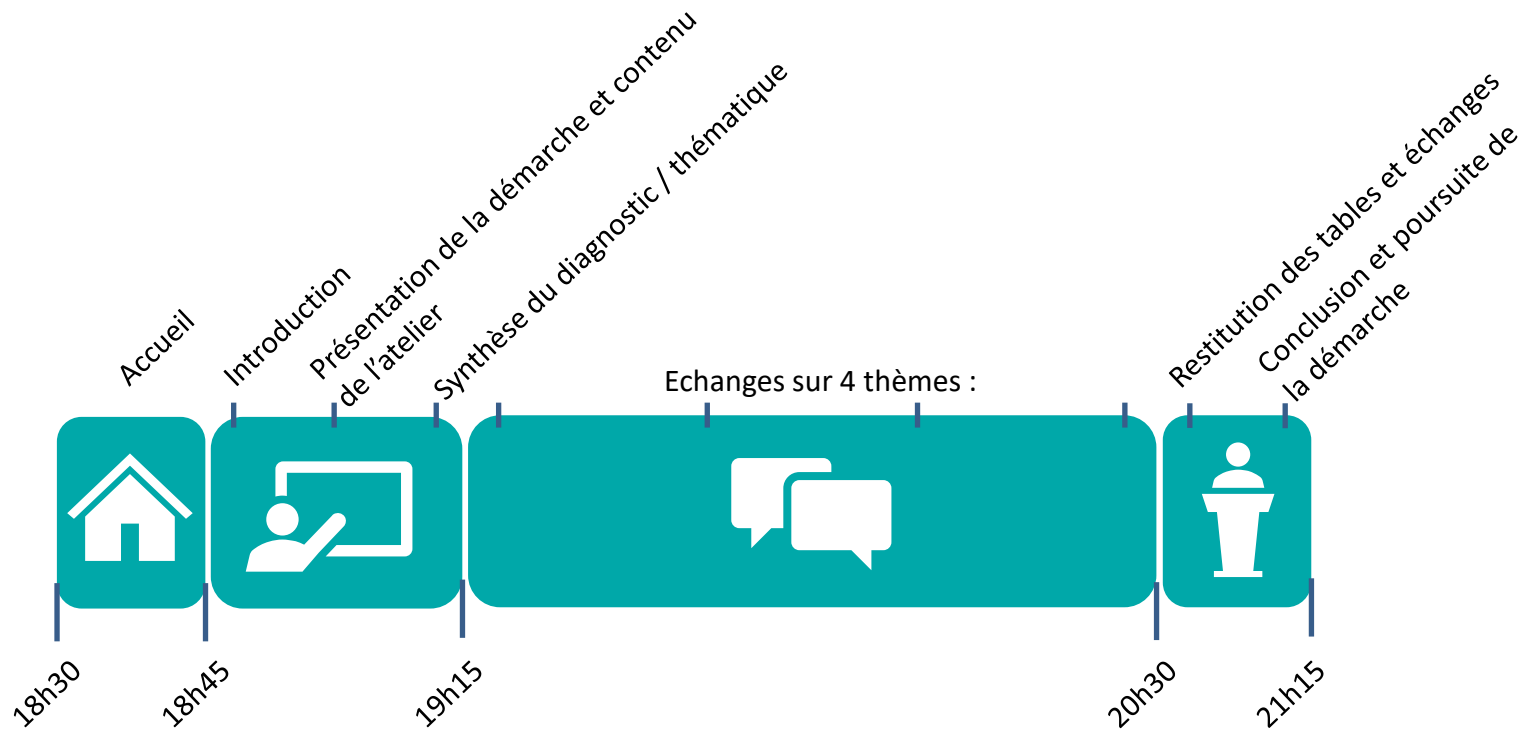




Plan des mobilités durables

Atelier participatif - 05/12/22

Déroulement de l'atelier





PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE ET DES ÉTAPES DE CONCERTATION

