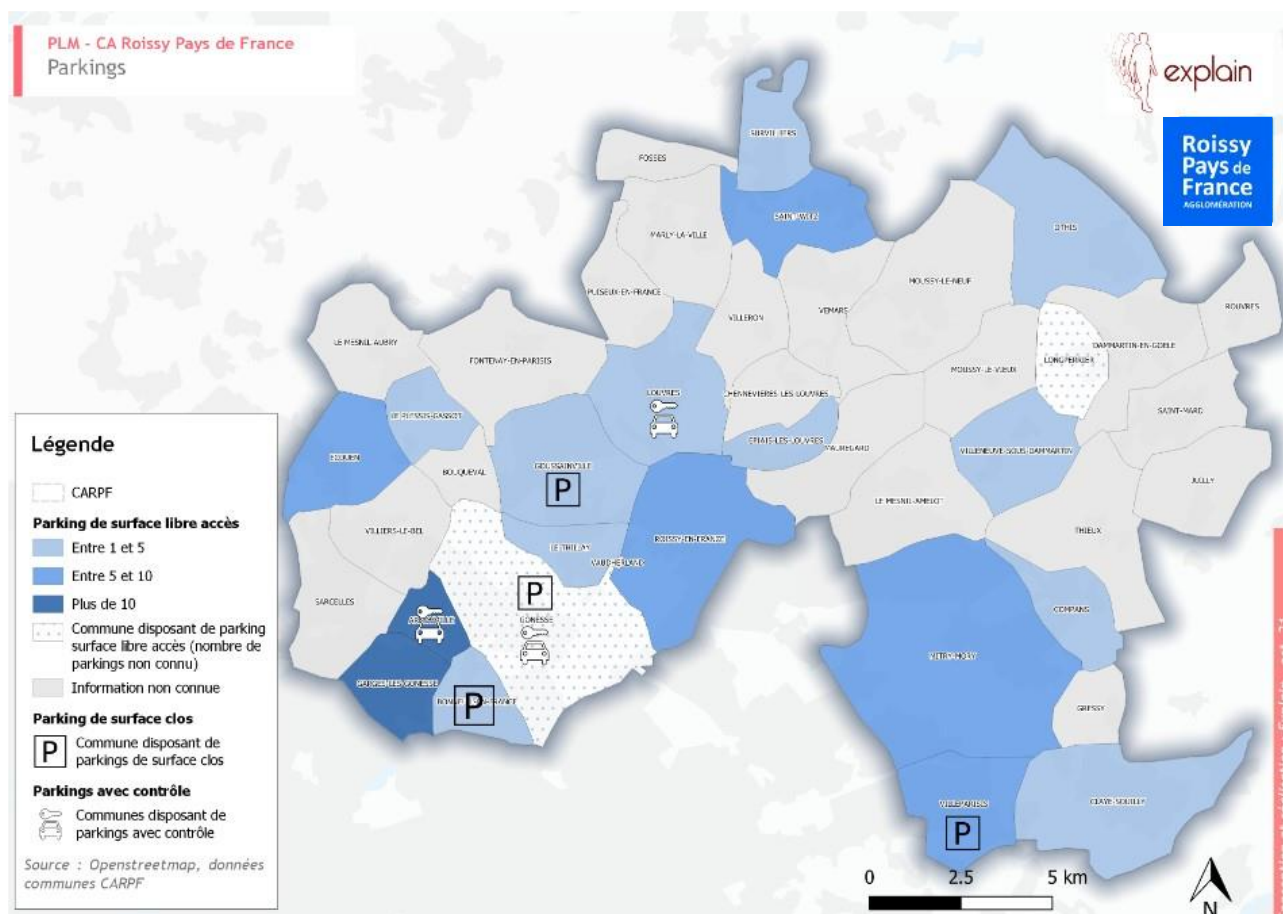
Un bilan contrasté du stationnement sur voirie

Une majorité de communes a mis en place du stationnement en zone bleue, avec une moyenne de 1,2 place pour 100 habitants, notamment à proximité de l'aéroport. Des agents de surveillance (ASPV ou policiers municipaux) permettent d'assurer le respect de la réglementation. Cependant, des centres-bourgs comme Moussy-le-Neuf, Dammarville-en-Goële ou Juilly font face à des conflits fréquents où les voitures stationnées perturbent la circulation des bus.



Malgré l'aménagement d'arrêts minutes près des gares RER, les parkings de rabattement à Louvres (RER D), Villeparisis et Mitry-Claye (RER B) demeurent saturés, notamment sous l'affluence des résidents venant de l'Oise. Arnouville est la seule commune à avoir instauré du stationnement payant autour de la gare. Ailleurs, la pression importante sur voirie entraîne du stationnement sauvage (autour du marché de Garges et de Sarcelles notamment)

La plupart des communes ont aménagé du stationnement PMR, à proximité des services publics, des établissements de santé et des commerces, mais certaines communes comme Epiais-lès-Louvres et Villeneuve-sous-Dammartin ne respectent aujourd'hui pas l'obligation légale de minimum 5% de places PMR.



Une offre disparate de parkings en surface et privés

Environ 80% des ménages sont motorisés et 50% possèdent deux voitures ou plus, mais l'offre de stationnement privée ne permet pas toujours de répondre à cette demande, en particulier dans les centres anciens avec une offre limitée. Par ailleurs, les parkings souterrains (jugés anxiogènes) et les garages en zones pavillonnaires sont sous-utilisés. Cela provoque une multiplication du stationnement sur voirie ou sur trottoir, amenant à des conflits d'usages notamment avec les piétons ou les bus.

En outre, la grande majorité des communes est équipée de parkings publics en libre accès, et certaines communes disposent également de parkings de surface clos et de parkings avec contrôle. La pression sur le stationnement est tout de même importante dans les zones urbaines denses (Gonesse, Goussainville, Sarcelles, Villiers-le-Bel) et à proximité des pôles de rabattement (gare de Louvres, Villeparisis, Mitry-Claye). Le territoire compte aussi des opérateurs de parkings mutualisés (type Yespark), et des offres de stationnement alternatives privées, essentiellement concentrés autour de la plateforme de Roissy-CDG.

Le développement des zones d'activités n'a pas assez intégré de stationnement poids-lourds et des manques se font aujourd'hui ressentir, se traduisant par exemple par des saturations de stationnement poids-lourds entre La Chapelle, Survilliers et Fosses, le long de la RD317.



Exemples de dysfonctionnements liés au stationnement

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Synthèse des enjeux – Stationnement

- ❖ Se doter de moyens pour mieux connaître l'offre et les pratiques de stationnement
- ❖ Mettre en cohérence les normes de stationnement (au regard des orientations IDFM, PDMIF et les règles PLU)
 - Dans les zones urbaines denses
 - Dans les centre-bourg, à proximité des commerces
 - Dans les secteurs à enjeux (proximité pole gare, zones d'activité...)
- ❖ Adapter la réglementation de stationnement afin de répondre aux usages spécifiques et aux différentes morphologies urbaines du territoire
 - Offrir davantage de lisibilité sur les stationnements en gare et mettre en cohérence le stationnement des voiries aux abords
 - Proposer des solutions de stationnements PL

LOGISTIQUE ET TRANSPORT DE MARCHANDISES

Une situation de porte d'entrée du nord francilien stratégique pour le transport de marchandises

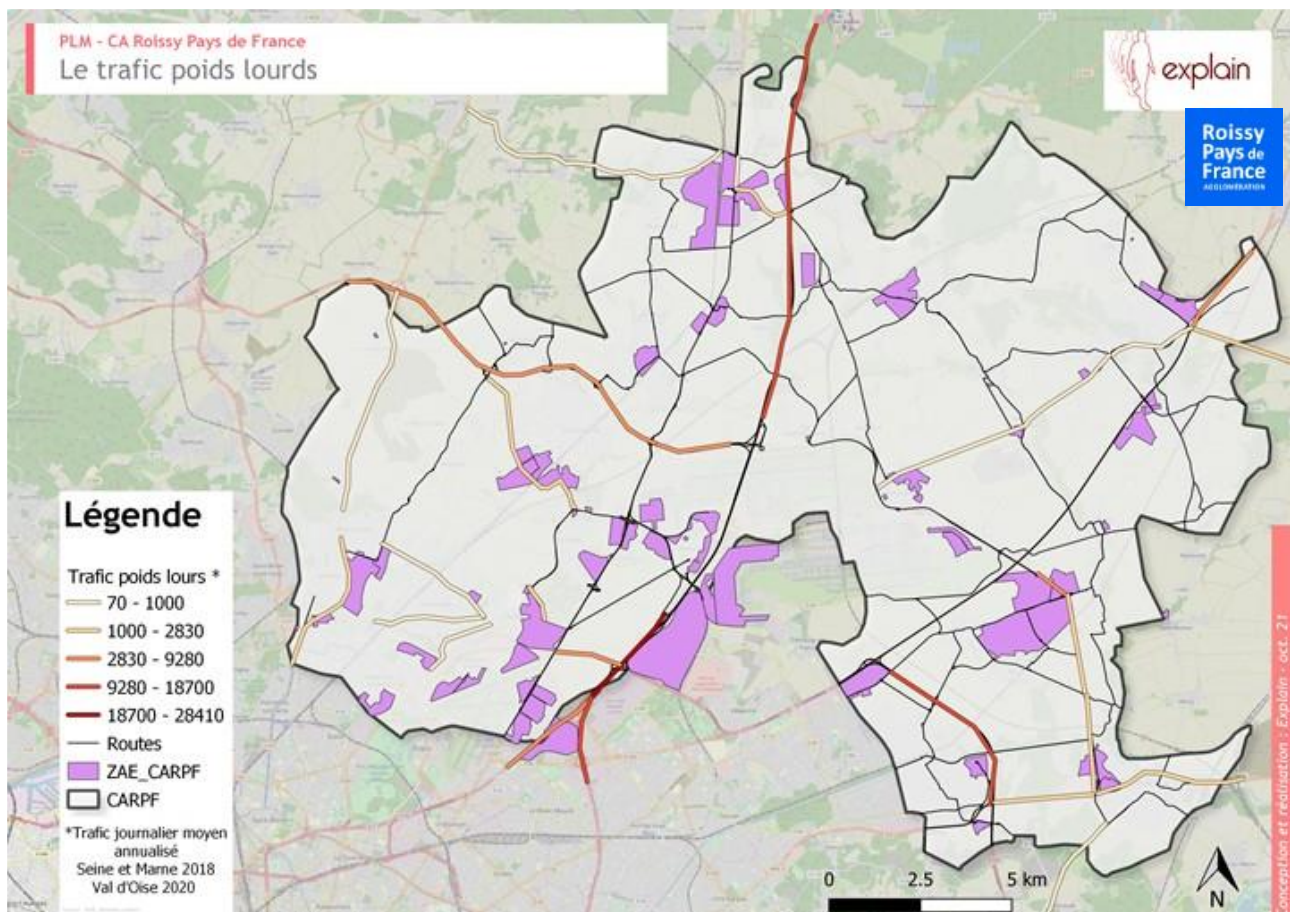
Le territoire bénéficie d'une position stratégique pour la desserte de l'Île-de-France, notamment pour les flux en provenance du Nord de l'Europe (ports maritimes). La présence de Roissy Charles de Gaulle, 2^{ème} aéroport européen pour le fret (2,1 millions de tonnes de fret et courrier en 2019) contribue également à renforcer le poids logistique du territoire, avec 10 000 poids-lourds par jour en entrée de plateforme. Ces véhicules circulent principalement de nuit, limitant les conflits avec le trafic local, mais contribuent à la sur-sollicitation de la voirie environnante.

Une place forte de l'activité logistique sur le territoire, induisant des nuisances à vigiler

Alors que certains secteurs sont aujourd'hui fragiles (hôtellerie, événementiel, aérien, ...), le transport logistique est en croissance. L'enjeu pour le territoire est de ne pas devenir qu'un « territoire servant » basé sur la logistique et le transport.

En outre, le territoire accueille de nombreuses zones à vocation logistique dont l'activité ne bénéficie pas directement à l'agglomération, mais le territoire en subit les nuisances : le long de l'A1 et de la RN2 avec des niveaux de trafic poids-lourds très élevés (plus de 20 000 par jour), sur les voies de desserte parfois utilisées pour des usages de stationnement de poids-lourds, à proximité de quelques gros pôles générateurs de flux poids-lourds desservis par des axes secondaires sur-sollicités (échangeur de la RN2 à Saint-Mard). Une attention particulière doit être par ailleurs portée à des projets comme Agoralim¹, équivalent d'un marché de Rungis au nord de l'Île-de-France, qui polariserait les flux.

¹ « Agoralim a pour ambition d'installer dans le nord de l'Île-de-France un dispositif durable de valorisation des produits alimentaires frais à tous les échelons : production, transformation et distribution. » Agoralim.fr



La desserte des centre-bourgs à la réglementation disparate

Le maillage en aires de livraisons est structuré par les communes, avec de fortes disparités (nombre, aménagement, adéquation aux besoins). Alors que de nombreuses communes n'ont pas d'action en la matière, certaines ont pris des arrêtés d'ensemble pour réguler le transport de marchandises, à travers des dispositions localisées. En pratique, la stratégie réglementaire présente une grande hétérogénéité.

Synthèse des enjeux – Logistique et transport de marchandises

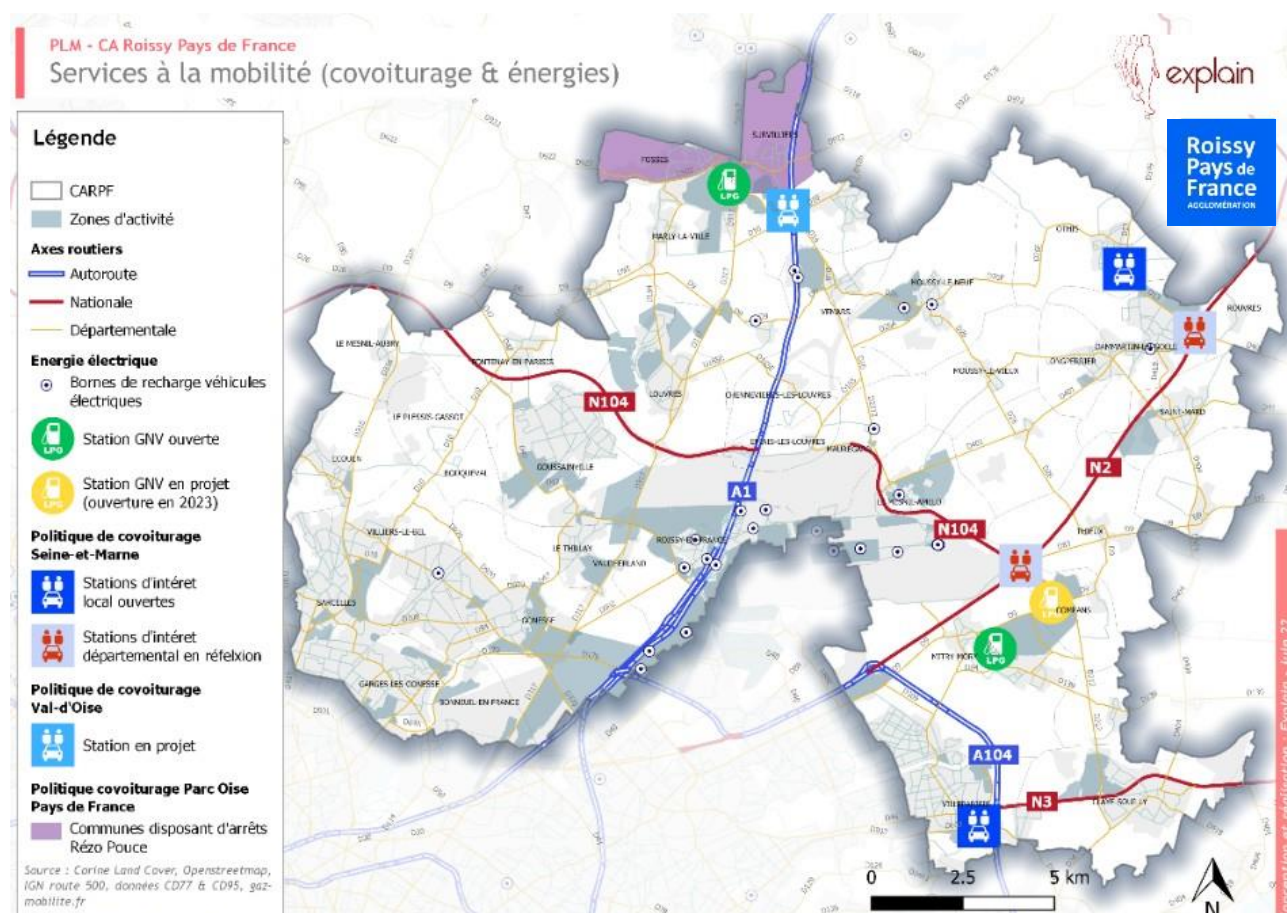
- ❖ Organiser l'accueil des poids lourds
 - Améliorer les conditions de circulation, et offrir des solutions d'arrêt, afin d'éviter que les poids lourds n'investissent les secteurs où ils sont indésirables
 - Traiter les points durs localisés
 - Réglementer les itinéraires PL
- ❖ Identifier les opportunités pour développer une logistique multimodale (ferrée, cyclologique...)
- ❖ Préserver ou remettre en état les infrastructures existantes
- ❖ Accompagner la transition énergétique du secteur
 - Déployer des infrastructures d'avitaillement pour faciliter l'utilisation de nouvelles énergies plus propres

MOBILITES EMERGENTES

Un territoire propice au covoiturage et à l'intermodalité, mais une utilisation partagée de l'automobile encore fragile

Le maillage d'aires de covoiturage est encore très faible sur le territoire, avec 2 stations de covoiturage côté Seine-et-Marne à Othis (7 places) et à Villeparisis (20 places). Un schéma de covoiturage a été réalisé par le département de Seine-et-Marne, avec des stations multimodales (à proximité de lignes TC). Par ailleurs, le dispositif d'autostop organisé « Rézo Pouce » est présent sur le nord du territoire, et une expérimentation de covoiturage spontané « Coup de Pouce » a été initiée par le Val-d'Oise mais n'a pas été pérennisée. Un projet d'aire de covoiturage à Saint-Witz est cependant en réflexion (à côté de l'A1).

De nombreux opérateurs de taxi et de VTC sont également présents sur le territoire. En revanche, il n'existe pas de dispositif d'autopartage spécifique. Un label autopartage d'Île-de-France Mobilités a été mis en place récemment.



Des énergies alternatives encore peu présentes mais qui commencent à se développer

Quelques installations de recharge pour les véhicules électriques (IRVE) sont présentes sur le sud du territoire, mais elles se concentrent principalement aux abords de la plateforme aéroportuaire. Le potentiel de développement du bio GNV est important (territoire agricole avec des ressources à valoriser), mais seulement 2 stations GNV existent aujourd'hui.

Le contexte national et les plans régionaux favorisent les énergies décarbonées et le déploiement de borne IRVE. Île-de-France Mobilités s'oriente par ailleurs vers le GNV avec un objectif de 100% de véhicules « propres » en grande couronne d'ici 2035. En outre, des dynamiques collectives émergent au sein des zones d'activités (investissements communs qui peuvent être bénéfiques au territoire : installation d'IRVE/bornes GNV, navettes d'entreprises, nouvelles énergies...).

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Des démarches de management de la mobilité contrastées

Une démarche PDMEc (Plan De Mobilité Employeurs commun) pour les zones d'activités a été initiée par la communauté d'agglomération en 2019 en lien avec les chambres de commerces et d'industrie (CCI). Plusieurs plans ont été lancés mais peu de démarches sont finalisées et opérationnelles.

Une association d'entreprises R'Pro'Mobilité regroupe 50% des salariés et les grandes entreprises (Air France, ADP, La Poste...) de la plateforme aéroportuaire (PDMIE initié en 2010) et a notamment permis la création des TAD (transport à la demande) Filéo. Cependant, l'accessibilité de la plateforme aéroportuaire en transports en commun reste difficile pour les usagers du territoire.

Le conseil en mobilité se développe principalement via le prisme de l'accès ou du retour à l'emploi (Wimoov), mais il existe toujours une difficulté de coordination et d'opérationnalité (pour capter un grand nombre d'usagers) malgré quelques expérimentations (tournée rebond).

L'intercommunalité (660 agents) a aussi réalisé un plan de mobilité d'administration (PDMA) en 2020, qui a permis d'identifier différents enjeux dans l'optique de faire évoluer et d'améliorer les déplacements domicile-travail des agents ainsi que les déplacements professionnels, réalisés dans le cadre du travail.

Synthèse des enjeux – Mobilités émergentes

- ❖ Tendre vers une mobilité plus décarbonée via une stratégie pour le déploiement des bornes IRVE et de stations GNV ou avitaillement en bioéthanol et GPL.
- ❖ Développer le management de la mobilité :
 - Impulser les plans de mobilité (actions sur le territoire, équipements, pratiques d'entreprises, comportements...) et promouvoir les démarches existantes (R'Pro'Mobilité)
 - Développer plus largement le conseil en mobilité
- ❖ Réduire l'autosolisme via un usage partagé de l'automobile :
 - Etudier les opportunités de développer le covoiturage et l'autopartage sur le territoire et informer sur les services existants

LES GRANDES ORIENTATIONS DU PLM

Au-delà de l'analyse des dynamiques de déplacements (et des parts modales), le diagnostic a permis de ressortir deux grandes orientations :

- ❖ Concilier les différentes échelles pour ne pas réduire l'agglomération à un territoire servant la métropole, mais prendre en compte ses spécificités qui en font sa richesse. Outre son rôle de porte d'entrée de la région Île-de-France, Roissy Pays de France est aussi un territoire de vie engendrant des flux professionnels et personnels de ses habitants.

Sa position stratégique a permis le développement d'infrastructures de transport majeures participant au développement territorial et économique du territoire. Roissy Pays de France bénéficie de l'attractivité et du dynamisme de la zone aéroportuaire Roissy Charles de Gaulle, et accueille de nombreuses activités économiques, notamment de logistique sur son territoire (10% des emplois transport-logistique d'Île-de-France). Cependant, ce dynamisme engendre des nuisances (coupures physique, saturation des réseaux par des flux de transit...) pénalisant la mobilité locale, persistance de secteurs peu denses mal desservis malgré la très bonne connectivité du territoire à la métropole.

- ❖ Construire des politiques de mobilités en s'appuyant sur l'armature territoriale (front métropolitain, pôles relais et pôles communaux) tout en participant à la transition écologique afin d'apporter des solutions différenciées et adaptées aux contextes territoriaux et enjeux locaux :
 - Pour le nord et l'est plus rural : accompagner le phénomène de périurbanisation pour promouvoir des mobilités plus durables afin de limiter la dépendance et le recours systématique à la voiture particulière et proposer des alternatives de déplacement
 - Pour le sud plus urbain : valoriser au sens large ce territoire en perte d'attractivité, bénéficiant pourtant d'atouts indéniables pour les déplacements alternatifs à la voiture particulière (densité urbaine, équipements, commerces et transports en commun, topographie plane).

Ainsi, ces deux grandes orientations sont déclinées en 11 fiches actions réparties en 6 axes d'interventions.

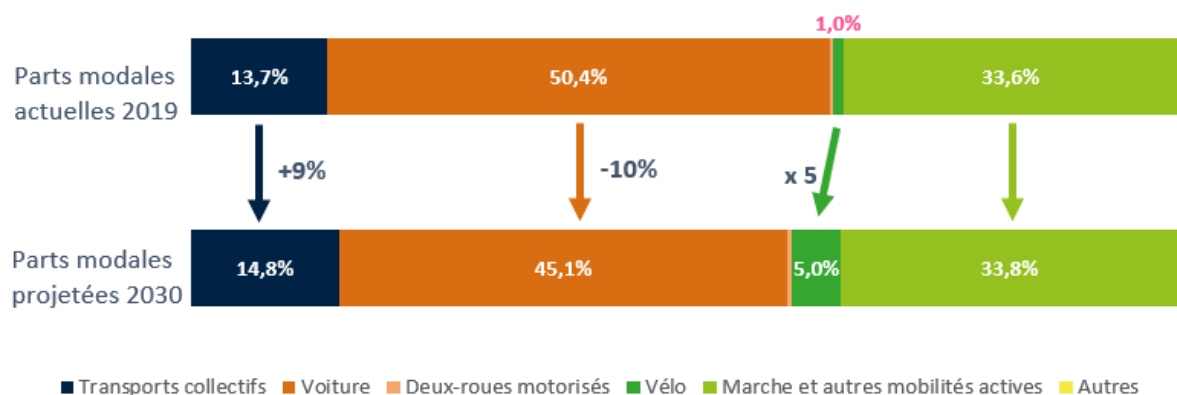
A : INSCRIRE LE TERRITOIRE DANS LES DYNAMIQUES DE MOBILITES METROPOLITAINES	
AXE A1 - REALISER LES INFRASTRUCTURES INDISPENSABLES AU FONCTIONNEMENT METROPOLITAIN	A.1.1 - Soutenir et accompagner les projets d'amélioration des transports lourds, essentiels à la desserte du territoire
	A.1.2 - Structurer un réseau viaire multimodal pour garantir l'accessibilité routière du territoire, tout en limitant les nuisances
AXE A2 - CONTRIBUER A L'ARMATURE LOGISTIQUE METROPOLITAINE	A.2.1 - définir la stratégie logistique du Grand Roissy - Le Bourget et sa déclinaison territoriale
	A.2.2 - encadrer et optimiser les flux de marchandises

B : CONSTRUIRE UN SYSTEME DE MOBILITE EN ADEQUATION AVEC L'ARMATURE TERRITORIALE	
AXE B1 - ORGANISER LES RABATTEMENTS ET FACILITER L'INTERMODALITE	B1.1 - Aménager des pôles d'échanges multimodaux qualitatifs pour favoriser l'intermodalité
AXE B2 - AMELIORER LE RESEAU ROUTIER ET FAVORISER LA MULTIMODALITE	B2.1 - Requalifier et pacifier le réseau viaire local pour un meilleur partage de l'espace public permettant une sécurisation des déplacements
	B2.2 - Participer à la mise en place d'une offre de transport attractive et hiérarchisée adaptée aux spécificités du territoire
AXE B3 - FAVORISER L'USAGE DU VELO ET DE LA MARCHÉ A PIED	B3.1 - Mettre en place le schéma directeur cyclable intercommunal
	B3.2 : Favoriser la marchabilité du territoire
AXE B4 - ACCOMPAGNER LES USAGERS VERS DES PRATIQUES DE MOBILITE PLUS DURABLES	B4.1 - Développer le management de la mobilité à travers des alternatives innovantes
	B4.2 : Favoriser des usages partagés de la voiture et des mobilités décarbonées

DES OBJECTIFS AMBITIEUX DE PARTS MODALES, ADAPTES AUX SPECIFICITES DU TERRITOIRE

Ce plan d'action traduit un objectif ambitieux d'évolution des parts modales sur le territoire, en cohérence avec les objectifs du PDMIF. La part de la voiture particulière baisse de 5 points, ce qui représente 10% de flux routiers en moins. La part modale des vélos est celle présentant la plus forte hausse avec une multiplication par 5 des flux vélos attendus sur le territoire. Le travail engagé au travers du PLM et du schéma directeur cyclable intercommunal permet ainsi de rattraper le retard de la pratique du vélo observé sur le territoire. La part modale de la marche se maintient à un niveau élevé et la part modale des transports en commun continue de progresser, notamment à la faveur des grands projets métropolitains.