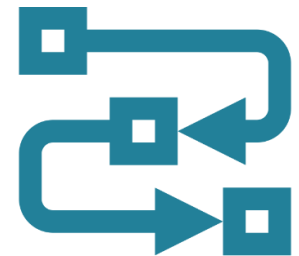
► Objectifs de la démarche

- **Permettre de sensibiliser** sur le changement des pratiques de mobilités
- Prendre en compte les difficultés rencontrées dans les différents secteurs tout en **menant un raisonnement à l'échelle globale de la Ville**
- **Exprimer auprès des partenaires** en charge de l'organisation des transports franciliens, via le PMD, **le manque de développement de l'offre de transport**
- Proposer un plan d'action permettant un **meilleur partage de l'espace public**
- **Travailler sur les mobilités actives**



► Méthodologie

- Etape 1 : **Diagnostic**
- Etape 2 : **Elaboration du Plan d'action**
- Etape 3 : **Mise en œuvre du Plan d'action**



Une démarche co-construite

- ▶ **Le Plan des Mobilités Durables, une démarche co-construite et partagée**
- ▶ **Des réunions d'échanges organisées en phase de diagnostic avec :**
 - **Les services et les élus** de la commune
 - **Les partenaires** (Grand Orly Seine Bièvre, Département, Région, RATP, Wissous)
- ▶ **Différents temps de concertation et de recueil des avis**
 - **Une enquête participative** du 18 avril au 18 mai avec 512 répondants
 - **Un bureau des Conseils de quartier** le 18 mai
 - **Un atelier avec les jeunes** le 25 mai
 - **Un diagnostic urbain** le 5 juillet
 - Et aujourd'hui un **atelier participatif** avec les habitants
- ▶ **Une enquête d'un mois**
 - En ligne et avec des versions papiers
 - **Plus de 500 répondants**





DIAGNOSTIC DES DÉPLACEMENTS

► **Parts modales**

(données de l'Enquête Globale Transports de 2010)



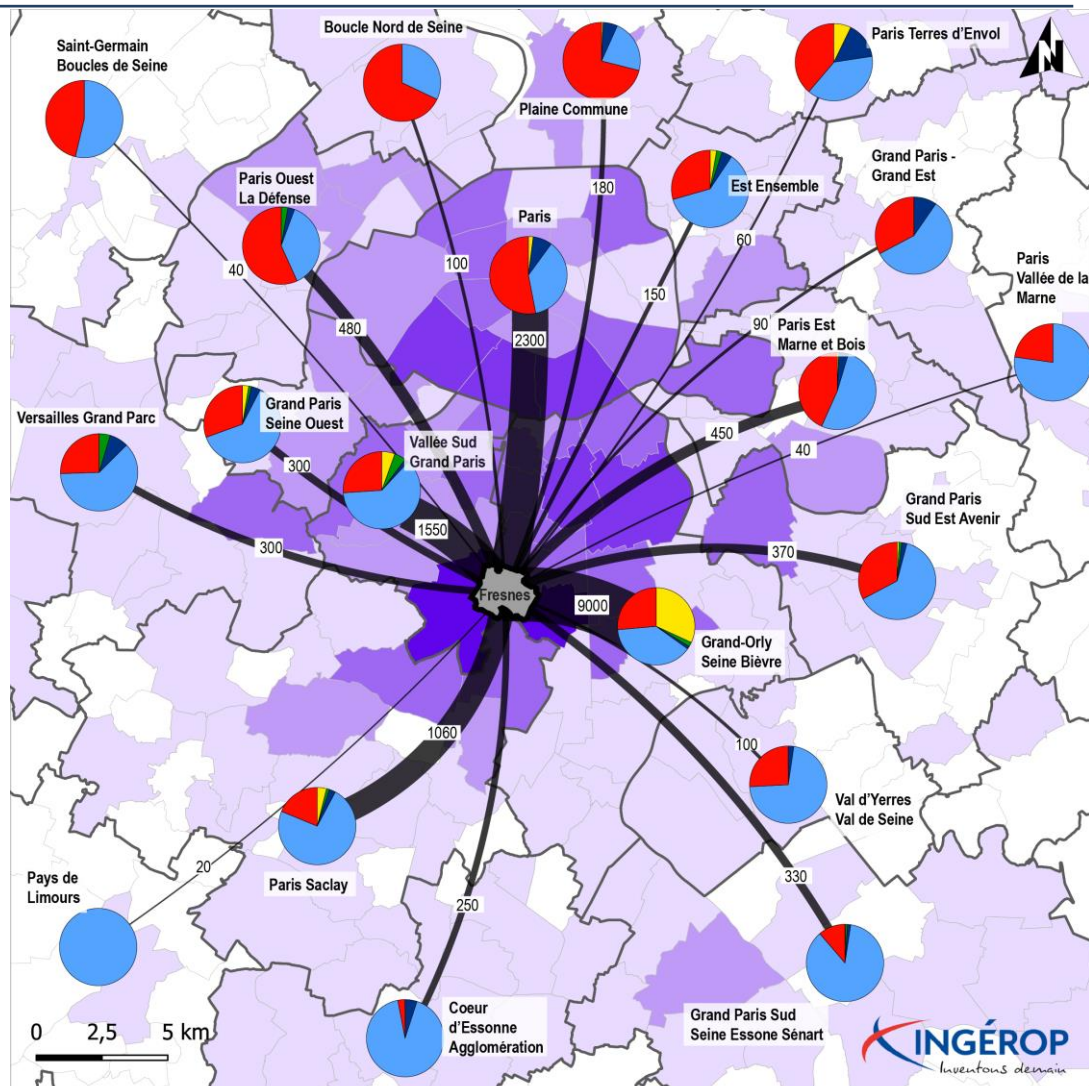
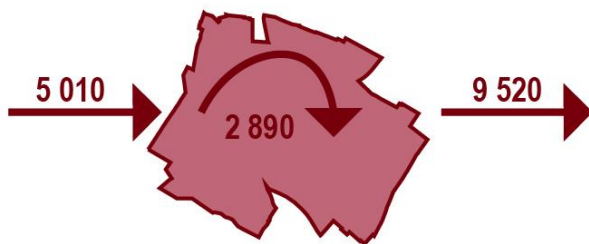
Secteur de Fresnes	2,5 %	35,5 %	13,5 %	48,5 %
Département du Val-de-Marne	3 %	41 %	21 %	35%
Région Île-de-France	0,5 %	55 %	18 %	26,5 %