Figure 1 : objectifs de parts modales du PLM de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France



A : INSCRIRE LE TERRITOIRE DANS LES DYNAMIQUES DE MOBILITE METROPOLITAINES

AXE A1 : REALISER LES INFRASTRUCTURES INDISPENSABLES AU FONCTIONNEMENT METROPOLITAIN

Action A1.1 : Soutenir et accompagner les projets d'amélioration des transports lourds, essentiels à la desserte du territoire

CONSTATS ET ENJEUX

La Communauté d'agglomération possède une bonne connexion ferrée au réseau national (TGV Roissy) et métropolitain en radial vers Paris (RER B, D, H, K). Cependant, le niveau de service est dégradé et les fréquences sont insuffisantes aux vues du développement territorial, de l'accroissement démographique (+8% entre 2015 et 2020) et des activités.

Au regard de son rôle de porte d'entrée sur la région parisienne, via l'A1 et l'aéroport, le territoire accueille plusieurs projets de transports lourds nécessaires à son intégration croissante dans les dynamiques métropolitaines et régionales :

- ❖ Un programme de modernisation des lignes du RER B et du RER D afin d'améliorer leur robustesse et leur confort (remplacement du matériel roulant, implantation du système d'exploitation NExTEO, création d'un centre de commandement unique (CCU) RER B et D...).
- ❖ La réalisation de la ligne 17 du Grand Paris Express (GPE) entre Saint-Denis Pleyel et le Mesnil Amelot avec la création de solutions de rabattements sur les pôles gares.
- ❖ La réalisation de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie avec un impact notable sur Vémars, Villeron et Chennevières-les-Louvres mais aussi sur le pôle gare de Survilliers/Fosses.
- ❖ La réalisation du CDG Express avec l'utilisation des couloirs de la ligne K et du RER B pouvant générer des risques de réduction des fréquences et de ralentissements en cas d'incident.

Objectifs

Anticiper l'arrivée des grands projets de transport et les articuler avec le système de mobilité du territoire :

- ❖ Répondre aux besoins de liaisons vers la plateforme aéroportuaire et les pôles d'emploi.
- ❖ Accompagner une meilleure accessibilité du territoire à travers les futures gares du GPE.

Contribuer aux autres projets de transports collectifs ayant des impacts sur le territoire :

- ❖ Participer à l'amélioration de la qualité de service des transports lourds sur le territoire.
- ❖ Participer aux démarches de pôle gare à proximité du territoire pour appréhender l'ensemble des dynamiques de déplacements.

Modalités de mise en œuvre

Projets et mesures	Horizon	Coût	Maîtrise d'ouvrage
LGV Roissy Picardie	2026	391 M€	SNCF
CDG Express	2027	2,2 Milliards €	SNCF/ADP
Ligne 17 GPE	2030	2,6 Milliards €	SGP
Etudes opportunités ligne 19	Court terme	500 k€	Île de France Mobilités
Programme de modernisation des RER B et D	En cours – 2027 / 2030	3,5 et 6 Milliards €	SNCF / Île-de-France Mobilités
Accompagnement et suivi des projets	En continu	Moyens humains	CA Roissy Pays de France

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

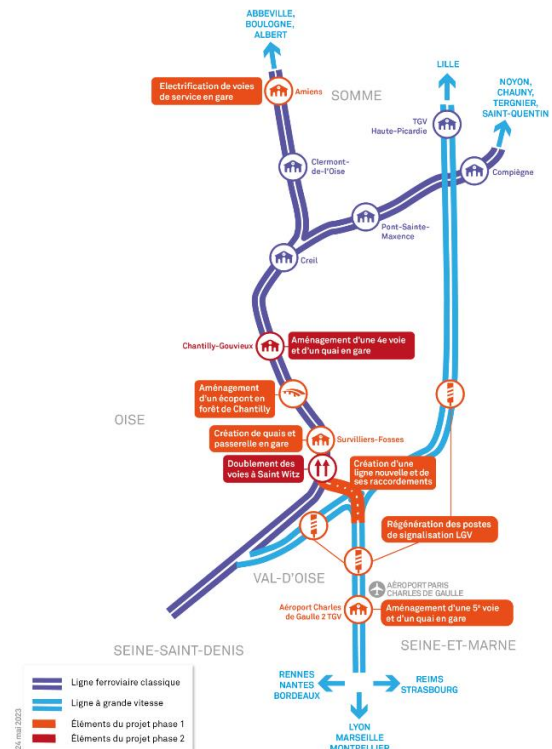
Etat / SNCF / SGP / IDFM /ADP / CD95 / CD77
/ Communes

Mise en service des différents projets
Evolution de la fréquentation et fréquence
Amélioration des taux de ponctualité

Le projet de LGV Roissy-Picardie (horizon 2026)

La CA a émis un avis défavorable sur ce projet et identifie plusieurs points de vigilance :

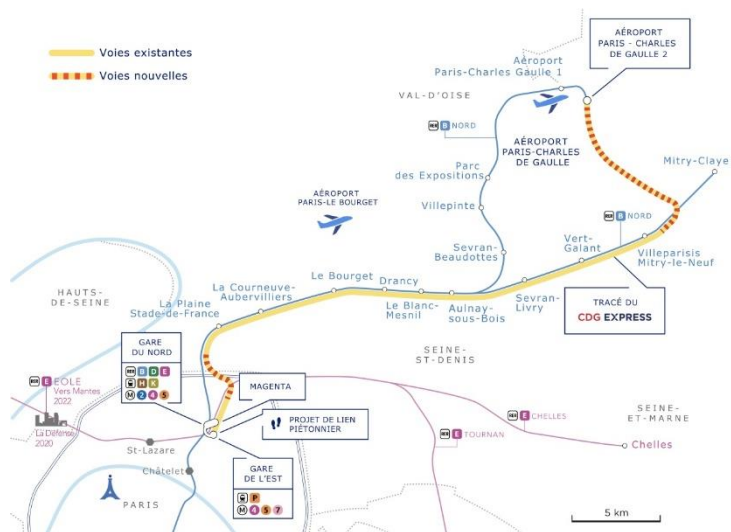
- ❖ la ligne Roissy-Picardie va emprunter une partie nord du faisceau du RER D. Le fonctionnement du RER D, incluant sa prochaine modernisation, est nettement prioritaire pour les habitants de Roissy Pays de France et l'étude d'impact ne démontre pas l'absence de conséquence du projet sur le RER D.
- ❖ le projet nécessite une restructuration profonde du pôle gare de Surveilliers-Fosses notamment en matière d'ajustement de l'offre de stationnement. Cette restructuration n'est que partiellement prise en compte dans le financement du projet.
- ❖ les impacts du projet peuvent être significativement optimisés en matière d'artificialisation des sols, de compensations écologiques et davantage poussés sur les enjeux paysagers et nuisances sonores.



Il relie l'aéroport Paris-CDG à Paris-Gare de l'Est, en 20 minutes, tous les quarts d'heure, de 5 h à minuit. Il représente 32 km de voies dont 24 déjà existants et nécessite la création de voies nouvelles entre Mitry-Mory et l'aéroport. Aucun arrêt n'est prévu sur le territoire.

- ❖ La ligne du CDG Express va utiliser des couloirs de délestage de la ligne K et du RER B engendrant des risques de réduction de leurs fréquences et de nouveaux ralentissements en cas d'incident sur la ligne.

- ❖ En contrepartie, il est nécessaire que le faisceau du CDG Express puisse être utilisé comme alternative en cas de perturbation du RER B et Transilien K.



Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Mesure 3 : Participer à l'amélioration de la qualité de service des transports lourds sur le territoire

Aujourd'hui, plusieurs lignes desservent le territoire :

- ❖ Les RER D et B proposent une offre cadencée vers Paris, mais le RER D n'est pas suffisamment fiable, surtout au nord de Goussainville et le RER B est saturé avec des incidents réguliers.
- ❖ La ligne K est fiable et offre des temps de parcours compétitifs vers Paris mais avec un manque de fréquence.
- ❖ La ligne H, desservant les gares d'Ecouen Ezanville et Sarcelles-Saint Brice, est relativement performante.

Les projets de nouvelles grandes infrastructures vont réorganiser les déplacements avec :

- ❖ Une nouvelle connexion entre les RER D et B via la LGV Roissy-Picardie,
- ❖ Le partage des couloirs du RER B et de la ligne K avec la ligne CDG Express.

Ligne	Offre	Programme de modernisation en cours, déployé durant la prochaine décennie		
		Matériel Roulant	Infrastructure	Exploitation
RER D	Offre refondue au Sud de la ligne à partir de décembre 2018 avec la mise en place du SA2019 pour améliorer la régularité et le retour en cas d'incident	20 premières rames neuves Régio2N déployées depuis 2019 en remplacement de rames Z2N Programme de renouvellement des rames Z2N par des RER Nouvelles Génération en cours (132 rames) à partir du SA202 5	Travaux d'adaptation au nouveau matériel roulant	Mise en place du système d'exploitation NExTEO avec la mise en place de l'autonomisation de la conduite Mise en place d'un système de contrôle commande ATS+ pour une meilleure supervision des trains sur le réseau
RER B		Financements du renouvellement des rames votés en décembre 2020 Livraison prévue entre à partir de mi 2027 par le Groupement Alstom-CAF, de rames entre 20 et 30% plus capacitaires		Construction d'un Centre de Commande Unifiée réunissant les acteurs de l'information et de l'exploitation
Ligne K et H		Parc entièrement neuf depuis mi 2016 avec des nouvelles rames de type Franciliens		

Les RER B et D sont les deux lignes d'Île-de-France avec le plus faible taux de ponctualité (84 et 88% en 2021) et ne répondent pas à leurs objectifs contractuels. De plus, ce calcul intègre des pénalités faibles concernant les trains supprimés, dont la pratique a pour but de préserver une régularité des trains suivants sans prendre suffisamment en compte les impacts sur les usagers (pénalisant notamment les gares en bout de lignes qui ont déjà les fréquences plus basses).

Dans le cadre des schémas directeurs des lignes de RER B et D, le programme de modernisation prévoit le renouvellement des rames, des travaux d'adaptation au nouveau matériel roulant et la mise en place de nouveaux systèmes d'exploitation.

La réalisation d'installations de retournement en gare de Survilliers-Fosses permettrait ainsi une meilleure gestion des incidents au nord de la ligne du RER D. Les études de faisabilité ont été inscrites dans le schéma directeur du RER D.

D'autres actions doivent être envisagées pour garantir la qualité de service et la robustesse des lignes.

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- Soutenir l'ensemble des actions permettant d'améliorer la qualité de service du réseau ferré notamment le programme de modernisation des RER B et D.
- Accompagner les études d'opportunité des installations de retournement en situation dégradée en gare de Survilliers-Fosses.

Rôles des partenaires :

- Réaliser le programme de modernisation des RER B et D ainsi que l'étude d'opportunité de retournement en situation dégradée en gare de Survilliers-Fosses (SNCF/IDFM).
- Renforcer les démarches de dialogue territorial sur les lignes ferroviaires avec la CA afin de mieux prendre en compte les besoins du territoire et améliorer la qualité de services. (Etat/SNCF/IDFM).

A : INSCRIRE LE TERRITOIRE DANS LES DYNAMIQUES DE MOBILITE METROPOLITAINES

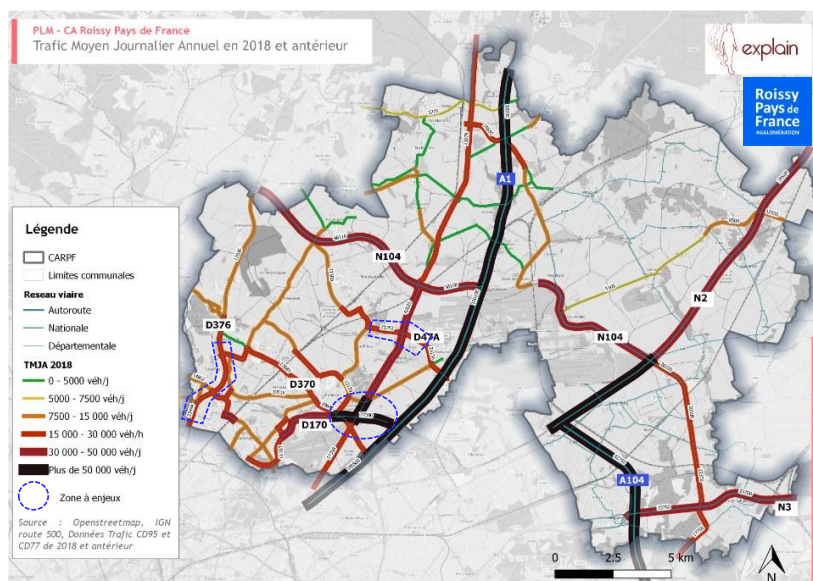
AXE A1 : REALISER LES INFRASTRUCTURES INDISPENSABLES AU FONCTIONNEMENT METROPOLITAIN

Action A1.2 : Structurer un réseau viaire multimodal pour garantir l'accessibilité routière du territoire, tout en limitant les nuisances

CONSTATS ET ENJEUX

Porte d'entrée sur la région parisienne, la CA accueille de grandes infrastructures lui permettant d'avoir des liaisons fortes avec les territoires voisins et de connecter l'aéroport de Paris CDG à l'ensemble du territoire : A1, RN104 et A104 Francilienne, contournement Est, RN2 et RN3.

Ce réseau magistral est complété par des routes départementales hiérarchisées : RD370 entre Sarcelles et Gonesse, RD84A au sud de Gonesse, RD212 entre Compans et Claye-Souilly, RD317 entre l'Oise et Gonesse...



Deux nouveaux projets de voiries, le barreau Est Francilien A4/aéroport (liaison Meaux-Roissy) et l'avenue du Paris, tronçon est, sont respectivement portés par les conseils départementaux de Seine-et-Marne et du Val-d'Oise.

Le trafic routier, notamment le flux PL, génère des nuisances importantes sur le territoire (pollution, bruit) et provoque des ralentissements importants principalement concentrés sur les axes les plus structurants (A104, RN104, RN2, RD212).

Par ailleurs, le réseau viaire présente des caractéristiques très routières en milieu urbain. En termes d'aménagement, différents enjeux ont été identifiés :

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

- ❖ Redonner une dimension locale à certaines voies en incitant au ralentissement en milieu urbain et dans les traversées de centres-bourgs (notamment RD184 à Puiseux-en-France, RD404 à Saint-Mard, RD25 à Moussy-le-Neuf).
- ❖ Faire évoluer le caractère trop routier de certaines voies départementales en milieu urbain (RD125 à Garges-lès-Gonesse, RD47 à Goussainville notamment).
- ❖ Favoriser le partage modal du réseau routier.

Objectifs

Faciliter l'accès aux principaux pôles du territoire (gares, zones d'activité économiques) par une hiérarchisation multimodale du réseau routier et :

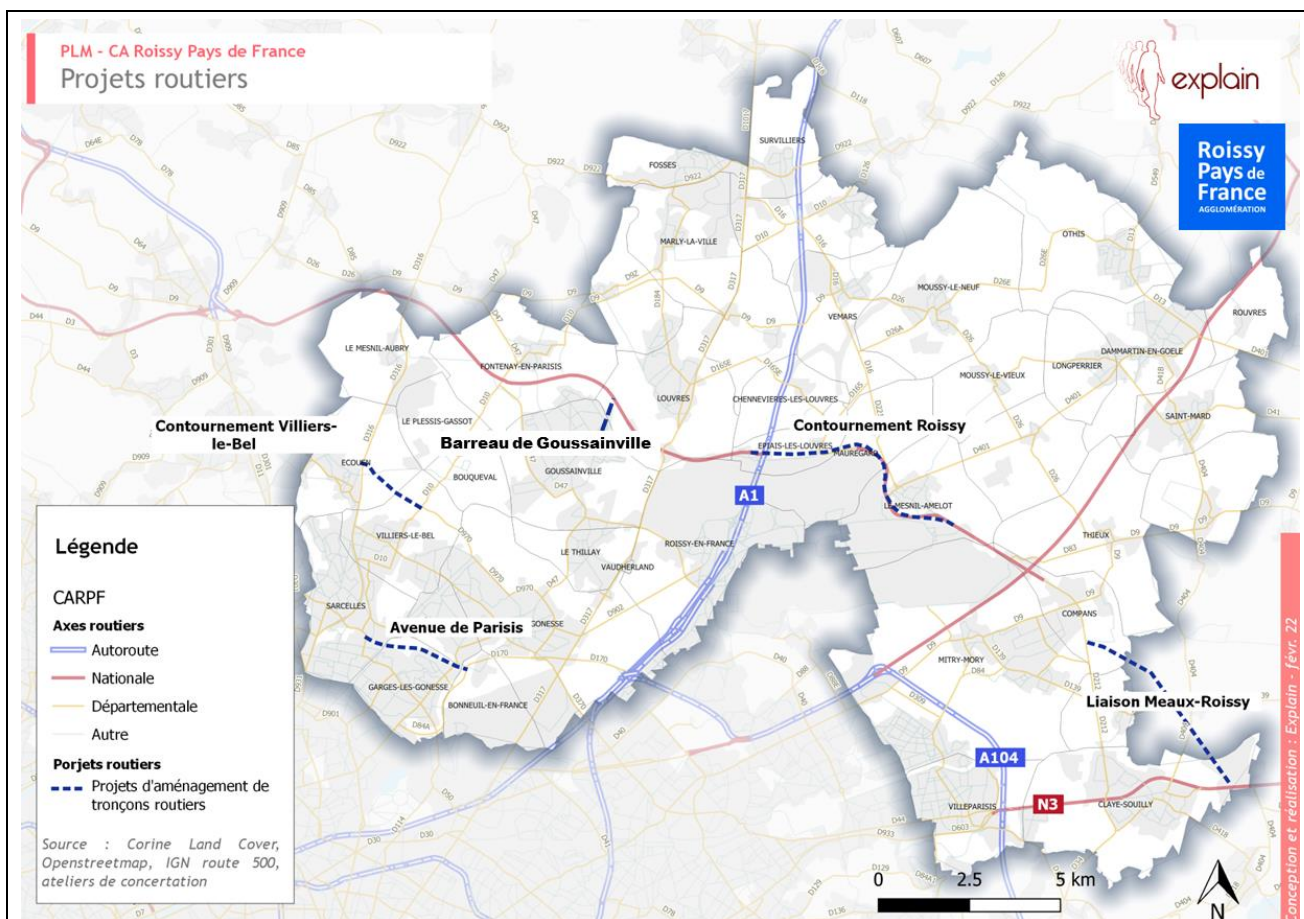
- ❖ En réalisant les nouveaux projets de voiries multimodales, (Barreau Est Francilien A4/aéroport et avenue du Parisis)
- ❖ En réorganisation les circulations locales

Proposer des solutions innovantes (équipements de réduction des nuisances sonores, matériaux de réemploi) pour réduire les nuisances liées à l'aménagement et au fonctionnement des infrastructures routières.

Modalités de mise en œuvre

Projets et mesures	Horizon	Coût	Maîtrise d'ouvrage
Roissy-Meaux	2027	121 M€	CD77
Avenue du Parisis, tronçon est	2030	1 Milliard €	CD95
Barreau de Goussainville	2027	4 M€	CD95
Accompagnement et suivi des projets	En continu	Moyens humains	CA Roissy Pays de France
PARTENAIRES ASSOCIES Etat / Région / CD95 et CD77 / Communes	INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION Mise en service des nouvelles infrastructures et intégration des autres modes Recours à des solutions innovantes Gain de fluidité (Report de flux sur ces voies)		

Mesure 1 : compléter le réseau routier grâce à des voiries nouvelles et réorganiser les circulations locales afin de faciliter l'accès aux principaux pôles du territoire (gares, pôles économiques)



Inciter à des comportements de mobilité plus durables peut paradoxalement passer par la création de nouvelles voiries. En effet, l'évolution du réseau viaire constitue un levier important du système de mobilité multimodal. La réalisation de nouvelles voiries permet la réorganisation des flux et une évolution des profils des voiries existantes pour une meilleure cohabitation des modes afin de retrouver une dimension plus locale et urbaine.

Ces nouvelles infrastructures sont l'occasion d'expérimenter pour garantir une meilleure intégration dans leur environnement et répondre aux enjeux sociétaux en réduisant les impacts de ces infrastructures (nature des revêtements : matériaux de réemploi, continuités et traversée, dispositifs contre les nuisances sonores et visuelles...).

Avenue du Parisis, tronçon est

Même si le projet initial permettant de créer un barreau entre l'A1 et l'A15 a été abandonné, le tronçon est jusqu'au carrefour des Refzunik (Sarcelles) reste maintenu dans la continuité du tronçon existant (RD170).

L'Avenue du Parisis vise à répondre à un besoin global de mobilité mais aussi à concevoir un projet d'aménagement pour les villes de Sarcelles, Garges-lès-Gonesse, Arnouville et Bonneuil-en-France pour :

- ❖ Réaliser une liaison intermodale pour les déplacements est-ouest.
 - Le territoire de l'est du Val-d'Oise dispose d'un réseau routier quasiment exclusivement orienté vers Paris. Les déplacements est/ouest pour rejoindre les zones d'emplois, notamment celles du corridor aéroportuaire, sont très difficiles au regard des temps de trajet et de la saturation des axes routiers. L'Avenue du Parisis offre une liaison directe entre des zones d'habitat densément peuplées (Les Lochères, Dame Blanche et la Muette) et des pôles d'emploi du corridor aéroportuaire.
 - L'aménagement prévoit également la création de voies réservées aux modes actifs le long de l'avenue, interconnectées au maillage des circulations douces du territoire, permettant de constituer un itinéraire privilégié pour les déplacements à vélo et à pied ainsi qu'une alternative à la voiture particulière pour les courtes distances.

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

- Enfin, un site propre est prévu pour l'accueil de bus permettant un accès rapide aux pôles d'emplois situés dans le corridor aéroportuaire.

❖ **Améliorer le cadre de vie**

- De par son caractère structurant, elle captera le trafic qui transite aujourd'hui par le réseau local et engorge les centres villes de Sarcelles, de Garges-lès-Gonesse, d'Arnouville et de Gonesse. Délestées de ce trafic, les communes pourront envisager un aménagement plus urbain de leurs centres-villes.
- Le parti d'aménagement vise à redonner une cohérence paysagère au territoire et créer une coulée verte est/ouest qui apporte de la cohésion aux territoires traversés, facilite les échanges est/ouest pour tous les modes de déplacements (piétons, cycles, voitures). Le traitement paysager de l'avenue du Parisis est l'occasion de réintroduire l'arbre en ville avec le triple objectif de lutte contre le réchauffement climatique, d'amélioration de la biodiversité et de la renaturation.

Barreau Est Francilien A4/aéroport (liaison Meaux-Roissy)

Le barreau Est Francilien est un projet de création d'un nouvel axe routier de 2x2 voies connectant la RN3 à l'ouest de Claye-Souilly et à la RD212 au sud de Compans. Ce projet porté par le Département de Seine-et-Marne répond à des enjeux de fluidification routière sur le secteur :

- ❖ Connecter Meaux et la plateforme aéroportuaire de Roissy afin de répondre aux besoins de liaisons entre la ville seine-et-marnaise la plus peuplée et la plateforme aéroportuaire. Cette nouvelle infrastructure accueillera des liaisons bus notamment prévues dans le nouveau schéma des lignes express d'Ile de France Mobilités. Néanmoins, ce nouvel itinéraire bus ne doit pas se faire au détriment des lignes express existantes qui permettent une desserte locale, notamment la SME20 à Claye-Souilly.
- ❖ Mieux desservir de la zone industrielle de Mitry-Compans (environ 6 500 emplois),
- ❖ Améliorer les conditions de circulation sur la RD212 : le projet ne traverse pas d'espace urbanisé, cependant, certaines routes départementales seront intersectées (RD139 et la RD404) ainsi que la Beuvronne. Des ajustements devront être réalisés pour garantir l'intégration de cette nouvelle infrastructure dans le contexte territorial.

Barreau routier de Goussainville

Cette nouvelle liaison routière doit permettre un accès direct à la Francilienne depuis le centre de Goussainville. Sa réalisation est programmée à l'horizon 2027 et est financé à 50% par le Département et à 50% par la commune de Goussainville.

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- **Garantir l'intégration territoriale et la prise en compte de solutions innovantes dans la réalisation de ces projets de voiries**

Rôles des partenaires :

- **Réaliser les infrastructures en garantissant leur intégration territoriale (CD77/CD95).**

A : INSCRIRE LE TERRITOIRE DANS LES DYNAMIQUES DE MOBILITE METROPOLITAINES

AXE A2 : CONTRIBUER A L'ARMATURE LOGISTIQUE METROPOLITAINE

Action A2.1 : Définir la stratégie logistique du Grand Roissy – Le Bourget et sa déclinaison territoriale

CONSTATS ET ENJEUX

La CA est un territoire privilégié pour l'accueil d'activités logistiques en raison de :

- ❖ Sa position géographique de porte d'entrée de l'Île-de-France pour les flux en provenance du nord de l'Europe (grands ports maritimes notamment).
- ❖ La présence de l'aéroport Roissy-CDG, 1ère plateforme aéroportuaire européenne pour le fret, qui polarise les activités logistiques et industrielles à ses pourtours.

Conséquence directe de cette position stratégique, le territoire accueille de nombreuses plateformes et entrepôts (dont quelques très gros générateurs de flux de poids lourds), dédiés en majorité au bassin de consommation de la métropole.

En dépit de l'enjeu lié à cette forte attractivité, la planification régionale reste timide malgré le plan fret régional et il n'existe pas de déclinaison spatiale fine des polarités logistiques du territoire francilien. Le SDRIF-E définit des secteurs/sites logistiques en tentant d'intégrer des alternatives au routier.

Les demandes d'implantation de plateformes de distribution pourraient s'accroître dans le futur notamment du fait du report des activités au-delà de l'A86 à la suite de la mise en œuvre de la ZFE métropolitaine. La rareté du foncier en première couronne, entraînant une hausse des prix du m², sera également défavorable aux activités logistiques, concurrencées par d'autres activités pouvant accepter des loyers plus élevés.

Objectifs

Préserver et développer des sites à vocation logistique dans une logique d'armature logistique cohérente et durable :

- ❖ Identifier et préserver les secteurs logistiques du territoire (veille foncière, infrastructures multimodales ITE, etc.).
- ❖ Assurer une cohérence soutenable entre développement urbain et développement économique.

Modalités de mise en œuvre

Projets et mesures	Horizon	Coût	Maîtrise d'ouvrage
Etude sur la stratégie logistique du Grand Roissy – Le Bourget et sur sa déclinaison territoriale.	Court terme	200 k€	CA Roissy Pays de France
Etude de SCoT avec DAACL	2027	350 k€	CA Roissy Pays de France
Projet Agoralim	2027	1,4 Milliards €	SEMMARIS
Accompagnement et suivi des projets	En continu	Moyens humains	CA Roissy Pays de France

PARTENAIRES ASSOCIES

Etat / SNCF / Région / IDFM /ADP / CD95 et CD77 / SEMMARIS / Communes

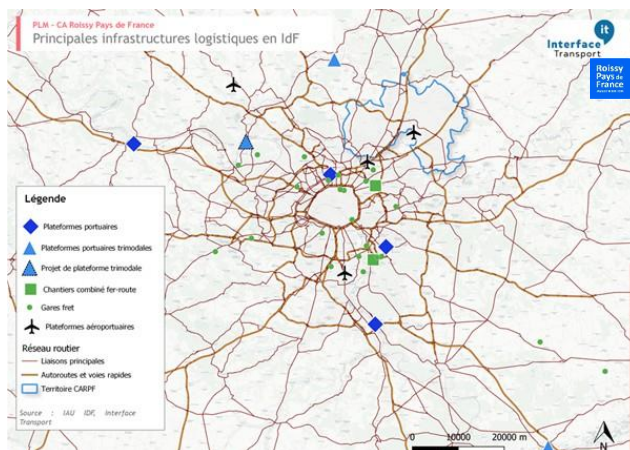
INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

Réalisation des études
Inscription des sites logistiques dans les documents d'urbanisme
Nombre d'installations terminales embranchées (ITE) remis en service et tonnes de marchandises reportées en voie ferrée

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Mesure 1 : Identifier et préserver les secteurs logistiques du territoire

La logistique constitue une dimension essentielle au fonctionnement des territoires. Le développement territorial génère des flux logistiques de natures diverses : les entreprises « logistique » sont identifiées par leur code NAF et regroupent une variété de missions : du transport à la gestion et au stockage de marchandises (flux de marchandises, acheminement postal, les flux de maintenance et d'entretien, la collecte des déchets...). Les grands sites industriels, ou des grossistes, peuvent être considérés comme telles.



L'activité logistique, consommatrice de foncier et génératrice de flux peut fragiliser la bonne cohabitation avec les différentes fonctions des territoires. La logistique doit être intégrée dans les démarches de planification, et anticiper dans la mesure du possible certaines évolutions sociétales.

Le SDRIF-E a institué deux principes pour structurer une armature logistique régionale :

- ❖ La préservation des sites logistiques bénéficiant d'une desserte multimodale (directive de la LOM) qui doivent devenir les pivots d'un système logistique francilien plus sobre :
 - Sur le territoire du Grand Roissy – Le Bourget, les ITE de Marly-la-Ville, Goussainville, Saint-Mard, Mitry-Mory et Le Bourget sont identifiés. Les deux derniers font l'objet d'une étude de faisabilité par la DRIEAT.
 - Bruyères-sur-Oise, futur grand pôle logistique trimodal (fluvial, ferroviaire et routier) doit jouer un rôle central dans l'organisation de la logistique du nord francilien.
- ❖ La préservation des secteurs logistiques existants ainsi que l'anticipation des besoins fonciers au sein des documents locaux d'urbanisme (SCoT et PLU), sans artificialiser les sols de façon préférentielle.

Il confirme également l'implantation du projet Agoralim sur Roissy Pays de France. Le premier site d'implantation est prévu à Goussainville avec une programmation estimée à environ 130 000 m² d'entrepôts.

L'agglomération, quant à elle, va engager une étude sur la stratégie logistique du Grand Roissy – Le Bourget et sa déclinaison territoriale. Elle fournira des éléments sur les clés de lecture sur la logistique qui pourra nourrir le futur DAACL (document d'aménagement artisanal, commercial et logistique), document à intégrer lors de la révision du SCOT. L'étude logistique présentera un diagnostic (marché immobilier, taux de vacance, taux de rotation) et proposera une territorialisation des sites logistiques du territoire assortie de mesures en faveur d'un développement durable (optimisation du foncier, densification, matériaux biosourcés ...).

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- Lancer une étude logistique pour mieux comprendre les dynamiques territoriales et intégrer les résultats dans les documents de planification.
- Elaborer un SCoT incluant un DAACL.
- Accompagner le projet Agoralim.

Rôles des partenaires :

- Proposer une réelle planification de la logistique en Île-de-France (Région/Etat).
- Réaliser le projet Agoralim (Semmaris).

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DF
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

A : INSCRIRE LE TERRITOIRE DANS LES DYNAMIQUES DE MOBILITE METROPOLITAINES

AXE A2 : CONTRIBUER A L'ARMATURE LOGISTIQUE METROPOLITAINE

Action A2.2 : Encadrer et optimiser les flux de marchandises

CONSTATS ET ENJEUX

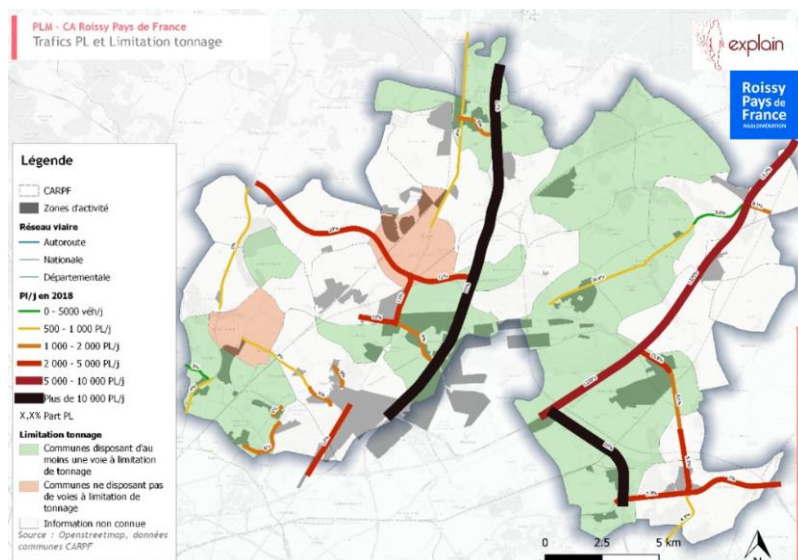
Roissy Pays de France est le réceptacle de nombreux flux poids lourds qui viennent desservir les implantations logistiques du territoire ou transitent pour accéder au bassin de consommation parisien.

Avec un accroissement de l'activité logistique, on constate :

- ❖ Des problématiques de saturation des voiries avec des fréquentations de poids lourds importantes mais également des axes routiers locaux utilisés comme axe de transit créant un décalage entre leur dimensionnement et les flux qu'elles supportent. La signalisation et la réglementation ne sont pas toujours en accord avec les pratiques ; les communes prennent des arrêtés mais n'ont pas forcément les moyens de contrôler leur bon respect.
- ❖ Un manque d'infrastructures d'accueil des véhicules logistiques (espace de stationnement) : certains chauffeurs routiers doivent stationner pour des durées de quelques heures, parfois jours sur les accotements routiers faute de solution évidente pour se stationner provoquant des conflits d'usages.

La bonne appréhension de la logistique sur un territoire passe par la gestion du flux. Ainsi, un travail entre les gestionnaires de voirie doit être mené afin de :

- ❖ Définir des itinéraires et le dimensionnement des voiries de manière adaptée et cohérente (accessibilité).
- ❖ Permettre l'accueil des véhicules logistiques.
- ❖ Mettre en œuvre des mesures visant à atténuer les nuisances (adaptation des horaires, travail sur les vitesses, utilisation de véhicules silencieux, logistique urbaine durable ...).



Objectifs

Définir des conditions d'accès logistique au territoire :

- ❖ Mesurer les impacts de la mise en œuvre de la ZFE sur le territoire.
- ❖ Organiser les flux PL de manière coordonnée entre les gestionnaires de voirie.
- ❖ Organiser le stationnement PL.

Identifier des opportunités pour développer une logistique multimodale et durable :

- ❖ Étudier les opportunités pour développer les énergies moins carbonées.
- ❖ Développer des expérimentations en faveur d'une logistique urbaine durable (ex : cyclologistique).

Modalités de mise en œuvre

Projets et mesures	Horizon	Coût	Maîtrise d'ouvrage
--------------------	---------	------	--------------------

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26-1322501
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

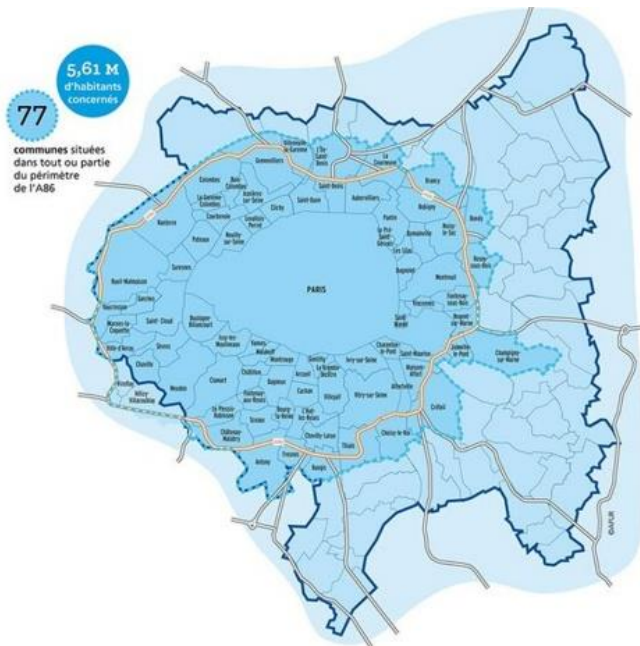
Etude sur le potentiel de contournement de fret ferroviaire de l'Île-de-France	Court terme	Chiffré dans PDMIF	Etat/Région
Expérimentation cyclologique	2023-2026	65 K€	CA Roissy Pays de France
Accompagnement et suivi des projets	En continu	Moyens humains	CA Roissy Pays de France
PARTENAIRES ASSOCIES Etat / SNCF / SGP / IDFM /ADP / CD95 et CD77 / Communes	INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION Nombre d'aires de stationnement PL créées et capacité d'accueil Nombre d'expérimentations lancées en faveur d'une logistique urbaine durable Evolution du parc de PL en activité sur le territoire par catégories (vignette crit'Air)		

Mesure 1 : Mesurer les impacts de la mise en œuvre de la ZFE-m sur le territoire

Les implantations logistiques sur le territoire de Roissy Pays de France servent notamment à la desserte de la Métropole du Grand Paris, concernée par une ZFE-m (zone à faibles émissions).

En interdisant l'accès aux véhicules les plus polluants sur son périmètre, la ZFE-m vise à une accélération du renouvellement des flottes de véhicules. Cette interdiction intègre également les véhicules de marchandises desservant la métropole, dont l'accès sera totalement interdit contrairement aux véhicules légers où la restriction d'accès pourra être levée (week-ends et la nuit).

Situé à la limite du périmètre de la ZFE-m, Roissy Pays de France sera impacté par l'évolution des dynamiques logistiques. Cette interdiction pourrait provoquer un effet de délocalisation de certaines activités ou de résidents, en dehors du périmètre pour accueillir les flux de poids lourds interdits dans la ZFE-m. Les dessertes de la métropole se feraient via de plus petits véhicules de livraisons compatibles avec le cadre réglementaire (électriques ou GNV) mais plus nombreux.



Périmètre de la ZFE du Grand Paris

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- Etudier l'impact de la ZFE-m au sein de l'étude sur la stratégie logistique afin de mesurer les conséquences de sa mise en place sur les implantations logistiques et l'utilisation de véhicules.

Rôles des partenaires :

- Accompagner l'agglomération dans la réalisation de cette étude afin de maîtriser l'augmentation du trafic sur les voiries départementales (CD77/CD95).
- Structurer et organiser la mise en œuvre de la ZFE-m (Métropole/Etat).

Mesure 2 : Coordonner les itinéraires PL avec les gestionnaires de voirie

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

La réglementation sur la circulation des poids lourds est souvent prise à l'échelle communale et généralement sans concertation avec les territoires voisins. Ce fonctionnement peut engendrer des « effets de bord ».

Il semble nécessaire de conduire une réflexion à l'échelle intercommunale avec l'ensemble des gestionnaires de voiries pour coordonner et organiser les itinéraires poids lourds. Il s'agira d'identifier les points durs à traiter sur le territoire et les discontinuités réglementaires en fonction des arrêtés de circulation, de définir une cartographie des itinéraires et d'élaborer des préconisations de restrictions de tonnage et de circulation.

Au niveau régional, une étude sur le potentiel de contournement de fret ferroviaire de l'Île-de-France à l'horizon 2026 devrait être lancée afin de soulager la région des flux de transit.

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- **Elaborer un schéma directeur des mobilités poids lourds au sein de l'étude stratégique logistique.**

Rôles des partenaires :

- **Proposer une réelle planification de la logistique en Île-de-France (région/Etat).**
- **Mettre en cohérence les circulations poids lourds (gestionnaire de voiries : CD95/CD77/Communes), notamment à travers la centralisation des arrêtés de circulation (projet BAC).**
- **Intégrer dans les PLU les orientations du schéma directeur et/ou de l'armature régionale d'aires de stationnement sécurisées (Communes).**
- **Engager l'étude sur le potentiel de contournement de fret ferroviaire de l'Île-de-France (Etat/Région)**

Mesure 3 : Organiser la distribution des zones urbaines

Le territoire est confronté à des sujets logistiques en lien avec la desserte de Paris et plus largement de l'Île-de-France, mais la distribution des marchandises dans les principales polarités du territoire peut aussi être un axe d'amélioration.

Le manque de places de stationnement pour les poids lourds à proximité des entrepôts provoque de nombreux conflits d'usages. Les problématiques de stationnement PL à résoudre sont de trois ordres : sur les grands axes de transit, au droit des ZAE, dans les zones de livraison.

Il est important de connaître le nombre de places de stationnement et les équipements à destination des poids lourds ainsi que leurs réglementations, d'identifier les secteurs de tensions sur le stationnement et de définir les besoins. Ces réflexions doivent être articulées avec la réalisation de plan de circulation pour une approche globale des flux sur les secteurs à enjeux (Cf. Action B2.2 Hiérarchiser la voirie)

Le plan des mobilités en Île-de-France prévoit le déploiement d'une armature régionale d'aires de stationnement sécurisées pour les poids lourds associées à des services.

Le développement d'expérimentations en faveur d'une logistique urbaine durable permet également de répondre aux enjeux du dernier kilomètre. Cette dernière rupture de charge dans la chaîne logistique au plus près du périmètre à livrer doit permettre d'opérer la distribution finale par des moyens légers, silencieux, non-émissifs tout en conservant le bénéfice d'un trajet d'approche en poids lourds, donc relativement massifié. Ainsi, le développement des caissons de livraison de marchandises et les points relais peuvent être des solutions. En complémentarité, la décarbonation de certaines livraisons contribue également à une approche durable des flux de marchandises, par exemple, à travers la cyclologistique. Une expérimentation cyclologistique pourrait être mise en place sous deux axes : la livraison de colis et la livraison de repas

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- **Elaborer un schéma directeur des mobilités poids lourds au sein de l'étude stratégique logistique.**

Accusé de réception en préfecture
073-217705144-20261005-26_12225-DE
Date de réception en préfecture : 05/10/2026

Rôles des partenaires :

- Expérimenter les solutions de logistiques urbaines durables (communes/CA/Région)
- Recenser les aires de livraisons en lien avec les plans de circulation (communes)

B : CONSTRUIRE UN SYSTEME DE MOBILITE EN ADEQUATION AVEC L'ARMATURE TERRITORIALE

AXE B1 : ORGANISER LES RABATTEMENTS ET FACILITER L'INTERMODALITE

Action B1.1 : Aménager des pôles d'échanges multimodaux qualitatifs pour favoriser l'intermodalité

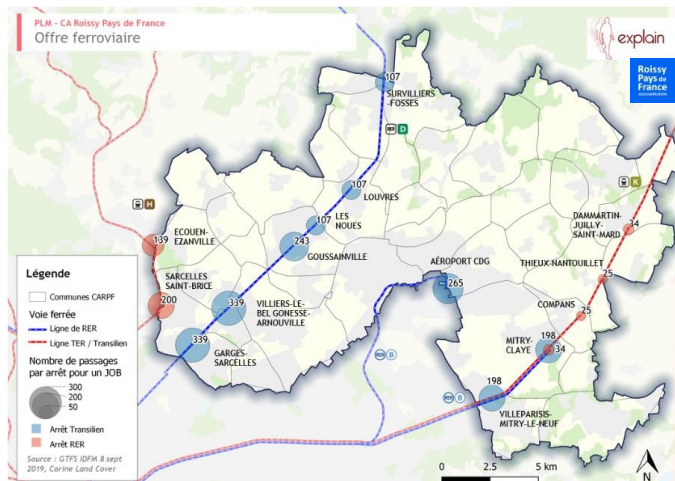
CONSTATS ET ENJEUX

Le développement territorial et démographique de Roissy Pays de France s'est structuré autour du réseau ferré. Le territoire est connecté au cœur de l'agglomération parisienne grâce à deux faisceaux :

- ❖ Le RER D et le transilien H à l'ouest
- ❖ Le RER B et le transilien K à l'est

Afin d'améliorer leur effet structurant sur l'armature urbaine, la communauté d'agglomération mène une politique volontariste d'aménagement des pôles gares.

Ces études de pôles d'échanges multimodaux visent à favoriser l'intermodalité et la multimodalité en articulant les différents modes de déplacements et en améliorant les services voyageurs :



- ❖ Optimiser les correspondances bus,
- ❖ Développer des aires de stationnement suffisamment capacitaires et des aires de dépose automobile dédiées et sécurisées,
- ❖ Proposer des aires de stationnement et des accès vélos sécurisés,
- ❖ Aménager des cheminements piétons sécurisés et confortables,
- ❖ Développer et uniformiser les outils d'information voyageurs.

En complément de la restructuration des pôles existants, trois nouvelles gares de la ligne 17 du Grand Paris express sont prévues sur le territoire (Triangle de Gonesse, plateforme Paris-CDG et Le Mesnil Amelot) et constituent des opportunités pour promouvoir de nouvelles pratiques de déplacements.

OBJECTIFS

Faire des pôles gare des lieux de vie intégrés dans le quartier et la ville en favorisant la mutabilité et la mixité des fonctions urbaines.

Favoriser l'intermodalité et le report modal :

- ❖ Optimiser et rendre efficient le rabattement en bus et modes doux en gare.
- ❖ Organiser et pacifier le stationnement automobile autour des pôles gares.

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

Projets et mesures	Horizon	Coût	Maîtrise d'ouvrage
PEM de Compans - études	2025	39 k€	CA Roissy Pays de France
PEM de Dammartin-Juilly- Saint Mard - études	2026	82 k€	CA Roissy Pays de France

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

PEM Villeparisis-Mitry le Neuf - études	2025	100 k€	CA Roissy Pays de France
PEM de Survilliers-Fosses - études	2026	69 k€	CA Roissy Pays de France
PEM du Mesnil Amelot - études	2026	40 k€	CA Roissy Pays de France
PEM de Goussainville - travaux	2026-2029	13M€	CA Roissy Pays de France/Goussainville
PEM de Villiers-le-Bel/Arnouville/Gonesse - travaux	2026-2030	13,9M€	CA Roissy Pays de France
PEM de Survilliers Fosses - travaux	2027-2028	12 M€	CA Roissy Pays de France/SNCF
PEM du Triangle de Gonesse - travaux	2028	19 M€	SPLA-IN
PEM de Dammartin - travaux	2027	3 M€	CA Roissy Pays de France
PEM du Mesnil-Amelot - travaux	2030	26 M€	CA Roissy Pays de France
PEM de Mitry-Mori / Villeparisis	2030	13,2 M€	CA Roissy Pays de France
PEM de Compans	2030	1,3 M€	CA Roissy Pays de France
PARTENAIRES ASSOCIES Etat / GPA/SPLA-IN/SNCF / SGP / IDFM /ADP / CD95 et CD77 / ANRU / Communes / Transporteurs	INDICATEURS DE SUIVI ET D’EVALUATION Mise en service des pôles gares Evolution du report modal de rabattements aux pôles gares Nombre de voyageurs (fréquentation en gare) Niveau de services voyageurs en gare Nombre de stationnements vélo aux abords des gares et fréquentation Nombre de places et taux d’occupation des parking relais		

Mesure 1 : Organiser l'intermodalité au sein des pôles gares

Le rabattement doit être pensé en termes de « rayon d'usage » des différents modes de déplacements indépendamment de la nature du pôle. En fonction des pôles, la pertinence des modes de rabattement est différente. Pour comprendre les dynamiques de rabattement au sein des pôles gares, il faut prendre en compte :

- ❖ Leur aire d'influence/ fréquentation.
- ❖ Leur niveau de service / qualité de la desserte.

Les pôles relais ont des caractéristiques similaires aux pôles du front métropolitain pour le rabattement de proximité. Les pôles relais ont, contrairement aux gares du front métropolitain, une aire d'influence importante, entraînant du rabattement automobile depuis les communes périurbaines et rurales qu'ils polarisent.

Ainsi, chaque pôle répond à des enjeux d'intermodalité différents mais doit suivre des orientations communes :

- ❖ Faciliter le rabattement modes actifs à travers la pacification de la voirie à proximité du pôle (zones 30, zone de rencontre) permettant une sécurisation de l'ensemble des modes. Cela passe également par la réalisation des liaisons cyclables de rabattement vers les pôles et la réalisation du stationnement vélo prévu par Île-de-France Mobilités.
- ❖ Optimiser le rabattement bus en gare via l'aménagement des éco-stations (accessible, capacitaire, intégrant des services, notamment l'information voyageurs) tout en adaptant le niveau de service aux besoins
- ❖ Permettre l'accessibilité automobile à travers une réflexion sur le stationnement : la réglementation du stationnement autour du pôle gare qui doit parfois être couplée avec la réalisation d'un parking relais innovant (mutualisation, conception durable, mutabilité) pour faciliter l'intermodalité

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- Suivre les principes du guide d'aménagement des Pôles d'échanges multimodaux d'Île-de-France Mobilités (Janvier 2023) lors de la réalisation des pôles gares.

Rôle partenaires :

- Garantir un cadre tout en s'adaptant aux spécificités locales et à l'évolution des enjeux sociétaux (IDFM).

	Proximité immédiate (<800 m)	Rabattement de proximité (entre 1 et 5km)	Rabattement de moyenne distance (>5km)
			
Pôles gares concernés	Tous	Front métropolitain & pôles relais (desserte des secteurs denses)	Pôles relais
Zones de rabattement concernées	Continuité urbaine	Communes limitrophes	Communes du bassin de vie ne disposant pas de pôle gare
 Jusqu'à 2km	Une accessibilité piétonne à 360 degrés autour de la gare : aménagement de zones 30 autour de la gare pour pacifier la circulation et éviter les conflits piétons / voitures. Accessibilité des pôles aux personnes à mobilité réduite : mise en accessibilité des cheminements et des traversées piétonnes à 200m autour des pôles.	Une accessibilité à pied sécurisée via 2 ou 3 itinéraires desservant les centres de vie ou les polarités alentours.	Non pertinent
 Entre 3 et 5 km	Consignes sécurisées pour les vélos (nombre de places identifiées pour 2030 dans le tableau de synthèse), stationnement deux-roues motorisés et engins de déplacement personnel. Gouttières à vélo lorsque nécessaires pour les passages avec escaliers.	Possibilité de rabattement cyclable sur des liaisons confortables et sécurisées	Peu attractif
	Peu attractif	Lignes locales et un parvis soigné et des espaces qualitatifs et sécurisés pour les intermodalités mode lourd/bus	Lignes de bus structurantes ou transport à la demande depuis les communes non desservies par des lignes régulières
	Politique de stationnement à proximité de la gare (stationnement à durée limitée) qui encourage au rabattement modes actifs.	Parking relais identifiés avec places réservées pour le covoiturage. Une politique de stationnement aux alentours des gares qui doit encourager à l'usage des parkings relais et du covoiturage.	