Une augmentation de la pratique du vélo constatée ces dernières années et accélérée depuis le COVID

Une utilisation importante de l'automobile

Des actifs se déplaçant majoritairement en voiture et en transports collectifs

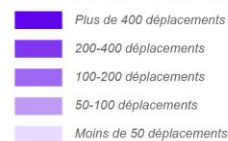
- Une utilisation plus importante des transports en commun vers le Nord
- Au sein de l'EPT, un recours à des transports durables (modes actifs et transports collectifs)



Sources : Découpage communal de la France métropolitaine, EPCI, INSEE, 2020 / Mobilités professionnelles localisées au lieu de travail, INSEE, 2018

Flux domicile-Travail

Déplacements depuis Fresnes par commune de destination



Part modale des flux entrants depuis Fresnes par EPCI



Flux quotidiens à l'échelle intercommunale (dans les deux sens)



1/3 des déplacements sortants de Fresnes au sein de l'EPT se font en modes actifs, une pratique à accompagner notamment sur le volet cyclable



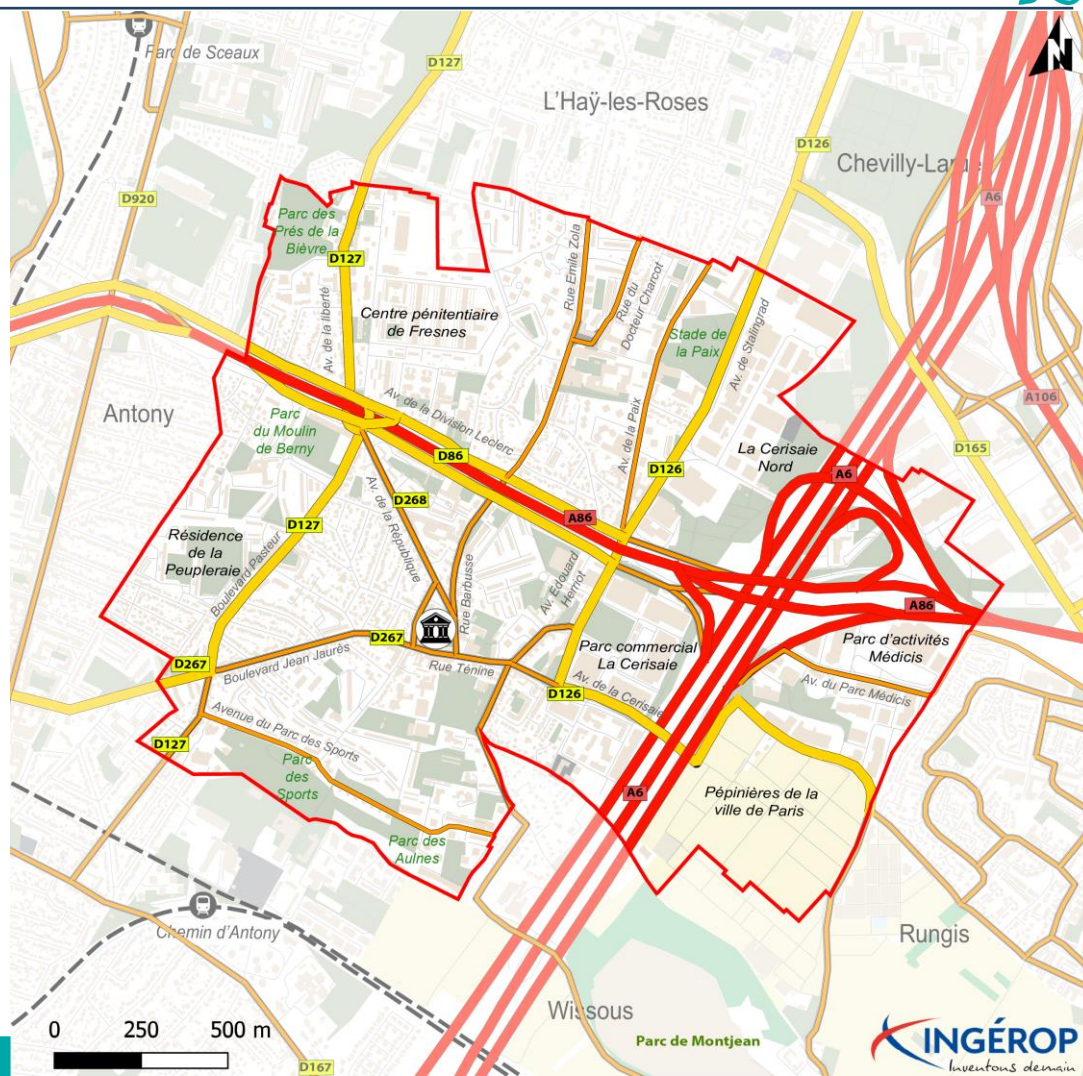
► Un réseau hiérarchisé

- Le réseau autoroutier (A68/A6)
- Le réseau structurant (RD86/RD126/RD127)
- Le réseau de desserte des quartiers
- Le réseau résidentiel

► Certains axes traversant Fresnes accueillent un trafic important

- Le réseau autoroutier
- Les axes départementaux Nord-Sud au Nord de l'A86

► Des vitesses excessives recensées sur certains axes (par exemple rues du Docteur Emile Roux, et du Docteur Charcot)



Sources : MOS, IPR, 2017 / Routes 500, BD TOPO, IGN, 2021 / Gares et réseau ferré, Ile-de-France Mobilités, 2022

Hiérarchisation du réseau routier

Organisation du territoire

- Commune de Fresnes
- Limites communales
- Réseau ferré

- Mairie de Fresnes
- Gare

Réseau routier

- Réseau autoroutier
- Réseau structurant
- Réseau de desserte des quartiers
- Réseau résidentiel

Un réseau routier actuellement peu favorable aux modes actifs avec des grands axes concernés par les flux de transit et des axes locaux étroits avec du stationnement, un nouveau partage de la voirie à envisager sur certains axes