Mesure 2 : Des études urbaines pour réintégrer les pôles gares dans leurs quartiers

L'efficacité du système de mobilités de Roissy Pays de France, organisé en rabattement sur les RER B et D et sur les lignes H et K du Transilien, repose sur une intermodalité fluide dans les pôles gares de ces lignes. Afin d'intégrer dans les dynamiques urbaines existantes ou futures ces pôles générateurs de flux, la communauté d'agglomération couple les études de pôles d'échanges multimodaux avec des études urbaines.

Ces études urbaines sont réalisées sur les pôles de Triangle de Gonesse, Survilliers-Fosses, Goussainville, Villiers-le-Bel/Gonesse/Arnouville et le Mesnil-Amelot afin de les intégrer au tissu urbain à travers des aménagements qualitatifs mais aussi de les connecter aux différentes polarités en améliorant leur accessibilité.

Le développement de services au sein ou à proximité des gares contribue également à l'intégration urbaine de l'offre de transport lourd. Il permet d'améliorer le confort et l'expérience usagers et ainsi d'encourager l'intermodalité et le rabattement vers les lignes de transport structurantes. Cela est particulièrement important pour les gares en dehors du front métropolitain car elles constituent un lieu de polarisation des dynamiques territoriales.

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- Compléter les études de PEM par des études urbaines afin de renforcer l'intégration territoriale de la gare et augmenter son attractivité/efficacité en tant que pôle d'échange multimodal.

Rôles des partenaires :

- Profiter de la révision des PLU communaux pour réfléchir à l'aménagement des quartiers de gare, en y définissant par exemple des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) spécifiques
- Participer à l'intégration de services et aux réflexions urbaines autour des gares.

Mesure 3 : Adapter les aménagements aux singularités de chaque pôle

Les études de pôles visent à favoriser l'intermodalité et l'optimisation des correspondances bus, proposer des aires de stationnement et d'accès vélos sécurisés, des aires de stationnement suffisamment capacitaires et des aires de dépose automobile dédiées et sécurisées, des cheminements piétons sécurisés et confortables. Elles doivent favoriser le confort des usagers grâce à une information claire, continue, multimodale et multi-transporteurs et une sécurisation des lieux.

Huit contrats de pôle sont en cours d'étude, quatre dans le Val-d'Oise (Triangle de Gonesse, Survilliers-Fosses, Goussainville et Villiers le Bel-Gonesse-Arnouville) et quatre en Seine-et-Marne (le Mesnil-Amelot, Dammartin-Juilly-Saint-Mard, Compans et Villeparisis-Mitry le Neuf).

- ❖ Chaque pôle gare présente des enjeux de rabattement et d'intermodalité spécifiques en fonction de son environnement, du foncier disponible et du niveau de service. L'aménagement est réalisé en conformité avec les orientations des documents cadres d'IDFM.

PEM Survilliers Fosses

La gare de Survilliers-Fosses accueillera la nouvelle ligne Roissy Picardie en 2026. Le pôle gare devrait connaître une augmentation de 57 % du nombre de voyageurs². La desserte et l'arrêt en gare de Survilliers-Fosses nécessitent la réalisation de deux nouveaux quais et d'une passerelle ville à ville qui implique de retravailler le fonctionnement urbain du quartier ainsi que l'organisation du pôle gare.

² ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE - DÉCEMBRE 2020 - Pièce H /

La réalisation d'une passerelle ville-ville constitue un aménagement clé pour le développement urbain du secteur. Elle permet d'envisager un développement biface du quartier gare et une évolution qualitative de la zone d'activités : créer des lieux de vie qualitatifs autour de la gare de part et d'autre des voies, permettre la mutation de parcelles de la zone d'activités, créer des espaces publics et des cheminements sécurisés pour les modes actifs.

L'aménagement doit prendre en compte le flux de voyageurs supplémentaire, tout en maintenant le cadre de vie local.



PEM Goussainville

Le quartier de la gare principale de Goussainville, d'une surface de 13 hectares, fait l'objet d'un projet de requalification important labellisé Ecoquartier. Il est prévu la réorganisation du pôle d'échanges multimodal, la création d'espaces publics qualitatifs, piétonniers et végétalisés, la création d'un parking-relais de 300 places de stationnement dédié aux rabatants et une programmation mixte composée de 250 logements, 14 000 m² de bureaux, un hôtel, des commerces, des activités de loisirs et un groupe scolaire. Cette gare accueillera également la ligne de BHNS Goussainville-Parc des Expositions.



Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

PEM Arnouville-Villiers le Bel-Gonesse

Le projet du quartier gare de Villiers-le-Bel/Arnouville/Gonesse s'inscrit dans une reconquête urbaine d'un périmètre qui va au-delà du contrat de pôle. Cette démarche vise à enrayer la dégradation amorcée depuis plusieurs années autour de la gare et à relier davantage les quartiers des villes situés de part et d'autre de la voie de chemin de fer. Le fonctionnement urbain sera repensé avec une refonte d'espaces publics et d'aménités répondant aux besoins des habitants et usagers du pôle gare. Par la combinaison d'actions ciblées sur la multimodalité, les équipements et l'offre commerciale, ce projet permettra d'améliorer l'attractivité et l'image du quartier gare.

Ce projet est identifié par l'ANRU comme un projet d'intérêt régional de renouvellement urbain (PRIR Arnouville). Cet ambitieux projet urbain répond à plusieurs objectifs :

- ❖ Proposer une urbanité de qualité par la restructuration des espaces publics du quartier et diminuer la fracture urbaine générée par les voies ferrées ;
- ❖ Conforter et réorganiser le pôle gare comme un lieu central de mobilité durable ;
- ❖ Développer une nouvelle polarité commerciale et d'activités autour du pôle gare via une dynamisation du tissu commercial ;
- ❖ Diversifier l'offre de logements et de services publics et privés.

Ces objectifs se traduisent à travers le développement d'opérations clefs pour le territoire :

- ❖ La refonte du pôle gare y compris la réalisation d'une partie du site propre de la ligne de BHNS Villiers-le-Bel/Roissypôle ;
- ❖ La réhabilitation du parking SILO ;
- ❖ L'opération de reconquête urbaine sur le foncier de la galerie Miltenberg ;
- ❖ La construction de la passerelle ville-ville et réhabilitation du passage souterrain existant ;
- ❖ L'opération immobilière privée intégrant des équipements publics (crèche communale et médiathèque intercommunale) ;
- ❖ La construction d'une école élémentaire.



PEM Villeparisis-Mitry Le Neuf

Les communes de Villeparisis et de Mitry-Mory, communes de Seine-et-Marne les plus peuplées du territoire de la CA, partagent une gare RER B.

Cette gare se structure de part et d'autre de la voie de chemin de fer constituant deux polarités distinctes, une pour chaque ville. Ainsi, la réflexion d'aménagement doit traiter la fracture urbaine générée par la morphologie de la gare avec pour objectif de bien intégrer le passage souterrain de franchissement du canal de l'Ourcq.

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Les problèmes de circulation sur le secteur dû à la saturation de la RD84 contraignent fortement le fonctionnement de ce pôle gare côté Mitry-Mory.

Concernant l'offre de stationnement, cette gare dispose d'un parking gratuit en pied de bâtiment voyageurs du côté de Mitry-Mory et d'un PIR situé à 200 mètres côté de Villeparisis, actuellement sous-utilisé.

Les objectifs de cette étude de pôle sont les suivants :

- ❖ Faciliter la circulation entre les deux communes en limitant le report en voiture sur la commune de Mitry-Mory depuis Villeparisis ;
- ❖ Améliorer la desserte en bus sur les 2 gares routières en limitant le flux VL ;
- ❖ Favoriser le report modal vers le vélo en complétant le réseau d'aménagements cyclables déjà existant et en installant du stationnement sécurisé côté Villeparisis.



PEM Triangle de Gonesse

Le futur pôle gare, situé sur la ligne 17 du Grand Paris Express, sera la seule station du GPE dans le département du Val-d'Oise. Il permettra de connecter de manière efficace les salariés du corridor aéroportuaire et les habitants du front métropolitain aux polarités franciliennes. Sa mise en service est prévue en 2028.

Le parti d'aménagement intègre tous les éléments constitutifs de l'intermodalité : le pôle d'échanges, situé au cœur d'un large espace public, comprendra la gare du GPE, une éco-station bus, les lignes de BHNS et un P+R. Implantée au sein d'un parc d'activités et à proximité de la cité scolaire internationale, la gare offrira un large panel de services à destination des usagers et des actifs.

La CA accompagne Grand Paris Aménagement dans la mise en œuvre de ce pôle d'échanges multimodal à travers une SPLA-IN, en lien étroit avec IDFM et le CD95.

PEM Le Mesnil Amelot

La gare du Mesnil-Amelot revêt une importance majeure pour le territoire. Compte tenu de la proximité avec l'Oise et de la présence de la plateforme aéroportuaire, son implantation nécessite une réflexion importante en matière de report modal.

La CA souhaite à la fois favoriser le rabattement des voyageurs via les transports en commun tout en prenant en compte un usage indispensable de la voiture sur le territoire. L'objectif est de réussir à combiner à la fois l'offre de stationnement nécessaire tout en minimisant l'impact foncier. Enfin, une réflexion devra être menée pour intégrer la gare au tissu urbain existant et la rendre visible à partir de l'armature viaire structurante.

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Ainsi, en complément de l'étude mobilité, une étude urbaine est menée qui intègre le pôle gare et les différents projets d'activités économiques de la commune. Cette mission consiste d'une part à définir une programmation économique sur les terrains urbanisables restants (le foncier libéré après l'optimisation du pôle gare et le foncier de la pastille du SDRIF-E), à définir un schéma d'aménagement qui prendra en compte l'ensemble des projets en cours et qui veillera à leur bonne articulation avec le secteur de la gare et le centre-bourg.



PEM Dammartin-Juilly-Saint-Mard

La gare de Dammartin Juilly Saint-Mard est desservie par la ligne K et le TER Nord Picardie. Cette gare est la seule gare de rabattement du nord-est seine-et-marnais sur le secteur de l'agglomération, et par conséquent le principal point de rabattement du réseau de bus.

Située en frange de la commune de Saint-Mard, la gare routière existante présente plusieurs dysfonctionnements :

- ❖ Une absence de liaisons douces (cheminements piétons et cyclables) malgré du stationnement adapté,
- ❖ Un conflit entre les bus et les voitures liées à la présence de la crèche et du parking SNCF,
- ❖ Une absence de réglementation du stationnement aux abords de la gare qui crée des tensions avec les riverains. Cette gare dispose de plusieurs parkings relais.

Pour faire face à l'arrivée d'une nouvelle population sur le secteur et l'attractivité de la ligne K, la CA a sollicité IDFM pour la réalisation d'une étude de pôle.

PEM Compans

La commune de Compans soutient un certain nombre de projets immobiliers qui pourrait à terme faire quasiment doubler la population de la commune :

- ❖ Une densification du tissu urbain existant à proximité de la gare ;
- ❖ La ZAC des Deux Moulins dont le programme comprend une opération de 140 logements sur 11,4 ha dont 4 ha de poumon vert de loisir située au sud du quartier de la gare ;
- ❖ Une opération de logements intergénérationnelle de 88 logements.

En parallèle, la commune souhaite revoir son plan de circulation avec une mise en sens unique de la rue Saint-Lambert ou la création de la rue Carré le long de la voie de chemin de fer.

La gare de Compans ayant vocation à devenir une véritable centralité de proximité, il est nécessaire d'engager une étude de pôle pour accueillir la future offre de bus, favoriser le report modal vers la marche à pied ou le vélo et faciliter l'accès à la gare aux PMR à travers la création d'un nouvel accès.



Participer aux démarches de pôle gare à proximité du territoire

Le réseau de transport francilien est d'envergure régionale, ainsi, les pratiques de déplacements ne prennent pas en compte les limites administratives. Dans une optique d'articulation entre les différents territoires, il est nécessaire que la CA participe également aux différents temps sur des projets de transports limitrophes, notamment le fonctionnement des pôles gares limitrophes qui sont utilisés par les habitants de la CA. Trois pôles gares sont principalement identifiés :

- ❖ Le PIEX, Parc des Expositions à Villepinte qui accueillera également un arrêt de la ligne 17,
- ❖ Sarcelles-Saint-Brice : malgré la présence de la gare sur la commune de Saint-Brice de nombreux habitants de Sarcelles se rabattent sur cette gare, notamment en cas de perturbations sur le RER D,
- ❖ Ecouen-Ezanville, le pôle gare est principalement situé sur Ezanville est utilisé par toute la partie Nord-Ouest du territoire de la CA (Le Mesnil-Aubry, Ecouen et villages alentours). Des services de rabattements sont prévus. Le contrat de pôle a été approuvé avec des problématiques sur le nombre de stationnement prévu,
- ❖ Les gares du Grand Paris Express à proximité : Aulnay-Val Francilia et Le Bourget-Aéroport.

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- **Piloter les études de pôles sur le territoire dans leurs dimensions multimodales et urbaines.**
- **Réaliser les pôles d'échanges multimodaux.**

Rôles des partenaires :

- **Contribuer techniquement et financièrement à la conception et à la réalisation des pôles d'échanges multimodaux. (Etat, IDFM, CD 95, CD 77).**

B : CONSTRUIRE UN SYSTEME DE MOBILITE EN ADEQUATION AVEC L'ARMATURE TERRITORIALE

AXE B2 : AMELIORER LE RESEAU ROUTIER ET FAVORISER LA MULTIMODALITE

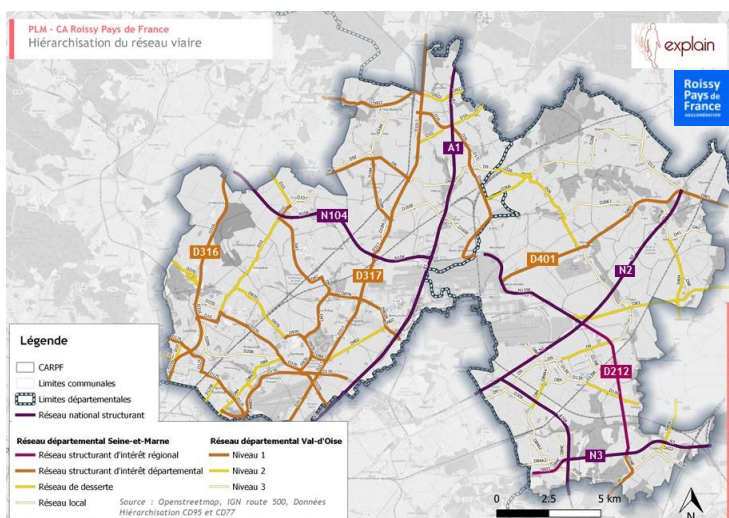
Action B2.1 : Requalifier et pacifier le réseau viaire local pour un meilleur partage de l'espace public permettant une sécurisation des déplacements

CONSTATS ET ENJEUX

La hiérarchisation du réseau routier est un enjeu central dans les problématiques de mobilité. Elle permet de catégoriser les voiries en fonction de leurs usages et d'offrir une réflexion sur la place de chacun des modes de déplacement présents sur la voirie.

Le projet de plan des mobilités en Île-de-France définit différentes classes qui doivent être déclinées sur le territoire, notamment via les PLM :

- ❖ Le **réseau magistral** comprend les voies rapides et autoroutières qui ont une dimension supra-territoriale (métropolitaine, nationale...)
- ❖ Le **réseau structurant** est le support des déplacements automobiles de moyenne distance et des lignes de transports collectifs de surface structurantes (tramway, BHNS...) ainsi que de la circulation des poids-lourds de desserte locale de marchandises.
- ❖ Le **réseau local** comprend deux catégories :
 - Le réseau local de distribution : il assure des fonctions circulatoires à l'échelle du quartier, en accueillant du trafic secondaire, notamment des lignes de transport en commun. Il peut s'agir aussi d'axes à vocation commerciale. Sa fonction est d'assurer les liaisons internes à l'agglomération ou au quartier. Les déplacements de proximité y sont privilégiés par rapport au trafic de transit
 - Le réseau de desserte locale : sa fonction est d'assurer la desserte des activités riveraines, avec un faible trafic généré uniquement par les besoins de proximité. Les déplacements qu'il supporte ont une origine ou une destination dans le quartier. Il n'a pas vocation à accueillir une circulation traversante. Cela concerne en particulier les voies résidentielles ou un certain nombre de voies de centre-ville.



La hiérarchisation viaire est particulièrement essentielle en matière de sécurité routière. En effet, les piétons sont impliqués dans 16% des accidents dont 50% qui induisent une hospitalisation ou un décès.

Les secteurs les plus accidentogènes pour les modes actifs sont les zones urbaines denses du sud du territoire (Sarcelles, Garges-lès-Gonesse, Villeparisis) témoignant d'un manque d'articulation entre fonctions urbaines et circulatoires de l'espace public.

Compte tenu de l'importance des grandes liaisons routières sur le territoire, le partage de la voirie constitue un fort enjeu. Si des premières actions de pacification de voiries sont lancées, elles restent ponctuelles et elles ne sont pas harmonisées. Plusieurs communes ont aménagé des zones de circulation apaisées. Les villes de Saint-Witz et Garges-lès-Gonesse ont établi une politique « ville à 30 » sur l'ensemble de la commune.

Le stationnement constitue un levier fort dans le partage de l'espace public et la place de l'automobile dans les modes de déplacements. Actuellement, le stationnement est peu réfléchi sur le territoire de par le manque d'informations sur les usages.

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

OBJECTIFS

Réorganiser le réseau viaire pour réduire les conflits d'usages dans un objectif de sécurité routière :

- ❖ Résorber les points durs de circulation
- ❖ Pacifier la voirie
- ❖ Adapter l'offre de stationnement

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

Projets et mesures	Horizon	Coût	Maîtrise d'ouvrage
Requalification des voiries communautaires	En continu	8,5 M€/an	CA Roissy Pays de France
Résorption des points durs	En continu	4,5 M€/an	Départements / Etat / Communes
Réalisation d'études de plan de circulation	Moyen terme	840 k€	Communes
Accompagnement et suivi des projets	En continu	Moyens humains	CA Roissy Pays de France
PARTENAIRES ASSOCIES Etat /Région/ Gestionnaires de voiries	INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION Nombre de points durs résorbés Suivi du taux d'accidentologie Evolution du nombre de places de stationnement réglementées		

Mesure 1 : Identifier et programmer la résorption des points durs de circulation

Le diagnostic a permis d'identifier les points de saturation routière sur le territoire. Cet état des lieux a été complété par les résultats de l'étude stratégique des mobilités. A travers une modélisation des flux, l'étude permet de donner un aperçu des conditions de déplacement actuelles (données 2019) et futures (horizon 2028 et 2037) et offre un outil de compréhension des difficultés de circulation.

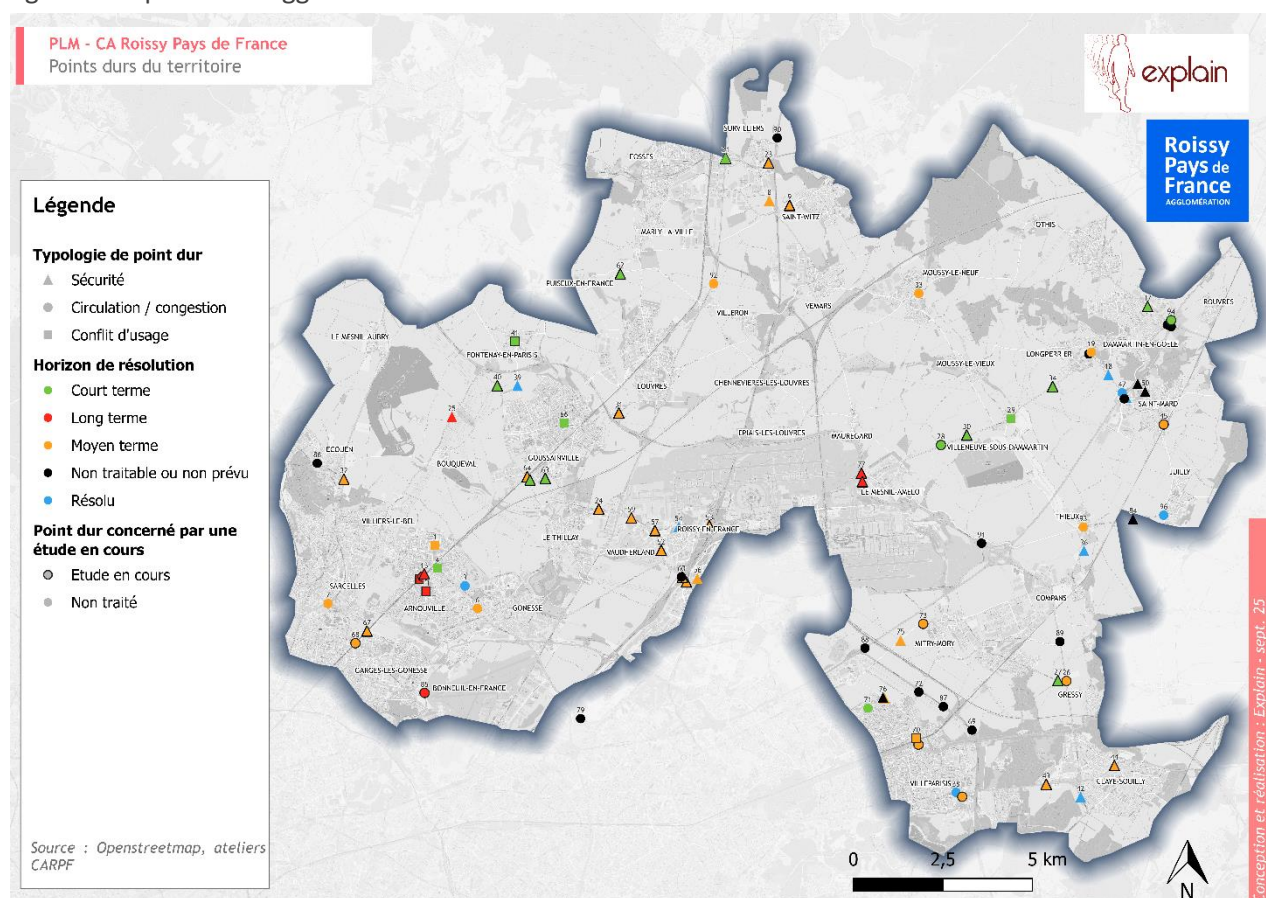


Niveau de congestion en heure de pointe du matin (données 2019) - Etude stratégique des mobilités

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Saturations principales	Saturations sur des axes de desserte locale
Francilienne : - Secteur Fontenay en Parisis et Goussainville - Secteur Mitry-Mory N2 vers Thieux A1 sous l'aéroport	RD84A / RD170 en contournement de l'aéroport du Bourget et proche de Garges-Lès-Gonesse RD370 entre Sarcelles et Gonesse RD316 à Sarcelles RD10 à Fontenay D2112 de Claye-Souilly à Compans

Globalement, on observe des ralentissements autour des communes urbaines ou des pôles gares accueillant des équipements structurants (Sarcelles, Goussainville, Louvres, Surveilliers, Mitry-Mory, Dammarville-en-Goële et Saint-Mard) ainsi que des franchissements difficiles de l'ensemble des faisceaux ferrés des RER B et D. Les ateliers menés dans le cadre de l'élaboration du Plan local de mobilité ont permis de cibler et d'actualiser les principaux points durs du territoire. Ceux-ci se concentrent majoritairement sur les axes structurants, notamment les routes départementales et la Francilienne. Ces échanges ont également permis à l'agglomération de définir un des horizons de résolution.



Afin d'aller plus loin dans cette démarche, il est nécessaire de partager une méthodologie commune et de s'appuyer sur des critères objectifs pour prioriser les interventions. La hiérarchisation des points durs pourra ainsi se fonder sur différents indicateurs, tels que :

- ❖ Les difficultés de circulation (nombre de véhicules impactés : bus, VL) et impact sur les autres modes (coupures modes actifs).
- ❖ Le temps perdu dans la congestion et l'évolution de la dégradation.
- ❖ L'existence d'itinéraires alternatifs proposés par les applications.
- ❖ La desserte de pôles générateurs de trafic (établissements scolaires, pôles d'échanges multimodaux...) et services (commerces, établissements de soin...).

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

- ❖ Le caractère accidentogène et les nuisances des points durs de circulation (pollution lumineuse, sonore...).
- ❖ L'ensemble de ces critères, complétés d'autres (ressources humaines et financières du gestionnaire de voirie, ratio cout/bénéfices...), permettront de définir le niveau d'impact des points durs.

Pour chaque point dur identifié, des solutions sont à rechercher en matière d'aménagement des infrastructures (création de couloir bus, modification de carrefour, etc.), d'exploitation de la voirie ou des services de transports collectifs, de réglementation de la voirie et du stationnement ainsi que de surveillance (contrôle et sanction du stationnement gênant les transports collectifs par exemple).

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- Identifier les points durs de circulation à travers la mise en place d'une méthodologie.
- Résorber ou supprimer les points durs dans le cadre des requalifications de voiries communautaires.

Rôle des partenaires :

- Résorber les points durs de circulation dans le cadre du réaménagement des réseaux viaires (gestionnaires de voirie).

Mesure 2 : Pacifier la voirie

En complément de la résorption des points durs de voirie, une approche globale de l'espace public doit être entreprise au niveau local pour répondre aux enjeux de sécurité routière et de cadre de vie. Les piétons et les cyclistes font partie des usagers les plus vulnérables et il est difficile de les séparer des véhicules motorisés en milieu urbain. L'objectif du plan des mobilités en Île-de-France est de réduire de moitié le nombre de morts et de blessés graves en Île-de-France sur la période 2025-2029 par rapport à 2015-2019.

La pacification des voiries locales doit être accélérée à travers des réflexions sur les plans de circulation pour favoriser un meilleur partage de l'espace public entre les modes. Le PDMIF prévoit de passer l'ensemble de la voirie urbaine locale à 30 km/h et porte des prescriptions concernant les axes prioritaires bus (plus de 300 bus par jours, 2 sens confondus) comme la priorité bus aux carrefours ainsi que l'avis d'Île-de-France Mobilités sur les projets d'aménagements concernant ces voiries. Au sein des communes, des réflexions devront être engagées sur la mise en œuvre de la limitation à 30 km/h, conformément aux orientations du PDMIF. Si de nombreuses initiatives locales existent déjà en matière de pacification des voiries (zones 30, etc.), elles répondent souvent à des enjeux ponctuels ou spécifiques à chaque territoire. Il est donc nécessaire de renforcer la cohérence entre les communes et de mettre en place une coordination intercommunale plus structurée, notamment sous l'impulsion de la Communauté d'Agglomération.

Levier	Domaine de pertinence et conditions de mise en œuvre	Type de réseau concerné	Type de tissu urbain concerné	Points de vigilance	Solutions associées
Réduire la largeur des voies de circulation	Dès que possible selon la combinaison de la hiérarchie du réseau viaire et les trafics (voiture, poids lourds, bus)	Structurant essentiellement	Centre-ville, centre-bourg	Passage de bus, ou trafic poids lourds	-
Supprimer des voies de circulation automobile (si plusieurs voies dans le même sens)	Maintien d'une capacité d'écoulement minimale (sur réseau structurant)	Structurant essentiellement	Centre-ville, centre-bourg, ZAE, zone commerciale	Risque de report de trafic sur des axes adjacents ou sur le réseau local	Gestion des carrefours, plan de circulation
Réduire le nombre de voies de circulation automobile en passant en sens unique	Révision du plan de circulation	Local essentiellement	Centre-ville, centre-bourg, zone résidentielle	Itinéraire des bus (la dissociation des itinéraires est en général à proscrire) Risque d'accroissement des vitesses	Gestion des carrefours, plan de circulation Aménagement pour limiter la vitesse
Supprimer le stationnement longitudinal	-	Tous	Centre-ville, centre-bourg, zone résidentielle	Risque de stationnement illicite (sur chaussée, couloir bus, aménagement cyclable, sur trottoir, sur places PMR ou livraisons)	Prévoir du stationnement déporté
Faire un aménagement partagé : couloir bus-vélo	Selon nombre de bus et nombre de vélos	Structurant essentiellement	-	Déconseillé si itinéraire emprunté par des jeunes (desserte école, collège)	-
Faire un aménagement partagé : zone de rencontre	Volume de trafic automobile limité, pas de bus, pas de possibilité de créer un trottoir pour les piétons	Local	Centre-ville, centre-bourg, zone résidentielle	Dans des secteurs où il y a une diversité de pratiques modales Traiter le report de trafic sur le pourtour de la zone	-

Source : Plan des mobilités en Île-de-France (en cours d'approbation)

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Concernant les voiries communautaires, Roissy Pays de France doit réaliser leur requalification en intégrant les modes doux, leur végétalisation, un mobilier urbain qualitatif, des stationnements permettant d'éviter les conflits d'usages (ex : stationnement PL sur les accotements).

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- Programmer la requalification des voiries communautaires

Rôle des partenaires :

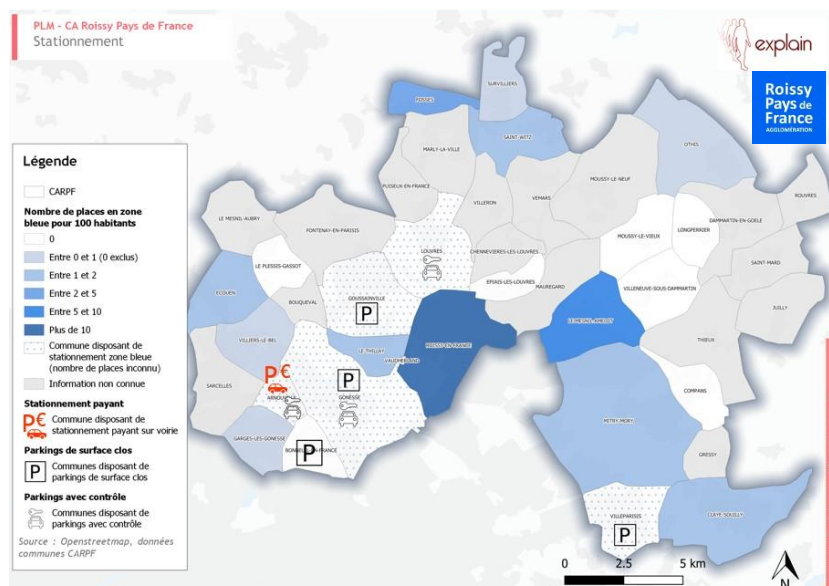
- Définir des principes de partage pour les différents niveaux de voirie
- Réaliser des plans de circulations en privilégiant la mise en place de zones apaisées et en identifiant les secteurs prioritaires à pacifier (communes)

Mesure 3 : Ajuster l'offre de stationnement et la réglementation à l'échelle territoriale

La mise en place d'une politique de stationnement est un levier central dans les politiques de déplacements et pour libérer de l'espace public. Cependant, on constate un manque de connaissance sur les pratiques de stationnement (données quantifiées) et une absence de réglementation cohérente :

- ❖ Des conflits d'usages fréquents dans les centres-bourgs (Moussy-le-Neuf, Dammartin-en-Goële, Juilly).
- ❖ Une stationnement privé saturé (résidences anciennes avec un nombre de places insuffisant) ou sous-utilisé (zones pavillonnaires).
- ❖ Une absence de stationnement minute à proximité des gares de Goussainville, les Noues, Compans, Garges-Sarcelles provoquant des remontées de file et des saturations aux alentours des gares liées au stationnement sauvage en double-file.
- ❖ Une demande importante du stationnement sur voirie dans les zones urbaines denses (Gonesse, Goussainville, Sarcelles, Villiers-le-Bel) et stationnement sauvage (marché de Garges et Sarcelles).
- ❖ Un manque de stationnement PL dans les ZAE (La Chapelle en Serval, Surveilliers, Fosses).
- ❖ Des réglementations ponctuelles dans des zones à tension :

- Arrêts minute et stationnement payant (Arnouville) sur certaines communes autour des gares
- Stationnement dans les parkings de rabattement saturés (Louvres, Villeparisis, Mitry-Claye)
- Stationnement en zone bleue dans une majorité de communes, notamment dans les centre-bourgs et rues commerçantes



Une vigilance particulière doit être apportée aux activités en lien avec la plateforme aéroportuaire :

- ❖ La présence d'opérateurs de parkings mutualisés (Yespark) mais concentrés autour de la plateforme Roissy-CDG
- ❖ Des offres de stationnement alternatives privées nombreuses pour les passagers de l'aéroport

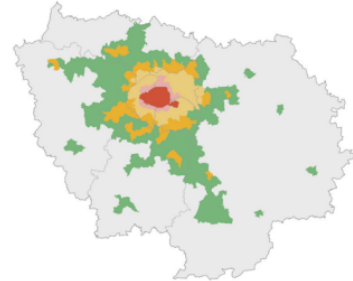
Afin de mieux connaître l'offre et les pratiques de stationnement, les collectivités territoriales doivent se doter de moyens à travers la mutualisation des différentes enquêtes de stationnement réalisées sur le

Accusé de réception en préfecture
074-217705144-20261005-26-13225-DE
Date de télétransmission : 09/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

territoire. Ces données permettront de mieux comprendre les enjeux de stationnement et d'articuler les réalités locales à l'évolution réglementaire prévue dans les années à venir en matière de stationnement. Le futur Plan des mobilités en Île-de-France fixe des prescriptions réglementaires concernant le stationnement qui diffèrent en fonction des contextes territoriaux. Ainsi, plus on s'approche de la zone dense, plus les normes seront restrictives.

► RECOMMANDATIONS

Zones		À moins de 500m d'une gare ou station de transports collectifs	À plus de 500m d'une gare ou station de transports collectifs structurants
Zone 1	Paris	Généralisation du stationnement payant	
Zone 2	Communes limitrophes de Paris		
Zone 3	Communes du cœur desservies par les lignes 14, 15 et 16 du Grand Paris Express	Généralisation du stationnement payant	Mise en place du stationnement payant recommandée dans les secteurs identifiés comme porteurs d'enjeux
Zone 4	Autres communes du cœur et centralités de la couronne		
Zone 5	Autres communes de la couronne et centralités rurales		
Zone 6	Petites villes et communes rurales	Mise en place du stationnement payant recommandée dans les secteurs identifiés comme porteurs d'enjeux	



Source : Plan des mobilités en Île-de-France (en cours d'approbation)
Modélisation : Île-de-France Mobilités / P.F. / D.D. / 2024

Source : Plan des mobilités en Île-de-France (en cours d'approbation)

Le plan des mobilités en Île-de-France recommande également que le stationnement devienne payant dans toutes les zones situées à moins de 500 m d'une gare ou d'une station de transport collectif et dans les autres secteurs connaissant des conflits d'usage du stationnement en zone 4, 5 et 6. Ces évolutions devront se faire progressivement.

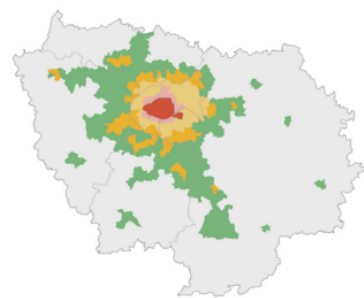
Actuellement, il y a très peu de stationnement payant sur le territoire intercommunal hormis à Arnouville, et Mitry-Mory ainsi que des réflexions en cours à Dammarville-en-Goële, pour limiter les effets de report depuis les territoires voisins.

Les politiques de stationnement doivent être mises en relation avec l'ensemble du système de mobilité (offre de transport alternatives, rotation des véhicules : demande à des horaires ponctuelles ou tension continue pour le stationnement...) pour répondre à des besoins et favorisant au maximum l'intermodalité à travers une réelle réflexion de sa place dans l'espace public (stationnement sur voirie ou parking, zone bleue ou payant...)

La politique de stationnement s'appuie également sur les espaces privés. Ainsi, le PDMIF est prescriptif concernant les normes de stationnements dans les nouvelles constructions qui devront être traduites lors de la révision du SCOT et les PLU :

► PRESCRIPTIONS (Application de la MESURE 9.3.1) - Normes plafond pour le stationnement automobile dans les bureaux neufs

Zones	À moins de 500m d'une gare ou station de transports collectifs	À plus de 500m d'une gare ou station de transports collectifs
Zone 1 Paris	1 place max pour 300 m² de surface de plancher	
Zone 2 Communes limitrophes de Paris	1 place max pour 130 m² de surface de plancher	1 place max pour 100 m² de surface de plancher
Zone 3 Communes du cœur desservies par les lignes 14, 15 et 16 du Grand Paris Express	1 place max pour 100 m² de surface de plancher	1 place max pour 70 m² de surface de plancher
Zone 4 Autres communes du cœur et centralités de la couronne	1 place max pour 80 m² de surface de plancher	1 place max pour 50 m² de surface de plancher
Zone 5 Autres communes de la couronne et centralités rurales	1 place max pour 45 m² de surface de plancher	-
Zone 6 Petites villes et communes rurales	-	-



Source : Plan des mobilités en Île-de-France (en cours d'approbation)
Modélisation : Île-de-France Mobilités / P.F. / D.D. / 2024

Source : Plan des mobilités en Île-de-France (en cours d'approbation)

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- Étudier avec les gestionnaires de voirie une évolution des politiques de stationnement dans les secteurs en tension
- Intégrer les futures orientations lors de la révision du SCOT.

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Rôle des partenaires :

- Garantir une cohérence des politiques de stationnement avec le cadre réglementaire (communes).
- Mutualiser les données des enquêtes de stationnement pour construire une base de données territoriale.

B : CONSTRUIRE UN SYSTEME DE MOBILITE EN ADEQUATION AVEC L'ARMATURE TERRITORIALE

AXE B2 : AMELIORER LE RESEAU ROUTIER ET FAVORISER LA MULTIMODALITE

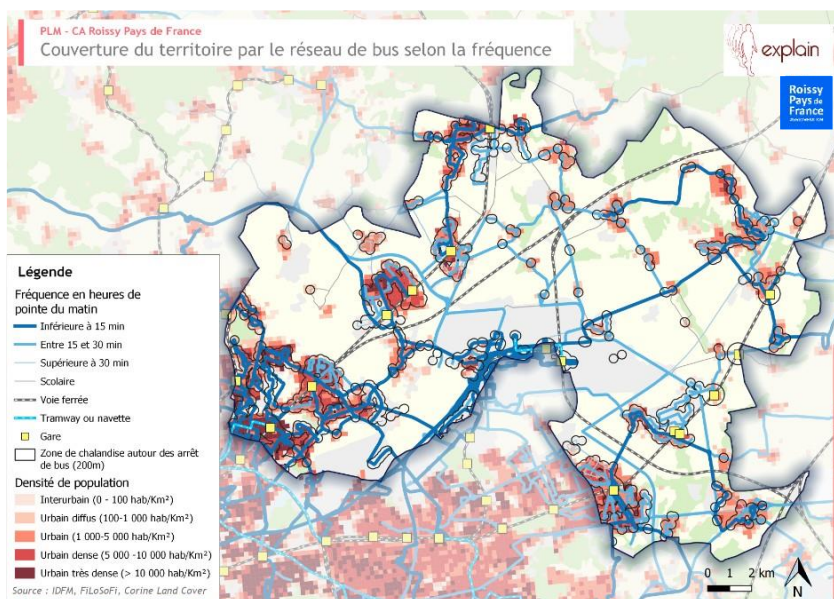
Action B2.2 : Participer à la mise en place d'une offre de transport attractive et hiérarchisée adaptée aux spécificités du territoire

CONSTATS ET ENJEUX

Au regard du caractère essentiellement périurbain du territoire, les transports collectifs constituent des solutions de déplacements cruciales pour les habitants du territoire en offrant à la fois un service de proximité et un mode de rabattement vers les principaux pôles (pôles gares, pôles d'emploi ou équipements).

En 2021, Île-de-France Mobilités a lancé la mise en concurrence de l'exploitation des réseaux bus afin de répondre à plusieurs objectifs :

- ❖ Adapter l'offre au territoire.
- ❖ Fixer des indicateurs qualité en termes de régularité, de propreté ou d'informations voyageurs.
- ❖ Uniformiser le réseau de transport francilien.
- ❖ Centraliser l'infrastructure bus, Île-de-France Mobilités devenant le propriétaire des véhicules et des dépôts.



Désormais, la grande couronne est découpée en 36 délégations de service public à la place des 105 contrats initiaux. Depuis le 1^{er} Aout 2023, les 7 réseaux de bus du territoire ont fusionné au sein de 2 délégations de service public bus :

- ❖ DSP 6 (Keolis Roissy Pays de France Ouest) située sur la partie val d'oisienne, qui intègre aussi Filéo (transport à la demande de nuit).
- ❖ DSP 8 (Keolis Roissy Pays de France Est) sur le territoire seine-et-marnais.

Le territoire est également desservi par des lignes de bus actuellement exploitées par la RATP mais qui font l'objet d'une mise en concurrence en cours (DSP 39 et 45).

La CA est un des plus importants contributeurs financiers auprès d'Île-de-France Mobilités : 825 015 euros au titre de la DSP 6 (lignes régulières + Filéo) et 1 127 140 euros au titre de la DSP 8 soit au total 1 952 155 euros sont versés par la CA dans le cadre de la signature de deux conventions partenariales entre IDFM et la CA.

Le territoire de Roissy Pays de France dispose d'un transport à la demande, Filéo, desservant la plateforme aéroportuaire de 21h à 5h du matin réservable via une plateforme téléphonique, le site internet ou l'application.

Le sud du territoire est également desservi par une ligne de tramway à pneus, le T5, mise en service en 2013 et exploitée par la RATP. Il s'agit de la plus courte ligne de tramway francilienne (parcours de 6,6km) qui relie la gare de Garges-Sarcelles (RER D) au marché de Saint-Denis en 22 minutes et dessert 16 arrêts dont 4 localisés dans la CA. Le T5 permet la connexion avec le T1 et la ligne 13 du métro. Cependant, il a été très vite saturé (18 millions de voyageurs en 2019) avec une difficulté d'augmentation de la capacité puisque les tramways à pneus n'existent plus (fin de vie du matériel en 2045).

Accusé de réception en préfecture
077 217705144 20261005 26 13225 DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

OBJECTIFS

Consolider et densifier le réseau de transports collectifs grâce à la mise en place de nouvelles offres de transports.

Rendre le réseau accessible aux personnes à mobilité réduite.

Inciter à l'usage des transports collectifs.

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

Projets et mesures	Horizon	Coût	Maîtrise d'ouvrage
BHNS	2030	165 M€	Conseil départemental du Val d'Oise
Etude T5	2029	150 k€	Ile de France Mobilités
Mise en accessibilité arrêts de bus	2023-2026	9 M€	Syndicat Mixte de la Goële/ gestionnaires de voirie
Etude d'implantation de PEM routiers	Moyen terme	Chiffré dans le PDMIF	IDFM
Accompagnement et suivi des projets	En continu	Moyens humains	CA Roissy Pays de France

PARTENAIRES ASSOCIES

IDFM/Gestionnaires de voirie (CD95, CD77, communes) /Opérateurs de transports (DSP)/Acteurs locaux

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Nombre km en site propre

Evolution de l'offre en transport collectif

Nombre d'arrêts de bus mis en accessibilité PMR

Nombre de validations/fréquentations des lignes de bus

Evolution du nombre de bénéficiaires des aides tarifaires

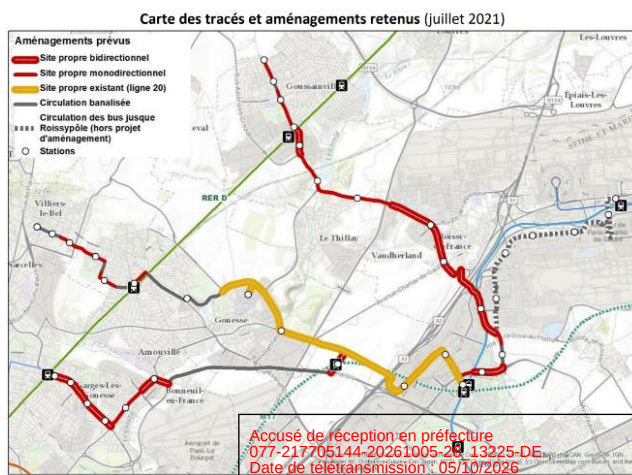
Evolution du nombre de bénéficiaires des titres sociaux

Mesure 1 : Consolider et densifier le réseau de transport en commun

Le réseau du côté seine-et-marnais a été restructuré dans le cadre de la DSP 8. Le réseau du côté val-d'oisien (DSP 6), nécessite des évolutions pour faire coïncider l'offre aux besoins, notamment une restructuration du réseau de Goussainville (intégrer une liaison Goussainville-Louvres) et la réorganisation de l'offre scolaire. Ces DSP offrent un cadre pour adapter l'offre aux dynamiques territoriales (développement urbain avec desserte de nouveaux secteurs ou évolution des plans de circulation, arrivée d'un métro, augmentation de la demande sur un trajet...)

En parallèle du réseau de lignes régulières, de nouvelles offres de transports collectifs sont attendues sur le territoire de Roissy Pays de France, en particulier la création de 3 lignes BHNS (bus à haut niveau de service) dont l'objectif est de résorber le manque de desserte en rabattement sur la plateforme aéroportuaire depuis les communes situées à l'ouest de l'aéroport :

- ❖ Goussainville/ Parc des Expositions.
- ❖ Villiers-le-Bel/Roissy-pôle.
- ❖ Garges-Sarcelles/Parc des Expositions/ Roissy-pôle.



Ces projets intègrent des réaménagements de la voirie pour permettre l'insertion de sites propres pour les transports en commun, permettant de fiabiliser les temps de parcours et d'améliorer la compétitivité de ces services.

En parallèle de ces BHNS, plusieurs actions complémentaires sont prévues :

- ❖ Côté Seine-et-Marne, des réflexions sont en cours concernant la résorption de points durs de circulation sur la voirie départementale (cf action B2.1) ; ces actions viendront améliorer les vitesses commerciales de certaines lignes de bus assurant l'accès à la plateforme aéroportuaire (cf Action B2.1 – mesure 1).
- ❖ Une réflexion doit être engagée autour du T5 concernant le changement du matériel roulant ainsi que d'une offre de service complémentaire sous un autre mode, entre Garges-Sarcelles et le nord-est de la Seine-Saint-Denis (vers Le Bourget).
- ❖ La création ou le renforcement de lignes de car express : Île-de-France Mobilités a validé son schéma directeur des lignes de « car express » en décembre 2023 ; des réflexions sont en cours pour garantir une meilleure desserte du territoire par les lignes cars express, avec plusieurs arrêts prévus sur le territoire.

Tous les besoins de déplacements ne peuvent être résolus par des lignes de transports quotidiennes, notamment dans la partie périurbaine du territoire. Ainsi, différentes solutions peuvent être envisagées afin de garantir l'accès à la mobilité pour tous en restant dans une logique de rationalité. Roissy Pays de France accueille de nombreux dispositifs de transports afin de répondre à des usages spécifiques. Cependant, ces derniers ne sont pas forcément connus par les usagers cibles :

- ❖ Le transport à la demande à travers le service Filéo qui répond à un besoin de déplacements des salariés du secteur aéroportuaire en horaires décalés en prenant le relais de 7 lignes de bus du territoire. Ces lignes permettent le rabattement de 19 des 42 communes intercommunales sur la plateforme aéroportuaire. En complément de Filéo, un transport à la demande spécifique côté Seine-et-Marne a été mis en œuvre (TAD de la Goële) et offre une desserte de rabattement en gare ou à l'aéroport en journée pour des communes avec peu de desserte en transport en commun. Un service de lignes régulières a également été mis en place avec Île-de-France Mobilités pour permettre aux habitants du Mesnil-Aubry d'accéder à la gare d'Ecouen-Ezanville en navette (2 courses matin et soir).
- ❖ Le Service PAM95 et PAM77 - Pour Aider à la Mobilité - qui est un service de transport à la demande pour les habitants en situation de handicap (porte à porte, financé par la Région, Île-de-France Mobilités et les Départements qui en assurent le fonctionnement).

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- Accompagner techniquement et financièrement la création des 3 lignes BHNS.
- Appuyer le maintien de la SME 20 existante afin de garantir la desserte de Claye-Souilly.
- Engager une étude d'opportunité concernant l'évolution du T5 (changement de matériel et offre de service complémentaire vers le Bourget).
- Demander des points d'arrêts des lignes express sur le territoire.
- Communiquer sur les offres de transports à la demande et leur fonctionnement.

Rôle partenaires :

- Etudier l'implantation des pôles d'échanges multimodaux routiers (CD77/CD95/IDFM).
- Garantir le développement de l'offre de transport en commun en fonction des besoins : BHNS, lignes express (CD95/CD77/Kéolis/IDFM).

Mesure 2 : Rendre le réseau accessible aux personnes à mobilité réduite

L'accès à la « mobilité pour tous » passe par l'adaptation du réseau de transport collectif aux personnes à mobilité réduite (PMR), leur permettant de se déplacer en relative autonomie. Le Schéma directeur Accessibilité - Agenda programmé (SD'AP) francilien, élaboré en 2009 puis mis à jour en 2015, définit les gares et les lignes de transports collectifs (bus) prioritaires pour la mise en œuvre de l'accessibilité.

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de transmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

La majorité des pôles gares sont accessibles sur le territoire notamment sur les lignes du RER B et D mais 4 gares sont particulièrement critiques :

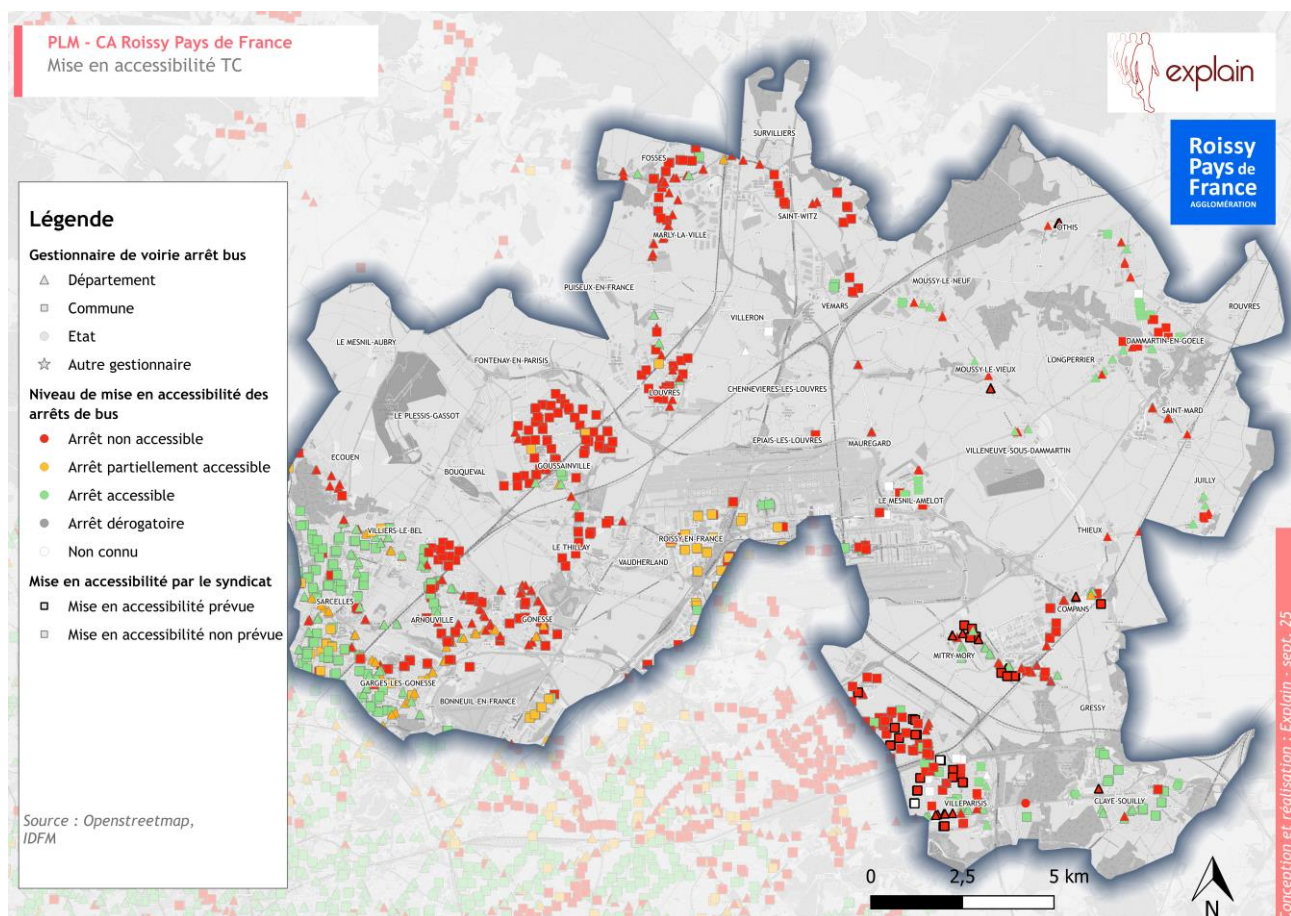
- ❖ Ecouen Ezanville dont une étude de pôle est en cours.
- ❖ Compans dont la commune a pour projet une pente d'accès à la gare
- ❖ Thieux et les Noues dont les escaliers ne sont pas adaptés.

L'objectif de mise en accessibilité de l'ensemble des services de transport public pour le 13 février 2015 n'a été que partiellement atteint :

- ❖ Sur le territoire intercommunal, seuls le T5 et la navette aéroport sont accessibles en toute autonomie aux personnes en fauteuil roulant.
- ❖ Seulement 12 des 28 lignes de bus inscrites au SD'AP sont accessibles aujourd'hui.

La LOM (2019) rappelle l'obligation réglementaire de mise en accessibilité PMR des arrêts des lignes de bus inscrites au SD'AP. Elle instaure la réalisation d'un diagnostic accessibilité des itinéraires principaux dans un rayon de 200 mètres autour des points d'arrêts prioritaires (gares et arrêts de bus) inscrits au SD'AP. Pour rappel, une ligne urbaine exploitée par bus est considérée accessible lorsque la totalité des véhicules et au moins 70 % des points d'arrêt sont conformes aux normes d'accessibilité PMR.

Les ateliers menés dans le cadre de l'élaboration du Plan local de mobilité ont permis de réaliser un premier état des lieux de l'accessibilité des arrêts inscrits au SDAP et des lignes structurantes du territoire, et d'identifier les projets de mise en accessibilité par les syndicats. Cela a également permis de préciser les responsabilités des différents acteurs, de souligner l'absence d'une programmation coordonnée à l'échelle intercommunale et de faire émerger un besoin d'accompagnement technique des communes. L'agglomération propose d'appuyer les communes dans l'identification des projets de voirie pouvant intégrer des travaux de mise en accessibilité et dans le montage de leur dossier de demande de subventions auprès d'Île-de-France Mobilités.



L'objectif est ainsi de faciliter la programmation de la mise en accessibilité des arrêts de bus prioritaires du territoire à travers :

Accès en libre accès en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

- ❖ Le suivi de l'état des lieux de l'accessibilité actuelle aux arrêts de bus des lignes structurantes ou inscrites au SD'AP pour assurer la remontée d'information, notamment par le biais de rencontres régulières entre les différents partenaires.
- ❖ La programmation de la mise en accessibilité des arrêts prioritaires à travers des critères de priorisation : lignes inscrites au SD'AP et considérées comme non accessibles / nombre de lignes desservant l'arrêt / niveau de fréquentation de l'arrêt / équilibre entre communes...

A noter qu'Île-de-France Mobilités subventionne à 70% la mise en accessibilité des arrêts de bus.

Afin de répondre à ces problématiques, des guides réglementaires du Cerema et d'IDFM ont été élaborés, notamment le guide des aménagements en faveur des transports en commun routiers réguliers.

Le syndicat Mixte Goële lance un programme pluriannuel de mises en accessibilité des arrêts bus coté seine-et-marnais.

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- Organiser des rencontres régulières entre les partenaires pour assurer la remontée d'information et le suivi de l'état des lieux de la mise en accessibilité des arrêts.

Rôle des partenaires :

- Réaliser le suivi de l'état des lieux et programmer la mise en accessibilité des arrêts de bus inscrites au SD'AP (gestionnaire de voiries / Syndicat Mixte de la Goële / communes).

Mesure 3 : Porter une politique incitative sur l'accès au transport

Afin de permettre à tous de pouvoir se déplacer, des titres de transports aux tarifs réduits sont mis en place pour des publics spécifiques.

La Communauté d'agglomération participe depuis 2017 au financement des cartes scolaires pour soutenir les familles du territoire. Cette aide vient en complément des aides départementales dont l'agglomération ajuste le niveau de subvention pour permettre de maintenir un même reste à charge face à des politiques de subventions différenciées la Seine-et-Marne et le Val-d'Oise.

Deux titres de transports scolaires sont subventionnés :

- ❖ La carte Imagine'R,
- ❖ La carte Scolaire Bus (CSB) qui concerne les lignes régulières.

A titre d'exemple, sur une carte Imagin'R annuelle de 373€ le reste à charge est de 25€ pour les collégiens boursiers. Concernant les étudiants et les lycées non boursiers, seule l'agglomération finance et permet de réduire le reste à charge des familles à 179€.

Ainsi, chaque année, ce dispositif représente plus de 20 000 dossiers et 3,5 millions d'euros d'aides.

L'incitation aux transports en commun passe également par une information-voyageurs plus qualitative permettant une meilleure lisibilité de l'offre. IDFM met progressivement en place une nouvelle nomenclature au niveau régional pour faciliter la compréhension du réseau de bus.

Cependant, il est nécessaire d'offrir une information fiable pour les usagers en cas de situations perturbées (travail sur l'information en temps réels).

Afin d'apporter une meilleure lisibilité de la tarification, une tarification unique a été mise en place par IDFM au 1^{er} janvier 2025 :

- ❖ Ticket Train-métro-RER : 2,50€ (hors tarification aéroportuaire) ;
- ❖ Ticket bus-tram : 2 €.

Rôle de la CA :

- Poursuivre le financement des titres de transport scolaires.

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

- Communiquer sur l'évolution de l'offre de transports pour accompagner les usagers (réseaux sociaux, BIV, magazines) ...

Rôle des partenaires :

- Continuer la mise en place de tarifs préférentiels pour des publics spécifiques (IDFM/CD 95 et 77).
- Poursuivre l'amélioration de l'information voyageurs (IDFM).

B : CONSTRUIRE UN SYSTEME DE MOBILITE EN ADEQUATION AVEC L'ARMATURE TERRITORIALE

AXE B3 : FAVORISER L'USAGE DU VELO ET DE LA MARCHE A PIED

Action B3.1 : Mettre en place le schéma directeur cyclable intercommunal

CONSTATS ET ENJEUX

Seulement 0,6% des déplacements internes sont réalisés à vélo³. Le territoire compte environ 105 km d'aménagements existants globalement peu qualitatifs, principalement localisés dans les secteurs urbains et développés au fil des opportunités. Seuls quelques aménagements cyclables le long de certaines routes départementales (RD970 à Gonesse, RD9 à Compans...) assurent les liaisons intercommunales.

Afin de développer une mobilité plus durable et responsable, le schéma directeur cyclable intercommunal (SDCi) de la CA propose un maillage cyclable intercommunal et des modalités de sa mise en œuvre en trois phases.

Celui-ci s'inscrit dans une dynamique forte de planification des politiques cyclables :

- ❖ Plans vélo départementaux du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne (mise en œuvre de la Scandibérique)
- ❖ Politique régionale : plan vélo régional (subventions) et projet de Réseau Vélo Île-de-France (3 lignes desservant le territoire)
- ❖ Plans vélo communaux en cours de réalisation (Villiers-le-Bel, Fosses...)

Au-delà des aménagements cyclables, l'amélioration de la pratique cyclable ne peut se faire sans le développement d'offres de stationnement vélo ainsi que des services vélo, dont on constate une inégale répartition sur le territoire (concentration dans certaines communes urbaines). Ailleurs, le stationnement vélo se trouve uniquement, lorsqu'il est présent, autour des gares sous forme d'arceaux vélos en libre-service et peu utilisés.

OBJECTIFS

Développer des itinéraires cyclables performants

- ❖ Programmer les travaux d'aménagements des itinéraires identifiés au SDCI
- ❖ Garantir des continuités cyclables entre les différentes maîtrises d'ouvrage

Améliorer et déployer des dispositifs de stationnement vélo aux abords des équipements et services notamment communautaires

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

Projets et mesures	Horizon	Coût	Maîtrise d'ouvrage
Mise en œuvre du réseau cyclable	2023-2030	30,1 M€	CA Roissy Pays de France / gestionnaires de voirie
Appui technique et financières des communes pour le développement d'aménagements pour les vélos	En continu	200k€/an soit 1M€	CA Roissy Pays de France
Fabrique du vélo	2024	400 K€/an	Solicycle
Point relais vélo	2024	70 K€/an	CA Roissy Pays de France

³ EGT 2010

Plusieurs communes ont déjà mis en place des plans vélo à leur échelle ou lancent des réflexions sur des liaisons cyclables qui viendront compléter le maillage du SDCI (Villiers-le-Bel, Gonesse, Goussainville, Fosses, Moussy le Vieux, Compans, Dammartin-en-Goële...). En complément, la CA accompagne les communes dans la réalisation d'aménagements cyclables locaux s'appuyant sur le réseau structurant intercommunal à travers la mise en place d'un fonds de concours. La CA assurera par ailleurs une coordination intercommunale renforcée, afin de garantir la cohérence des aménagements réalisés par les communes.

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- Mettre en œuvre le réseau cyclable intercommunal.
- Accompagner techniquement et financièrement les communes dans le développement d'infrastructures cyclables, notamment à travers des fonds de concours et une délégation de maîtrise d'ouvrage.

Rôle partenaires :

- Contribuer à la mise en œuvre du réseau cyclable (gestionnaire de voirie).
- Mettre en œuvre les plans vélos (CD95/CD77/Communes/ADP/Région).

Mesure 2 : Organiser le stationnement vélo sur les pôles générateurs de trafic et les équipements majeurs

Le développement de la pratique cyclable passe par la sécurisation du stationnement vélo. Ainsi, le schéma directeur cyclable organise le stationnement vélo sur les principaux pôles générateurs de déplacements :

- ❖ Les pôles gares : Les 17 itinéraires du SDCI prévoient la desserte des pôles gares. A partir des prescriptions du schéma directeur du stationnement vélo en gares d'IDFM, le besoin en stationnement vélo à horizon 2030 a été estimé pour chacune des gares du territoire. Le déploiement et la gestion du stationnement est intégré dans le cadre des Délégation de Services Publics (DSP bus) dans les gares où la SNCF ne les réalise pas.

Gare	Ligne	Opérateur	Etude dimensionnement IDF Mobilités : Besoins à horizon 2030					Decret (LOM)	Situation existante		TOTAL Nb de places
			Entrant actuel	Entrant/ jour 2030	Offre Globale 2030	Places en consignes 2030	Places accès libre 2030		Nb places Accès libre	Nb places Clos collectif	
Compans	K	SNCF	75	83	30	10	20	NC	20	0	20
Dammartin-Juilly-Saint-Mard	K	RATP/ SNCF	2066	2273	70	30	40	20	20	0	20
Ecouen-Ezanville	H	SNCF	3540	3894	120	40	80	50	12	0	12
Garges-Sarcelles	D	SNCF	29938	32932	1320	530	790	490	44	40	84
Goussainville	D	SNCF	9063	9969	300	90	210	160	10	0	10
Louvres	D	SNCF	4213	4634	140	50	90	50	20	30	50
Mitry-Claye	B,K	SNCF	5321	5853	180	60	120	80	20	0	20
Sarcelles-Saint Brice	H	SNCF	10380	11418	460	190	270	150	14	0	14
Survilliers-Fosses	D	SNCF	4054	4459	90	10	80	50	16	0	16
Thieux-Nantouillet	K	SNCF	47	52	15	10	5	NC	0	0	0
Villeparisis-Mitry-Le-Neuf	B	SNCF	8494	9343	285	90	195	120	48	40	88
Villiers-Le-Bel-Gonesse-Arnouville	D	SNCF	21351	23486	940	380	560	350	28	0	28

- ❖ Les équipements communautaires et établissements scolaires : des états des lieux sont en cours par les maîtres d'ouvrage.

Le stationnement vélo au niveau des équipements communautaires est complémentaire au stationnement vélo mis en place par les communes au niveau des autres équipements (commerces, services, etc). Un recensement de l'offre actuelle de stationnement et la programmation sont en cours pour une mise en œuvre sur l'ensemble des équipements communautaire à horizon 2030.

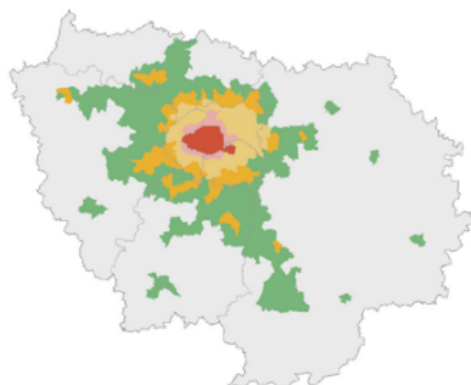
Au-delà des pôles générateurs intégrés dans le schéma directeur cyclable, le PDMIF porte des prescriptions sur les normes de stationnement vélo sur voirie et pour la construction/rénovations de locaux d'activité :

Accusé de réception en préfecture
077 217705144 20261005 26 13225 DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

► PRESCRIPTIONS

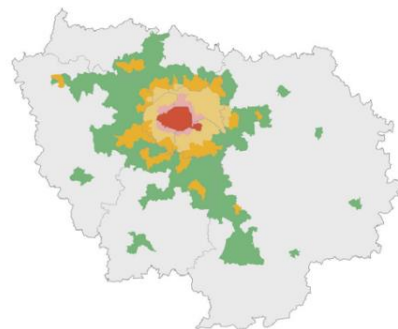
Pour les immeubles de bureaux, neufs ou rénovés et équipés d'un parc de stationnement automobile :

Zones		Nombre de places vélo selon la surface de plancher
Zone 1	Paris	1 place pour 70 m²
Zone 2	Communes limitrophes de Paris	
Zone 3	Communes du cœur desservies par les lignes 14, 15 et 16 du Grand Paris Express	1 place pour 90 m²
Zone 4	Autres communes du cœur et centralités de la couronne	
Zone 5	Autres communes de la couronne et centralités rurales	1 place pour 100 m²
Zone 6	Petites villes et communes rurales	



Sources : bd topo IGN, Île-de-France Mobilités
Réalisation : Île-de-France Mobilités / PE / JP / JD 2024

Zones		Nombre de places de stationnement vélo sur voirie
Zone 1	Paris	2 places vélo pour 1 place voiture sur voirie
Zone 2	Communes limitrophes de Paris	
Zone 3	Communes du cœur desservies par les lignes 14, 15 et 16 du Grand Paris Express	1 place vélo pour 2 places voitures sur voirie
Zone 4	Autres communes du cœur et centralités de la couronne	
Zone 5	Autres communes de la couronne et centralités rurales	1 place vélo pour 3 places voiture sur voirie
Zone 6	Petites villes et communes rurales	



Sources : bd topo IGN, Île-de-France Mobilités
Réalisation : Île-de-France Mobilités / PE / JP / JD 2024

Source : Plan des mobilités en Île-de-France (en cours d'approbation)

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- Equiper à horizon 2030 l'ensemble des équipements communautaires en stationnements vélo.
- Intégrer les préconisations du futur plan des mobilités en Île-de-France lors de la révision du SCOT et des PLU

Rôles des partenaires :

- Equiper les établissements scolaires en stationnements vélo (CD95/CD77/Région/communes).
- Ajuster de manière réaliste l'offre de stationnements vélo en gare pour s'adapter à la pratique cyclable existante et future (IDFM/Kéolis/SNCF).
- Intégrer les normes de stationnement vélo du futur plan des mobilités en Île-de-France lors de la révision des PLU et du SCOT (communes/CA).

Mesure 3 : Promouvoir la pratique cyclable à travers le développement des services vélos

En lien avec le schéma directeur cyclable, différents services sont créés sur le territoire :

- ❖ 25 points relais vélos (2023-2024) composés d'une borne de réparation vélo et d'arceaux sécurisés à proximité des commerces.
- ❖ La Fabrique du vélo via l'animation autour du cycle et la réparation de vélos, située au marché Saint Just à proximité de la gare de Garges-Sarcelles.

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

L'objectif est de promouvoir la pratique du vélo en travaillant avec les associations locales à travers des événements au cours de l'année.

En complémentarité de ces actions, d'autres dispositifs existent notamment ceux d'Île-de-France Mobilités comme une aide à l'achat ou à la location de vélos à assistance électrique (VAE) et vélo cargos.

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- Mettre en place l'aide au financement des VAE (en complément de l'aide IDFM).
- Communiquer sur les actions existantes, en lien avec la Fabrique du Vélo.
- Continuer l'expérimentation de services vélos (point relais vélo, cyclologistique)

Rôle des partenaires :

- Organiser des événements avec des acteurs locaux autour du vélo et du développement durable.

B : CONSTRUIRE UN SYSTEME DE MOBILITE EN ADEQUATION AVEC L'ARMATURE TERRITORIALE

AXE B3 : FAVORISER L'USAGE DU VELO ET DE LA MARCHÉ A PIED

Action B3.2 : Favoriser la marchabilité du territoire

CONSTATS ET ENJEUX

Afin de développer un dynamisme territorial local, la promotion des modes actifs est essentielle.

Souvent marginalisée, la marche est pourtant le principal mode de déplacement avec une part modale de 38% sur le territoire et une part de 52% pour des déplacements internes au territoire (tous motifs). En revanche, la marche représente seulement 3% des trajets domicile-travail (11% des trajets DT internes).

Les aménagements piétons sont peu nombreux en dehors des zones urbaines du sud du territoire ou des centres-bourgs :

- ❖ Peu de liaisons modes actifs entre les communes, connectées entre elles par un réseau de routes départementales peu adapté à la pratique de la marche et du vélo.
- ❖ Peu d'aménagements dans les zones d'activités et une faible accessibilité de l'aéroport pour les modes actifs.
- ❖ Certains établissements scolaires ne sont pas accessibles à pied.

OBJECTIFS

Résorber les coupures et sécuriser les déplacements piétons en les intégrant dans les espaces publics.

Mettre en accessibilité les voiries à proximité des établissements recevant du public :

- ❖ Accompagner les PAVE communaux.

Favoriser et promouvoir la pratique des modes actifs auprès du public en valorisant les services vélos et les plans de mobilité scolaire (Liberté Pied).

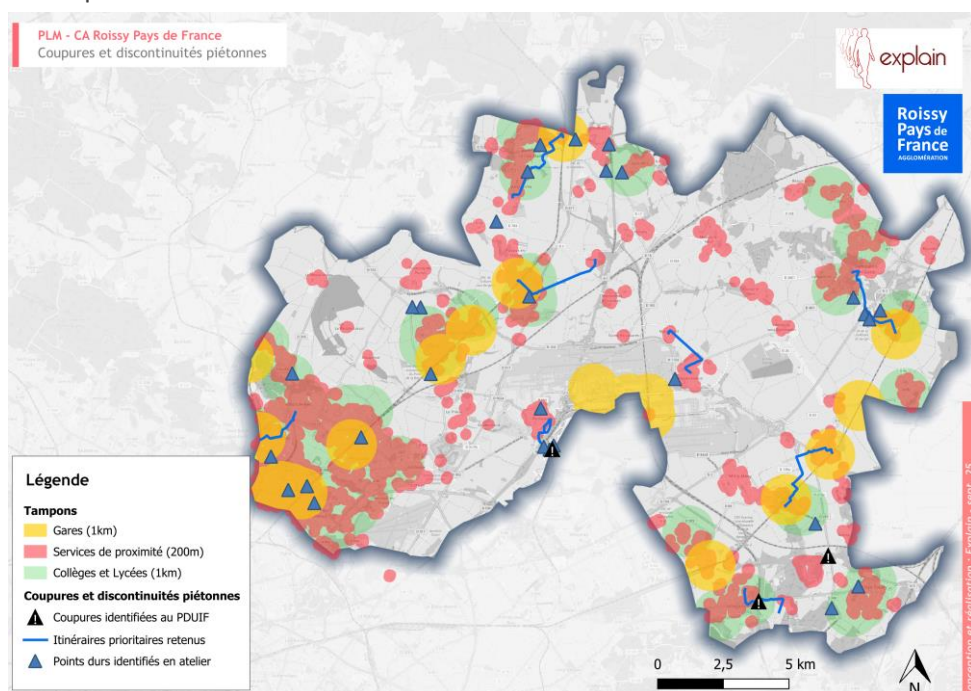
MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

Projets et mesures	Horizon	Coût	Maîtrise d'ouvrage
Identification et résorption des principales coupures modes actifs	En continu	2 M€	Gestionnaires de voirie
Réalisation des PAVE communaux	2023-2026	840 k€	Communes
Dispositif Liberté Pieds et Savoir Roulez à Vélo	En continu	77k€ / an	CD95, CD77 et Communes
PARTENAIRES ASSOCIES Etat / SNCF / SGP / IDFM /ADP /CD95 et CD77 / Communes /Opérateurs de transports (DSP)/ Acteurs locaux	INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION Nombre d'achats / de locations vélo par an Evolution des places de stationnement vélo créés et le taux d'occupation Nombre de personnes touchées par des ateliers de remise en selle ou réparation vélo Nombre de coupures modes actifs résorbées		

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Mesure 1 : Identifier et traiter les discontinuités modes actifs pour sécuriser les déplacements

Plusieurs coupures et discontinuités sont identifiées dans le Plan Régional et dans le diagnostic du PLM. L'objectif est de résorber ces coupures et de traiter les discontinuités en les priorisant afin de respecter une équité de traitement sur le territoire.



La plateforme aéroportuaire reste identifiée dans le PDMIF comme une coupure majeure du territoire francilien. Pour y répondre, ADP travaille sur un Schéma Directeur des Modes Actifs qui permettra à terme une meilleure perméabilité de la plateforme et de circuler à l'intérieur de manière sécurisée.

Pour les itinéraires piétons et cyclistes, des discontinuités ont été identifiées. Afin de les résorber, plusieurs actions sont proposées :

- ❖ Réaménager les liaisons douces entre le centre-ville de Roissy-en-France et Aéroville (traversée A1).
- ❖ Permettre l'accès piéton jusqu'à la future gare du Mesnil-Amelot (étude urbaine en cours).
- ❖ Aménager la traversée du rond-point de la RD404 à l'entrée de Saint-Mard.
- ❖ Réaliser une liaison piétonne entre la ZAE de Mitry-Compans et la gare de Mitry-Claye.
- ❖ Sécuriser l'accès piéton entre Villeron et Louvres (ligne de désir déjà utilisée).
- ❖ Permettre un accès piéton jusqu'à la gare de Sarcelles-Saint Brice (traversée RD316 par le pont routier de la RD10 à Sarcelles).

Enfin, plus globalement, d'autres coupures et discontinuités liées aux infrastructures lourdes (A1, N2, N3, N104 – 1 franchissement tous les km en moyenne, et RER D, TER, LGV – 1 franchissement tous les 700 m en moyenne) et aux zones d'activités avec peu de perméabilités piétonnes seront également à étudier.

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- Réaliser en priorité des aménagements cyclables entre les pôles générateurs et les lieux de vie pour des itinéraires modes actifs.
- Garantir la continuité des itinéraires modes actifs.

Rôle des partenaires :

- Identifier les différentes coupures modes actifs et les résorber (gestionnaires de voirie).

Mesure 2 : Rendre l'espace public accessible

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) est régi par l'article 45 de la loi du 11 février 2005 *(avec élaboration obligatoire d'un PAVE au plus tard pour décembre 2009 pour les communes ou EPCI de plus de 1 000 habitants)*. Il fixe les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement présentes sur la voirie et l'espace public.

Sur le territoire, seules les communes de Villeparisis et Mitry-Mory ont indiqué avoir un PAVE. L'élaboration d'un PAVE est en projet dans trois autres communes : Gressy, Compans et Thieux. Si la marchabilité est a priori convenable dans les centres urbains denses (Sarcelles, Gonesse, Goussainville, Villiers-le-Bel, Villeparisis et Louvres), le reste du territoire doit mieux intégrer le piéton et les enjeux d'accessibilité dans l'aménagement de l'espace public.

Un point d'attention systématique doit être porté aux piétons et à leur sécurité lors des aménagements et réaménagements de voirie, la mise en place de PAVE est un outil.

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- **Garantir l'accessibilité des équipements communautaires en lien avec les PAVE communaux.**

Rôle des partenaires :

- **Mettre en place les PAVE pour répondre au cadre réglementaire (communes).**

Mesure 3 : Favoriser et promouvoir la pratique des modes actifs auprès de tous les publics

Des actions sont engagées au niveau des établissements scolaires, avec notamment le dispositif « Liberté Pieds » porté par le département du Val-d'Oise qui propose d'accompagner la mise en œuvre concrète d'actions pour favoriser les déplacements doux (piétons et vélo) et responsables à l'échelle d'un collège. Le collège Jean Moulin à Arnouville est engagé dans le dispositif pour la réalisation d'un plan de mobilité scolaire. Ce dispositif s'appuie sur 2 axes :

- ❖ Une phase de sensibilisation et de diagnostic, afin de mettre en place un plan d'actions.
- ❖ Une phase de mise en œuvre de ces actions et leur suivi.

Dans la même optique que cette démarche val-d'oisienne sur les collèges, « Génération Vélo » est un programme de financement permettant d'accompagner les écoles élémentaires dans l'apprentissage du vélo via le dispositif « Savoir Rouler à Vélo ». La commune de Villiers-le-Bel est rentrée dans ce dispositif.

Rôle des partenaires :

- **Développer les dispositifs « Liberté Pieds » et « Savoir Rouler à Vélo » auprès des établissements scolaires du territoire (CD95/CD77/communes).**

B : CONSTRUIRE UN SYSTEME DE MOBILITE EN ADEQUATION AVEC L'ARMATURE TERRITORIALE

AXE B4 : ACCOMPAGNER LES USAGERS VERS DES PRATIQUES DE MOBILITE PLUS DURABLES

Action B4.1 : Développer le management de la mobilité à travers des alternatives innovantes

CONSTATS ET ENJEUX

Les déplacements doivent également être appréhendés sous l'angle de la demande afin de faire évoluer les comportements de mobilité. Le management de la mobilité est un ensemble d'outils d'accompagnement des différents publics afin de les aider à développer des compétences ou faire évoluer leurs pratiques.

Sa dimension opérationnelle s'appuie sur la mise en œuvre des plans de mobilité. Ce sont des dispositifs permettant d'aborder la mobilité liée à un secteur géographique (zones d'activité) ou à des équipements afin d'identifier des mesures d'amélioration des déplacements (accessibilité, modes de déplacements, déplacements plus respectueux de l'environnement...)

Des actions sont déjà en cours sur le territoire intercommunal ; c'est notamment le cas des plans de mobilités employeurs commun (PDMEC) qui permettent de traiter les problématiques d'accessibilité des zones d'emploi.

OBJECTIFS

Mettre en place des plans de mobilités employeurs communs (PDMEC).

Inciter la mise en place des plans de mobilité employeurs et d'établissements scolaires

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

Projets et mesures	Horizon	Coût	Maîtrise d'ouvrage
PDMEC	2023-2027	200K€	CA Roissy Pays de France
Mise en place de la tournée rebond	2026	90 k€	CA Roissy Pays de France
PARTENAIRES ASSOCIES IDFM / CD95 et CD77 / Communes/Région	INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION Nombre d'actions mises en œuvre Nombre de salariés/entreprises sensibilisées dans les PDMEC		

Mesure 1 : Inciter la mise en place de Plan de Mobilité Employeur Commun sur les zones d'activités

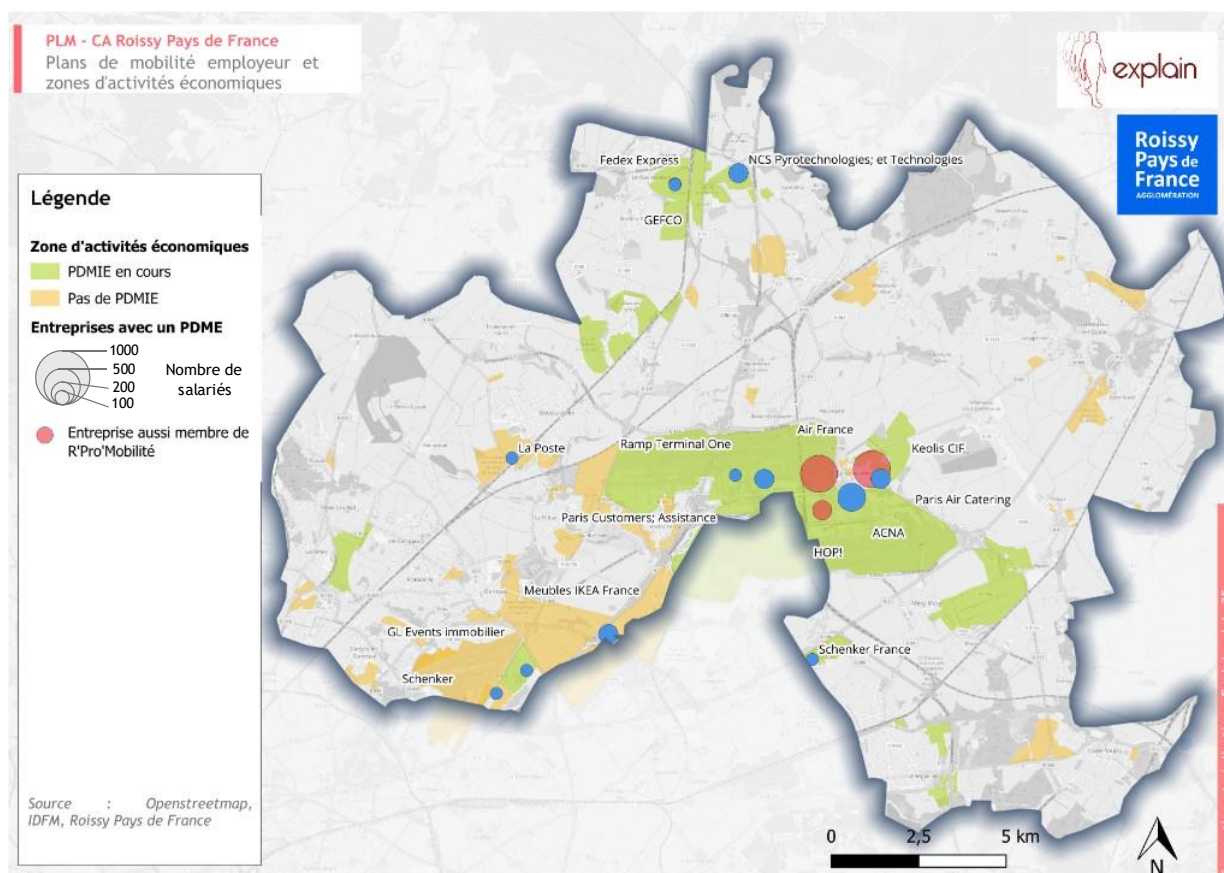
La mobilité du territoire est principalement liée aux dynamiques économiques. En effet, le territoire accueille plus de 72 zones d'activités concentrant plus 178 500 emplois dont 42% des activités se situent au sein de la zone aéroportuaire.

Dès 2010, l'association R'Pro'Mobilité, regroupant 17 entreprises en 2021 (46 000 salariés), soit 50% des effectifs, a mis en place un plan de mobilité à l'échelle de la zone aéroportuaire. Il a permis le développement des premières lignes de transports à la demande.

La CA Roissy Pays de France, consciente de l'intérêt pour son territoire et pour ses entreprises d'entrer activement dans une démarche de gestion de la mobilité, met en place des Plans de mobilité Employeur Commun (PDMEC) sur les 13 principales zones d'activités du territoire en lien avec les CCI du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne.

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

2019-2023	2023-2025	2025-2027
Gonesse	Goussainville	Le Thillay
Fosses-Saint Witz	Villiers le Bel –Sarcelles	Garges-lès-Gonesse
Louvres	Mesnil-Amelot Mauregard	Moussy le Neuf
Mitry-Compans	Villeparisis	Claye-Souilly
		Dammartin-en-Goële



Les plans de mobilités se concrétisent par un programme d'actions :

- ❖ Optimiser les besoins de déplacements à travers des solutions « annexes » (restauration collective de proximité, décalage des horaires de travail pour se synchroniser avec les horaires des transports collectifs ou déplacement d'un arrêt de bus, forfait mobilité durable, télétravail).
- ❖ Développer des solutions alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, accès aux transports en commun, transport à la demande, accessibilité modes actifs...).
- ❖ Rationaliser l'usage de la voiture (mutualisation des zones de stationnement/flottes de véhicules entre entreprises, déploiement de véhicules propres et bornes de recharge...)

En dehors de la démarche PDMEC, seulement 15 PDME à l'échelle d'une entreprise ont été réalisés sur le territoire. Cependant, les PDMEC permettent, notamment à l'échelle d'une zone d'activité d'intégrer une dimension territoriale aux enjeux de mobilité, qui sans ce dispositif sont souvent réfléchis indépendamment au sein de chaque entreprise malgré des problématiques communes.

Les 4 premiers PDMEC n'ont pour l'instant pas été déclinés opérationnellement en plans d'actions.

Les plans de mobilités peuvent également se réaliser au niveau d'un employeur multisites. C'est le cas de la CA qui a réalisé en 2020 un plan de mobilité d'administration. Sur plus d'une quarantaine d'équipements communautaires, le diagnostic a porté sur les principaux sites administratifs dont 5 ont fait l'objet d'un diagnostic d'accessibilité. Roissy Pays de France met en place différentes actions pour les déplacements des agents.

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- Poursuivre la réalisation des 13 PDMEC avec l'appui des CCI et accompagner la mise en place des actions concrètes

Rôle des partenaires :

- Inciter à la réalisation de plans de mobilité.

Mesure 2 : Réfléchir à la mise en place d'outils de management de la mobilité à destination du grand public

A la suite de la crise sanitaire, la CA a cherché à mettre en place des solutions pour accompagner les salariés touchés par la crise, notamment de la plateforme aéroportuaire, complémentaire aux offres de droit commun déjà existantes ou en cours d'élaboration. Les problématiques de mobilité peuvent avoir leur légitimité : près d'un quart des Français déclarent avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de pouvoir s'y rendre.

Ainsi, la CA a mis en œuvre deux dispositifs :

- ❖ Le conseil en mobilité au sein des espaces emplois via un conseiller Wimoov.
- ❖ La « tournée rebond » : initiative d'un service d'itinéraire sur le territoire permettant d'informer les habitants sur différents sujets comme l'emploi, la formation ou la mobilité.

La tournée rebond lancée en 2021 semble répondre plus largement à un besoin de proximité avec les services publics. Ainsi, des antennes « France Connect » pourraient être présentes pour répondre à des besoins au-delà des enjeux de mobilité et d'emploi. Ainsi, ce dispositif devrait être renouvelé.

Des conseillers en mobilité du réseau Pro'Mobilité (copiloté par la Région et Île-de-France Mobilités, avec l'appui de la CCI et de l'ADEME) sont présents sur le territoire, notamment dans les CCI, pour informer les entreprises et les inciter à se lancer dans de telles démarches.

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- Relancer la tournée rebond afin d'amener les services à proximité des populations.

Rôle des partenaires :

- Proposer et accompagner des solutions de management de la mobilité.

B : CONSTRUIRE UN SYSTEME DE MOBILITE EN ADEQUATION AVEC L'ARMATURE TERRITORIALE

AXE B4 : ACCOMPAGNER LES USAGERS VERS DES PRATIQUES DE MOBILITE PLUS DURABLES

Action B4.2 : Favoriser des usages partagés de la voiture et des mobilités décarbonées

CONSTATS ET ENJEUX

L'automobile reste le mode de déplacement majoritaire sur le territoire. Si son usage est incontournable, il faut tendre vers une mobilité plus durable et trouver des solutions à l'autosolisme.

Cependant le déploiement de solutions alternatives à la voiture particulière (covoiturage, autopartage) reste encore fragile :

- ❖ Un schéma de covoiturage en Seine-et-Marne avec seulement 2 stations de covoiturage à Othis et Villeparisis ainsi que deux aires locales situées à Gressy et Moussy-le-Neuf.
- ❖ Un projet d'aire de covoiturage à Saint-Witz le long de l'A1 avec présence du dispositif Rézo Pouce.
- ❖ L'absence de dispositif d'autopartage spécifique, mais un label autopartage d'IDFM récent.

La modification des comportements passe également par l'utilisation de nouvelles énergies :

- ❖ Des IRVE (Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique) présentes sur le sud du territoire mais concentrées principalement aux abords de la plateforme aéroportuaire.
- ❖ Seulement 3 stations GNV (Gaz Naturel Véhicule) mais un potentiel de développement important.

OBJECTIFS

Promouvoir le covoiturage en accompagnant l'offre de covoiturage et en informant sur les offres existantes (IDFM, forfait mobilités durables...).

Informier sur les solutions locales d'autopartage et de location de véhicules et inciter la mise en place de solutions d'autopartage notamment dans le cadre des PDMEC.

Participer à la décarbonation des mobilités sur le territoire grâce à la mise en œuvre du schéma directeur des énergies (déploiement IRVE et GNV).

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

Projets et mesures	Horizon	Coût	Maîtrise d'ouvrage
Schéma directeur des énergies territoriales (SDET)	2025	30 k€	CA Roissy Pays de France
Plan de communication des offres alternatives existantes	En continu	40 k€	CA Roissy Pays de France
Plans départementaux de covoiturage	Court terme	Chiffré dans PDMIF	Conseils départementaux
Développer des stations d'IRVE et GNV	2025 - 2027	4,1 M€	Syndicats d'énergie

PARTENAIRES ASSOCIES

IDFM / CD95 et CD77 / Communes

INDICATEURS DE SUIVI ET D'EVALUATION

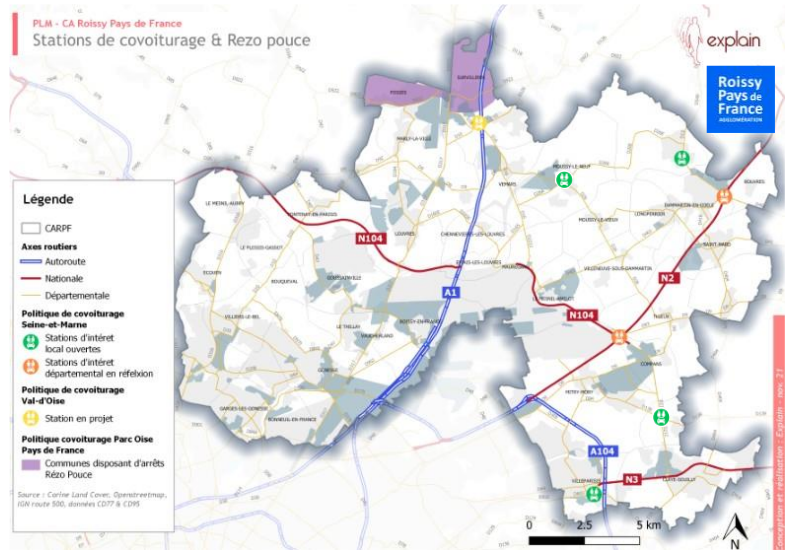
Développement de parkings et lignes de covoiturage
Nombre et niveau d'utilisation des dispositifs d'autopartage
Evolution du nombre d'IRVE et de stations GNV
Evolution du parc de VL sur le territoire par catégories (vignette crit'Air)

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Mesure 1 : Promouvoir l'offre de covoiturage

Plusieurs aires de covoiturage sont présentes sur le territoire ou sont en projet (proches d'axes structurants). Le département de la Seine-et-Marne a mis place, en 2017, un schéma de stations de covoiturage « multimodales », implantées à proximité de lignes de transports en commun locales ou interurbaines et d'accès modes actifs (piétons et cyclistes). 2 stations de ce schéma sont localisées sur le territoire :

- ❖ Othis, parking de la mairie (7 places VL).
- ❖ Villeparisis, giratoire du 6 juin 1944 sur la RD105 (20 places VL).



Des aires de covoiturage existent également à Gressy et Moussy-le-Neuf.

Le département du Val-d'Oise a un projet en cours pour une station à Saint-Witz, le long de l'A1, en lien avec un programme de l'Etat (30 à 100 places). Le schéma directeur Cars Express d'Île-de-France Mobilités a inscrit l'aire de Saint-Witz comme PEMR, avec l'objectif de créer un arrêt de car express (Ligne Senlis - Roissy).

Les maîtres d'ouvrage des aires de covoiturage sont majoritairement les départements. En priorité, des aires de covoiturage seront à aménager à proximité des grands axes saturés et au niveau de lieux déjà utilisés de manière informelle.

De son côté, IDFM a déjà plusieurs partenariats avec des plateformes de covoiturage et souhaite intégrer le covoiturage dans l'application d'Île-de-France Mobilités pour rendre l'offre plus visible, donner une information voyageurs fiable et faciliter la mise en relation entre usagers.

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- Communiquer sur les offres existantes.

Rôle des partenaires :

- Mettre en œuvre des dispositifs de covoiturage et réaliser des PEMR (CD95/CD77/IDFM).

Mesure 2 : Communiquer sur l'usage partagé de la voiture et location des véhicules

Aujourd'hui, il n'existe pas de solution d'autopartage sur le territoire. Quelques acteurs privés de l'autopartage (Getaround, Ouicar) permettent la location entre particuliers sur l'ensemble du territoire mais ils sont concentrés au niveau de la plateforme aéroportuaire.

Île-de-France Mobilités a mis en place le label « Île-de-France autopartage » qui référence les offres labellisées d'autopartage. Les collectivités souhaitant accueillir un service d'autopartage sont incitées à faire appel aux opérateurs bénéficiant du label.

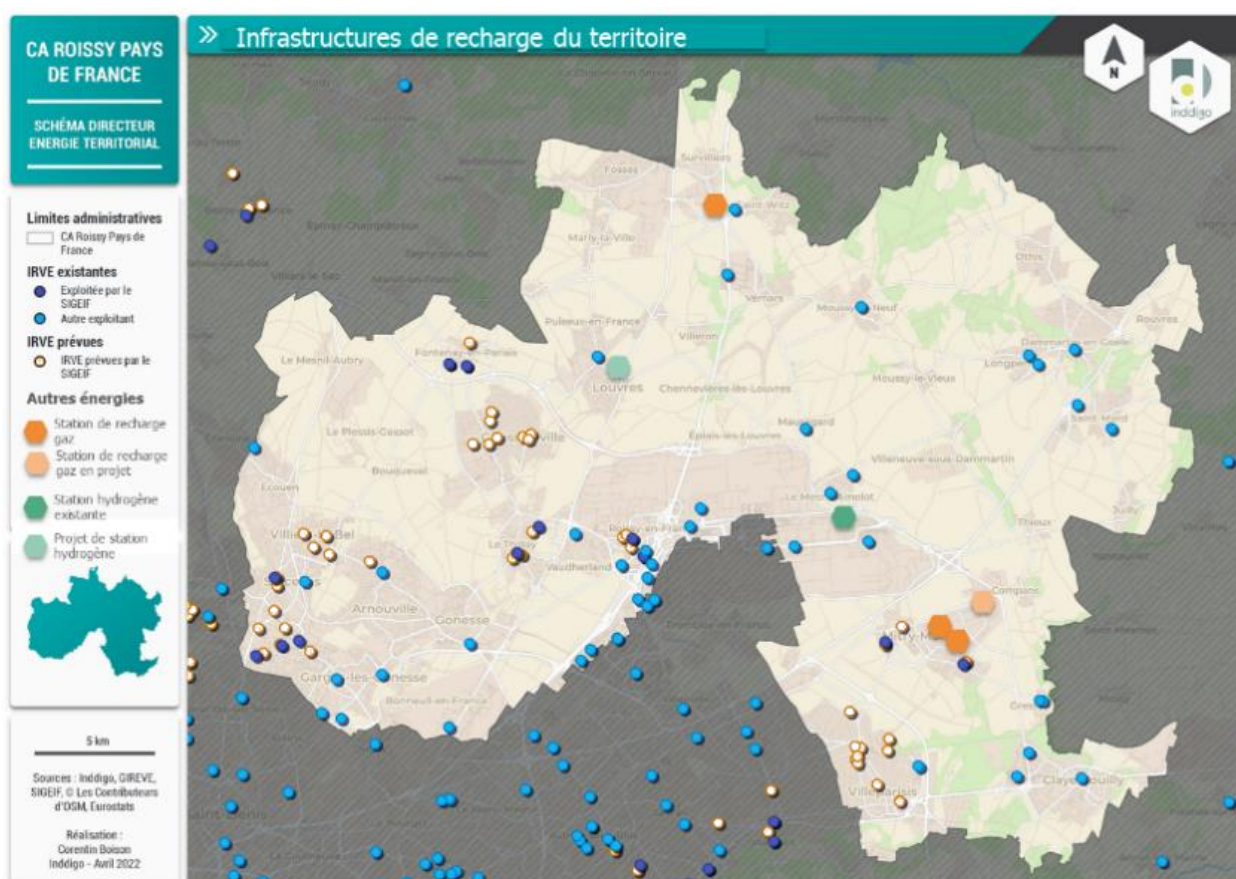
IDFM identifie également dans le plan d'action du PDMIF le besoin de renforcer le maillage du territoire métropolitain avec l'implantation de nouveaux services d'autopartage sur les communes du territoire dans certaines gares pour des trajets de rabattement et proche de certaines zones d'activités non desservies par des lignes de transport collectif régulières.

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- Communiquer sur les offres existantes.

Mesure 3 : Participer à la décarbonation des mobilités à travers le schéma directeur des énergies territorial (SDET)

Aujourd'hui, quelques bornes de recharge électriques sont implantées sur le territoire mais concentrées dans la partie urbaine et autour de l'aéroport de Roissy CDG. Trois stations GNV existent, à Mitry-Mory, St-Witz et à Compans.



Afin de développer une stratégie cohérente de déploiement, la Communauté d'agglomération a lancé son schéma directeur des énergies sur le territoire (SDET). Ce document permet de faire le point sur les logiques d'acteurs (présence de trois syndicats d'énergie) afin d'accompagner au mieux l'installation de nouvelles stations.

Les ateliers menés dans le cadre de l'élaboration du Plan local de mobilité ont permis d'identifier les principaux freins au développement de l'offre d'infrastructures de recharge, notamment le manque de foncier disponible et une coordination encore limitée. La CA veillera ainsi à renforcer la coordination entre les acteurs et à mieux articuler les initiatives locales avec la stratégie territoriale.

Le plan des mobilités en Île-de-France indique un objectif de 4000 points de charge d'accès public (public / privé, en équivalents 24kW) sur le territoire à horizon 2030.

En complément de ce cadre stratégique, les collectivités doivent communiquer sur les différentes aides existantes pour inciter les particuliers à décarboner leurs déplacements motorisés. Pour cela, deux leviers possibles :

- ❖ Les aides pour faciliter et accélérer le déploiement de bornes de recharge sur la voirie :
 - Programme ADVENIR financé par les CEE (Certificats d'Economie d'Énergie)
 - Plan de développement de l'électromobilité (aide régionale)
- ❖ Les aides pour faciliter l'achat de véhicules à faibles émissions :

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

- Bonus écologique / Prime à la conversion
- Aide régionale complémentaire

Rôle de la CA Roissy Pays de France :

- Finaliser et mettre en œuvre le SDET en priorisant l'installation des stations d'énergie à proximité des pôles générateurs de trafic (pôles gares, équipements communautaires...).
- Communiquer sur les aides existantes pour inciter à la décarbonation des mobilités.

Rôle des partenaires :

- Déployer des stations d'IRVE et GNV (Syndicats d'énergie).
- Proposer une planification à l'échelle départementale voire régionale (CD95/CD77/Région).

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PLM

UNE EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DEMANDEE PAR LA MRAE

L'évaluation environnementale a été conduite à la suite de la décision de la MRAe d'Île-de-France du 16 juillet 2025, qui a soumis le Plan Local de Mobilité de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France à l'évaluation environnementale après examen au cas par cas. Cette décision souligne notamment l'exposition du territoire aux pollutions sonores et atmosphériques liées aux infrastructures de transport routières et aéroportuaires, la dépendance importante à la voiture dans les déplacements quotidiens, ainsi que la faible part des modes actifs.

Dans ce cadre, l'évaluation environnementale a été menée comme une démarche d'analyse proportionnée au niveau de précision du PLM. Elle s'est appuyée sur les éléments issus du diagnostic, des ateliers territoriaux, des échanges avec les communes et les partenaires, ainsi que sur la construction progressive du plan d'action. Elle a permis d'apprécier la manière dont les enjeux environnementaux identifiés dans l'état initial ont été pris en compte dans les choix retenus, puis d'analyser les effets attendus du plan d'action au regard de ces enjeux, en particulier sur les émissions de gaz à effet de serre, la qualité de l'air, les nuisances sonores, la consommation d'énergie et les conditions de déplacement.

La méthodologie retenue pour établir l'évaluation environnementale du PLM a consisté à :

- ❖ Élaborer l'état initial de l'environnement afin d'identifier les principales sensibilités environnementales du territoire ;
- ❖ Hiérarchiser les enjeux environnementaux, puis les retravailler et les simplifier afin de faciliter leur utilisation au regard du champ d'action d'un PLM ;
- ❖ Analyser la cohérence entre ces enjeux et les choix retenus dans le plan d'action ;
- ❖ Croiser les axes, sous-axes et mesures du PLM avec les thématiques environnementales afin d'apprécier leurs effets attendus ;
- ❖ Identifier les points de vigilance associés aux actions pouvant donner lieu à des aménagements localisés ;
- ❖ Analyser les secteurs susceptibles d'être impactés lorsque des projets ou secteurs d'intervention étaient identifiables ;
- ❖ Examiner les interactions éventuelles avec les sites Natura 2000 situés à proximité du territoire ;
- ❖ Proposer des mesures d'évitement, de réduction ou d'accompagnement lorsque cela était nécessaire ;
- ❖ Définir des indicateurs de suivi adaptés aux effets attendus du PLM et aux données mobilisables.

Ainsi, l'analyse repose principalement sur une lecture croisée entre le plan d'action et les enjeux environnementaux issus de l'état initial. Les actions ont été examinées au regard de leur contribution aux objectifs de report modal, de réduction de la dépendance à la voiture individuelle, de diversification de l'offre de mobilité (transports collectifs, modes actifs...), de décarbonation des mobilités, d'organisation des flux logistiques, de pacification de la voirie et d'amélioration du cadre de vie.

DES EFFETS CUMULES POSITIFS A L'ECHELLE DU TERRITOIRE

L'analyse des effets cumulés du PLM de Roissy Pays de France doit être appréciée au regard de la nature même du document. Le PLM ne porte pas directement de projets de création ou d'extension d'infrastructures avec des emprises opérationnelles définies. Il constitue avant tout un document de planification, de coordination et de mise en cohérence des politiques de mobilité à l'échelle intercommunale. Toutefois, son plan d'action accompagne, **relaie ou articule plusieurs projets et démarches structurantes inscrits dans le cadre régional du PDMIF.**

Les effets cumulés attendus sont principalement positifs à l'échelle du territoire. La combinaison de ces actions doit contribuer à renforcer les alternatives à la voiture individuelle, améliorer l'accessibilité aux pôles d'emploi, aux gares et aux équipements, favoriser le report modal vers les transports collectifs et les modes actifs, développer l'intermodalité et accompagner la transition énergétique des mobilités. À terme, ces effets peuvent participer à la réduction des consommations énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre, des polluants atmosphériques et des nuisances sonores liées aux déplacements motorisés, tout en améliorant la qualité du cadre de vie et la sécurité des déplacements.

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

Des effets cumulés négatifs ou incertains peuvent néanmoins être associés aux projets accompagnés ou pris en compte par le PLM lorsqu'ils se traduisent par des aménagements physiques. Les principaux points de vigilance concernent la consommation d'espace, l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols, la gestion des eaux pluviales, les risques de ruissellement, l'insertion paysagère, la préservation des continuités écologiques, les nuisances en phase chantier, les effets de report de trafic, ainsi que la pression potentielle sur certains secteurs de rabattement, notamment autour des gares et des pôles d'échanges multimodaux. L'ensemble des projets d'aménagement liés aux politiques de mobilité donc faire l'objet d'une vigilance particulière lors de leur déclinaison opérationnelle.

Ainsi, les effets cumulés du PLM doivent être analysés comme ceux d'un document qui organise la cohérence territoriale des actions de mobilité, plutôt que comme ceux d'un programme d'aménagement directement opérationnel. La prise en compte des mesures ERC issues du rapport environnemental du PDMIF constitue, à ce titre, un cadre de référence à relayer dans les études préalables, les cahiers des charges et les procédures propres à chaque projet. Elle permettra de limiter les incidences localisées potentielles tout en confortant les effets positifs attendus du PLM sur le report modal, la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, les nuisances sonores, la sécurité des déplacements et la qualité des espaces publics.

UNE AMELIORATION DES EMISSIONS

L'analyse des incidences met en évidence **des effets globalement positifs** du PLM de Roissy Pays de France sur l'environnement, en particulier sur les thématiques directement liées aux mobilités motorisées : réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, amélioration de la qualité de l'air, diminution des nuisances sonores et amélioration du cadre de vie. Ces effets traduisent la finalité principale du PLM, qui vise à réduire la dépendance à la voiture individuelle par le renforcement des transports collectifs, l'amélioration de l'intermodalité, le développement des modes actifs, l'usage partagé de l'automobile (covoiturage, autopartage) et la transition énergétique des véhicules.

L'analyse quantitative confirme **une amélioration attendue des émissions**, principalement sous l'effet de l'évolution du parc roulant, complétée par les effets du report modal et de la réorganisation des pratiques de déplacement.

Tableau 1 : Evolution des émissions de polluants et apports du PLM

Polluants	Sans mise en œuvre du PLM	Avec mise en œuvre du PLM	Apports du PLM
GES	-18%	-26%	-8%
NOx	-70%	-73%	-3%
PM10	-23%	-30%	-7%
PM2,5	-31%	-37%	-6%

La mise en œuvre du PLM permet d'amplifier les gains par rapport à une situation sans PLM, grâce à la réduction de la part modale de la voiture, de 50 % à 46 %, et au développement du vélo, dont la part modale passe de 1 % à 5 %. À volume global de déplacements constant, **les émissions de GES diminuent ainsi de 26 % avec la mise en œuvre du PLM**, contre 18 % sans celui-ci. **Les réductions sont particulièrement marquées pour les NOx**, principalement sous le renouvellement du parc roulant, avec une baisse de 73 % avec le PLM contre 70 % sans le PLM. Pour les particules fines, les gains sont plus modérés, du fait du maintien d'émissions liées à l'abrasion des pneus, des freins et de la chaussée. **La mise en œuvre du PLM permet néanmoins une réduction de 30 % des PM10 et de 37 % des PM2.5**, contre respectivement 23 % et 31 % sans celui-ci.

Ces résultats montrent que le PLM présente une plus-value environnementale mesurable, en combinant la décarbonation progressive des véhicules avec une évolution des parts modales en faveur des mobilités les moins émettrices.

Les incidences négatives identifiées restent, quant à elles, potentielles, localisées et liées à la déclinaison opérationnelle de certains aménagements accompagnés ou coordonnés par le PLM, tels que les pôles

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

d'échanges multimodaux, parkings relais, aménagements de voirie, infrastructures cyclables, aires de covoiturage, stations d'avitaillement ou bornes de recharge. Ces opérations pourront générer, selon leur localisation et leurs modalités de conception, des effets sur l'artificialisation des sols, l'imperméabilisation, les continuités écologiques, le paysage, le ruissellement, les déchets de chantier ou la consommation de matériaux. Ces incidences devront être précisées et encadrées au stade des études préalables et des procédures propres à chaque projet, par la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation adaptées.

A noter, qu'au regard de l'absence de site Natura 2000 au sein du périmètre du PLM et des conclusions des études d'impact relatives aux projets susceptibles d'interagir avec les sites situés à proximité, le PLM n'est pas susceptible d'avoir d'incidences significatives sur les habitats et espèces ayant justifié leur désignation, sous réserve de la mise en œuvre des mesures prévues dans les procédures propres aux projets concernés.

PROGRAMMATION ET ESTIMATION FINANCIERE

ECHEANCIER ET PARTENARIAT

La mise en œuvre du plan d'action du PLM relève d'une multiplicité d'acteurs, impliquant une diversité de financement, ainsi que des temporalités variables (court, moyen et long terme). Elle s'inscrit dans un horizon de cinq ans, correspondant à la durée du PLM.

Plusieurs maîtres d'ouvrage potentiels pouvant être concernés, les modalités de partenariat et de financement ne peuvent parfois pas être anticipées. Cette programmation pourra donc évoluer dans le temps.

Le tableau ci-après présente une vision synthétique de l'échéancier prévisionnel, en considérant pour chaque action les échéances suivantes :

- ❖ Court terme : 2025-2026 ;
- ❖ Moyen terme : 2027-2028 ;
- ❖ Long terme : 2029-2030.

AXE A1 - REALISER LES INFRASTRUCTURES INDISPENSABLES AU FONCTIONNEMENT METROPOLITAIN

A.1.1 - Soutenir et accompagner les projets d'amélioration des transports lourds, essentiels à la desserte du territoire

Libellé de la mesure	Action-clé	Porteur	Court terme	Moyen terme	Long terme
1	Intégrer l'arrivée de la liaison ferroviaire Roissy-Picardie et du CDG Express pour répondre à des besoins de liaisons vers la plateforme aéroportuaire.	Accompagner l'arrivée de la liaison Roissy-Picardie, notamment au niveau du PEM de Survilliers-Fosses	CA Roissy Pays de France	2026-2027	
		Faire valoir dans les instances partenariales les intérêts du territoire.	CA Roissy Pays de France	En continu	
		Réaliser la LGV Roissy-Picardie et le CDG Express en veillant à minimiser les impacts sur les transports du quotidien	SNCF / Etat / ADP	2026 (LGV Roissy-Picardie)	2027 (CDG Express)
		Accompagner la réalisation du PEM de la gare de Survilliers-Fosses	SNCF/Etat/IDFM/CD 95/CD 60/IDFM	2026-2027	
2	Favoriser une meilleure accessibilité du territoire à travers les futures gares du Grand Paris Express	Réaliser les PEM et les parcs d'activités qui sont associés au Triangle de Gonesse et au Mesnil-Amelot	CA Roissy Pays de France		2028-2030
		Suivre les études autour du PEM Parc des Exposition PIEIX et de la ligne 19 du GPE	CA Roissy Pays de France		
		Réaliser la ligne 17 du GPE	SGP		2030
		Réaliser les études d'opportunités pour la ligne 19 du GPE	IDFM		
		Accompagner la réalisation des PEM	Etat/IDFM/CD95/CD77/CD60	2025-2030	
3	Participer à l'amélioration de la qualité de service des transports lourds sur le territoire	Soutenir l'ensemble des actions permettant d'améliorer la qualité de service du réseau ferré	CA Roissy Pays de France	En continu	
		Accompagner les études d'opportunité des installations de retournement en situation dégradée en gare de Survilliers-Fosses.	CA Roissy Pays de France	En continu	
		Réaliser le programme de modernisation des RER B et D ainsi que l'étude d'opportunité de retournement	SNCF / IDFM	2025-2027 (RER B)	2025-2030 (RER D)
		Renforcer les démarches de dialogue territorial sur les lignes ferroviaires avec la CA	Etat/SNCF/IDFM	En continu	

A.1.2 - Structurer un réseau viaire multimodal pour garantir l'accessibilité routière du territoire, tout en limitant les nuisances

Libellé de la mesure	Action-clé	Porteur	Court terme	Moyen terme	Long terme
----------------------	------------	---------	-------------	-------------	------------

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

1	Compléter le réseau routier grâce à des voiries nouvelles et réorganiser les circulations locales afin de faciliter l'accès aux principaux pôles du territoire (gares, pôles économiques)	Garantir l'intégration territoriale et la prise en compte de solutions innovantes dans la réalisation de ces projets de voiries	CA Roissy Pays de France	En continu	
		Réaliser les infrastructures en garantissant leur intégration territoriale.	CD77 / CD95	2027 (Roissy-Meaux, Goussainville))	2030 (Avenue du Paris)

AXE A2 - CONTRIBUER A L'ARMATURE LOGISTIQUE METROPOLITAINE

A.2.1 - Définir la stratégie logistique du Grand Roissy – Le Bourget et sa déclinaison territoriale

Libellé de la mesure	Action-clé	Porteur	Court terme	Moyen terme	Long terme
1	Identifier et préserver les secteurs logistiques du territoire.	Lancer une étude logistique pour mieux comprendre les dynamiques territoriales et intégrer les résultats dans les documents de planification.	CA Roissy Pays de France		
		Elaborer un SCoT incluant un DAACL.	CA Roissy Pays de France	2027	
		Proposer une réelle planification de la logistique en Ile de France	Région / Etat		
		Réaliser le projet Agoralim	Semmaris	2027	

A.2.2 - Encadrer et optimiser les flux de marchandises

Libellé de la mesure	Action-clé	Porteur	Court terme	Moyen terme	Long terme
1	Mesurer les impacts de la mise en œuvre de la ZFE sur le territoire	Etudier l'impact de la ZFE-m au sein de l'étude sur la stratégie logistique	CA Roissy Pays de France		
		Accompagner l'agglomération dans la réalisation de cette étude afin de maîtriser l'augmentation du trafic sur les voiries départementales	CD77/CD95		
		Structurer et organiser la mise en œuvre de la ZFE	Métropole / Etat		
2	Coordonner les itinéraires PL avec les gestionnaires de voirie	Elaborer un schéma directeur des mobilités poids lourds au sein de l'étude stratégie logistique.	CA Roissy Pays de France		
		Proposer une réelle planification de la logistique en Île-de-France	Région / Etat		
		Mettre en cohérence les circulations poids lourds, notamment à travers la centralisation des arrêts de circulation	CD77 / CD95 / Communes	En continu	

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

	Intégrer dans les PLU les orientations du schéma directeur et/ou de l'armature régionale d'aires de stationnement sécurisées	Communes	En continu		
	Engager l'étude sur le potentiel de contournement de fret ferroviaire de l'Ile-de-France	Région / Etat	2026		
3	Elaborer un schéma directeur des mobilités poids lourds au sein de l'étude stratégie logistique.	CA Roissy Pays de France	2023-2026		
	Expérimenter les solutions de logistiques urbaines durables	CA / Région / Communes			
	Recenser les aires de livraisons en lien avec les plans de circulation	Communes			

AXE B1 - ORGANISER LES RABATTEMENTS ET FACILITER L'INTERMODALITE					
B1.1 - Aménager des pôles d'échanges multimodaux qualitatifs pour favoriser l'intermodalité					
Libellé de la mesure	Action-clé	Porteur	Court terme	Moyen terme	Long terme
1	Organiser l'intermodalité au sein des pôles gares	Suivre les principes du guide d'aménagement des Pôles d'échanges multimodaux d'Ile-de-France Mobilités.	CA Roissy Pays de France	2025-2030	
		Garantir un cadre tout en s'adaptant aux spécificités locales et à l'évolution des enjeux sociétaux	IDFM	En continu	
2	Des études urbaines pour ré-intégrer les pôles gares dans leurs quartiers	Compléter les études de PEM par des études urbaines	CA Roissy Pays de France	En continu	
		Profiter de la révision des PLU communaux pour réfléchir à l'aménagement des quartiers de gare. Participer à l'intégration de services et aux réflexions urbaines autour des gares.	Communes Etat/IDFM/CD9 5 /CD77/ Communes		
3	Adapter les aménagements aux singularités de chaque pôle	Piloter les études de pôles sur le territoire dans leurs dimensions multimodales et urbaines.	CA Roissy Pays de France	Finalisation études	Travaux Gousainville, Villiers-le-Bel, Surveilliers-Fosses, Triangle de Gonesse
		Réaliser les PEM	CA Roissy Pays de France		

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

	Contribuer techniquement et financièrement à la conception et à la réalisation des pôles d'échanges multimodaux.	Etat/IDFM/CD95/CD77	2025-2030
--	--	---------------------	-----------

AXE B2 - AMELIORER LE RESEAU ROUTIER ET FAVORISER LA MULTIMODALITE

B2.1 – Requalifier et pacifier le réseau viaire local pour un meilleur partage de l'espace public permettant une sécurisation des déplacements

Libellé de la mesure	Action-clé	Porteur	Court terme	Moyen terme	Long terme
1	Identifier et programmer la résorption des points durs de circulation	Identifier les points durs de circulation à travers la mise en place d'une méthodologie.	CA Roissy Pays de France		
		Résorber ou supprimer les points durs dans le cadre des requalifications de voiries communautaires.	CA Roissy Pays de France	En continu	
		Résorber les points durs de circulation dans le cadre du réaménagement des réseaux viaires	CD77 / CD95 / Communes	En continu	
2	Pacifier la voirie	Programmer la requalification des voiries communautaires	CA Roissy Pays de France	En continu	
		Définir des principes de partage pour les différents niveaux de voirie	CA / CD77 / CD95 / Communes		
		Réaliser des plans de circulations en privilégiant la mise en place de zones apaisées et en identifiant les secteurs prioritaires à pacifier	Communes		
3	Ajuster l'offre de stationnement et la réglementation à l'échelle territoriale	Etudier avec les gestionnaires de voirie une évolution des politiques de stationnement dans les secteurs en tension	CA Roissy Pays de France	En continu	
		Intégrer les futures orientations lors de la révision du SCOT.	CA Roissy Pays de France		
		Garantir une cohérence des politiques de stationnement avec le cadre réglementaire	Communes	En continu	
		Mutualiser les données des enquêtes de stationnement pour construire une base de données territoriale.	CA /CD77 / CD95 / Communes	En continu	

B2.2 - Participer à la mise en place d'une offre de transport attractive et hiérarchisée adaptée aux spécificités du territoire

Libellé de la mesure	Action-clé	Porteur	Court terme	Moyen terme	Long terme
1	Consolider et densifier le réseau de transport	Accompagner techniquement et financièrement la création des 3 lignes BHNS.	CA Roissy Pays de France		2030

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

		Appuyer le maintien de la SME 20 existante afin de garantir la desserte de Claye-Souilly.	CA Roissy Pays de France	En continu	
		Engager une étude d'opportunité concernant l'évolution du T5	CA Roissy Pays de France		2029
		Demander des points d'arrêts des lignes express sur le territoire.	CA Roissy Pays de France		
		Communiquer sur les offres de transports à la demande et leur fonctionnement.	CA Roissy Pays de France		
		Etudier l'implantation des pôles d'échanges multimodaux routiers	CD77/CD95/ID FM		
		Garantir le développement de l'offre de transport en commun en fonction des besoins : BHNS, lignes express	CD95/CD77 / Keolis/IDFM	En continu	
2	Rendre le réseau accessible aux personnes à mobilité réduite	Réaliser un état des lieux et prioriser la mise en accessibilité des arrêts de bus inscrites au SD'A	Gestionnaire de voiries / Syndicat Mixte de la Goële /communes	2023-2026	
3	Porter une politique incitative sur l'accès au transport	Poursuivre le financement des titres de transport scolaires.	CA Roissy Pays de France	En continu	
		Communiquer sur l'évolution de l'offre de transports pour accompagner les usagers	CA Roissy Pays de France		
		Continuer la mise en place de tarifs préférentiels pour des publics spécifiques	IDFM / CD95/ CD77	En continu	
		Poursuivre l'amélioration de l'information voyageurs	IDFM		

AXE B3 - FAVORISER L'USAGE DU VELO ET DE LA MARCHE A PIED

B3.1 - Mettre en place le schéma directeur cyclable intercommunal

	Libellé de la mesure	Action-clé	Porteur	Court terme	Moyen terme	Long terme
1	Accélérer la mise en œuvre du réseau cyclable	Mettre en œuvre le réseau cyclable intercommunal	CA Roissy Pays de France		2025-2030	
		Accompagner techniquement et financièrement les communes dans le développement d'infrastructures cyclables	CA Roissy Pays de France		2025-2030	
		Contribuer à la mise en œuvre du réseau cyclable	Gestionnaires de voirie		2025-2030	
		Mettre en œuvre les plans vélos	CD95 /CD77/ Communes/ ADP/ Région		En continu	

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

2	Organiser le stationnement vélo sur les pôles générateurs de trafic et les équipements majeurs	Equiper à horizon 2030 l'ensemble des équipements communautaires en stationnements vélo.	CA Roissy Pays de France	2025 - 2030		
		Intégrer les préconisations du futur plan des mobilités en Île-de-France lors de la révision du SCOT et des PLU	CA / Communes	En continu		
		Equiper les établissements scolaires en stationnements vélo	CD95/ CD77 / Région / communes	En continu		
		Ajuster de manière réaliste l'offre de stationnements vélo en gare	IDFM/ Keolis /SNCF	En continu		
		Intégrer les normes de stationnement vélo du futur PDMIF lors de la révision des PLU et du SCOT	Communes / CA	En continu		
3	Promouvoir la pratique cyclable à travers le développement des services vélos	Mettre en place l'aide au financement des VAE	CA Roissy Pays de France	En continu		
		Communiquer sur les actions existantes, en lien avec la Fabrique du Vélo.	CA Roissy Pays de France	En continu		
		Continuer l'expérimentation de services vélos	Communes			
		Organiser des évènements avec des acteurs locaux autour du vélo et du développement durable	CA /CD77 / CD95 / Communes	En continu		
B3.2 - Favoriser la marchabilité du territoire						
Libellé de la mesure		Action-clé	Porteur	Court terme	Moyen terme	Long terme
1	Identifier et traiter les discontinuités modes actifs pour sécuriser les déplacements	Réaliser en priorité des aménagements cyclables entre les pôles générateurs et les lieux de vie	CA Roissy Pays de France	2025-2030		
		Garantir la continuité des itinéraires modes actifs.	CA Roissy Pays de France	En continu		
		Identifier les différentes coupures modes actifs et les résorber	Gestionnaires de voirie	En continu		
2	Rendre l'espace public accessible	Garantir l'accessibilité des équipements communautaires en lien avec les PAVE communaux.	CA Roissy Pays de France	En continu		
		Mettre en place les PAVE	Communes	En continu		

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

3	Favoriser et promouvoir la pratique des modes actifs auprès de tous les publics	Développer les dispositifs « Liberté Pieds » et « Savoir Rouler à Vélo » auprès des établissements scolaires du territoire	CD95/CD77 /communes	En continu
---	--	--	---------------------	------------

AXE B4 - ACCOMPAGNER LES USAGERS VERS DES PRATIQUES DE MOBILITE PLUS DURABLES

B4.1 - Développer le management de la mobilité à travers des alternatives innovantes

	Libellé de la mesure	Action-clé	Porteur	Court terme	Moyen terme	Long terme
1	Inciter la mise en place de Plan de Mobilité Employeur Commun sur les zones d'activités	Poursuivre la réalisation des 13 PDMEC avec l'appui des CCI et mettre en place des actions concrètes Inciter à la réalisation de plans de mobilité.	CA Roissy Pays de France	2023-2027	En continu	
2	Réfléchir à la mise en place d'outils de management de la mobilité à destination du grand public	Relancer la tournée rebond afin d'amener les services à proximité des populations. Proposer et accompagner des solutions de management de la mobilité.	CA Roissy Pays de France	2025		

B4.2 - Favoriser des usages partagés de la voiture et des mobilités décarbonées

	Libellé de la mesure	Action-clé	Porteur	Court terme	Moyen terme	Long terme
1	Promouvoir l'offre de covoiturage	Communiquer sur les offres existantes Mettre en œuvre des dispositifs de covoiturage et réaliser des PEMR	CA Roissy Pays de France CD95/CD77/ID FM		En continu	
2	Communiquer sur l'usage partagé de la voiture et location des véhicules	Communiquer sur les offres existantes.	CA Roissy Pays de France		En continu	
3	Participer à la décarbonation des mobilités à travers le schéma directeur des énergies territorial (SDET)	Finaliser et mettre en œuvre le SDET en priorisant l'installation des stations d'énergie à proximité des pôles générateurs de trafic Communiquer sur les aides existantes pour inciter à la décarbonation des mobilités Déployer des stations d'IRVE et GNV Proposer une planification à l'échelle départementale voire régionale	CA Roissy Pays de France CA Roissy Pays de France Syndicats d'énergie CD95/CD77/Région	2026	En continu	2025-2027

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026

FINANCEMENT

Coûts par action

Le plan d'actions du PLM se compose de 11 actions déclinées en 28 mesures, de portée et d'avancement très divers : certaines sont encore à l'étape d'idée ou d'intention (*exemple sur l'action B4.1, avec la volonté de relancer la tournée rebond*), tandis que d'autres ont fait l'objet d'études techniques plus ou moins poussées (*exemples de l'action B1.1 avec la réalisation des PEM ou la réalisation des programmes de modernisation des RER B et D*). Certaines actions peuvent renvoyer à des études complémentaires (*exemple de l'action A1.1 renvoyant à l'étude d'opportunité sur la création de la ligne 19 du Grand Paris Express*) tandis que d'autres renvoient à des principes opérationnels (*exemple de l'action B.2.2 sur la mise en accessibilité des arrêts de bus inscrits au SD'AP*) ou encore d'autres relèvent davantage d'un rôle de suivi et d'accompagnement nécessitant principalement des moyens humains (*exemple de l'action A.2.1 avec l'accompagnement du projet Agoralim pour la communauté d'agglomération*). Par ailleurs, certaines propositions correspondent à la poursuite d'actions déjà engagées (*action B3.1 sur la mise en œuvre du schéma directeur cyclable intercommunal*).

La mise en œuvre du plan d'actions du PLM n'entraînera donc pas forcément que des dépenses nouvelles mais peut se traduire par la réorientation des budgets de fonctionnement et d'investissement des collectivités et autres maîtres d'ouvrage concernés.

Enfin, pour un certain nombre d'actions, les coûts sont intégrés dans les coûts globaux de l'aménagement de l'espace public et peuvent donc difficilement être individualisés (par exemple les coûts concernant la requalification des voiries communautaires dans le budget de la communauté d'agglomération).

Afin de couvrir les besoins en ressources humaines liés à la mise en œuvre de nombreuses actions, deux équivalents temps plein supplémentaires ont été comptabilisés pour la Communauté d'Agglomération.

Les estimations financières constituent des ordres de grandeur, sujets à évolution en fonction de multiples paramètres : faisabilité technique complexe, opportunité offerte par un nouveau dispositif financier, résultats d'études à venir...

L'estimation globale du coût de mise en œuvre du PLM s'élève à 1,54 milliards d'euros sur 5 ans, dont 129 millions à la charge de la communauté d'agglomération. A ce montant peut s'ajouter le coût des grandes infrastructures franciliennes mentionnées dans le Plan Local de Mobilité : le CDG Express (2,2 milliards d'euros), la LGV Roissy-Picardie (391 millions d'euros), les projets de modernisation des lignes RER B (3,5 milliards d'euros) et RER D (6 milliards d'euros), la réalisation de la ligne 17 du Grand Paris Express (2,6 milliards d'euros).

Axe	Action	Coût CA Roissy Pays de France (en k€)	Coût autres partenaires (en k€)
AXE A1 - REALISER LES INFRASTRUCTURES INDISPENSABLES AU FONCTIONNEMENT METROPOLITAIN	A.1.1 - Soutenir et accompagner les projets d'amélioration des transports lourds, essentiels à la desserte du territoire	/	500 k€ <i>Auxquels s'ajoutent 14 691,5 M€ de projets d'infrastructures lourdes</i>
	A.1.2 - Structurer un réseau viaire multimodal pour garantir l'accessibilité routière du territoire, tout en limitant les nuisances	2 000 k€	1 123 000 k€
AXE A2 - CONTRIBUER A L'ARMATURE LOGISTIQUE METROPOLITAINE	A.2.1 - Définir la stratégie logistique du Grand Roissy – Le Bourget et sa déclinaison territoriale	550 k€	0 k€ <i>Auxquels s'ajoutent 1 400 M€ de projets d'infrastructures lourdes</i>
	A.2.2 - Encadrer et optimiser les flux de marchandises	65 k€	/
AXE B1 - ORGANISER LES RABATTEMENTS ET FACILITER L'INTERMODALITE	B1.1 - Aménager des pôles d'échanges multimodaux qualitatifs pour favoriser l'intermodalité	30 463 k€	71 230 k€
AXE B2 - AMELIORER LE RESEAU ROUTIER ET FAVORISER LA MULTIMODALITE	B2.1 – Requalifier et pacifier le réseau viaire local pour un meilleur partage de l'espace public permettant une sécurisation des déplacements	52 500 k€	21 840 k€
	B2.2 - Participer à la mise en place d'une offre de transport attractive et hiérarchisée adaptée aux spécificités du territoire	18 333 k€	173 318 k€
AXE B3 - FAVORISER L'USAGE DU VELO ET DE LA MARCHÉ A PIED	B3.1 - Mettre en place le schéma directeur cyclable intercommunal	24 048 k€	11 745 k€
	B3.2 - Favoriser la marchabilité du territoire	1 085 k€	2 140 k€
AXE B4 - ACCOMPAGNER LES USAGERS VERS DES PRATIQUES DE MOBILITE PLUS DURABLES	B4.1 - Développer le management de la mobilité à travers des alternatives innovantes	190 k€	100 k€
	B4.2 - Favoriser des usages partagés de la voiture et des mobilités décarbonées	136 k€	4 100 k€
Coût commun à l'ensemble des actions (moyens humains)		450 k€	/
TOTAL		129 820 k€	1 407 473 k€
		1 537 293 k€	

Accusé de réception en préfecture
077-217705144-20261005-26_13225-DE
Date de télétransmission : 05/10/2026
Date de réception préfecture : 05/10/2026