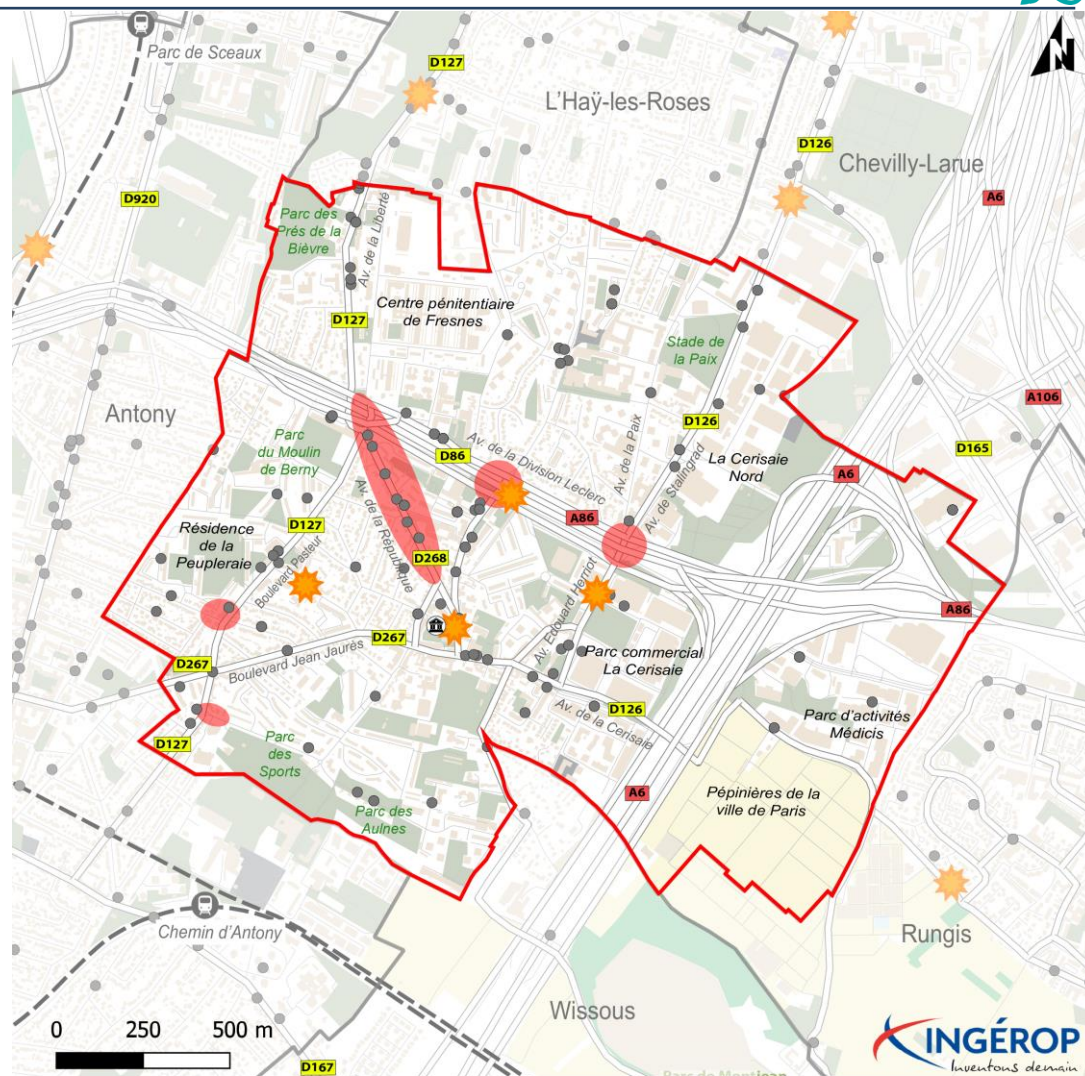
► **Des accidents** notamment concentrés dans les secteurs :

- du centre ville
- de Sablonnière
- de Fosse aux Loups au Nord
- de Bergonie Frères Lumière au Nord-Ouest de Fresnes

► **Peu d'accidents vélos recensés**

► **Des secteurs considérés comme accidentogènes**

- Rue Yvon / boulevard Pasteur
- Ronds-points de l'Avenue de la Division Leclerc
- Avenue de la République
- Parking devant la piscine Avenue du Parc des Sports



Sources : MOS, IPR, 2017 / Gares et réseau ferré, Ile-de-France Mobilités, 2021 / Routes 500, IGN, 2017 / Accidents corporels de la circulation, OpenDataSoft, 2021

Accidentalité

Organisation du territoire

- Commune de Fresnes
- Limites communales
- Réseau ferré

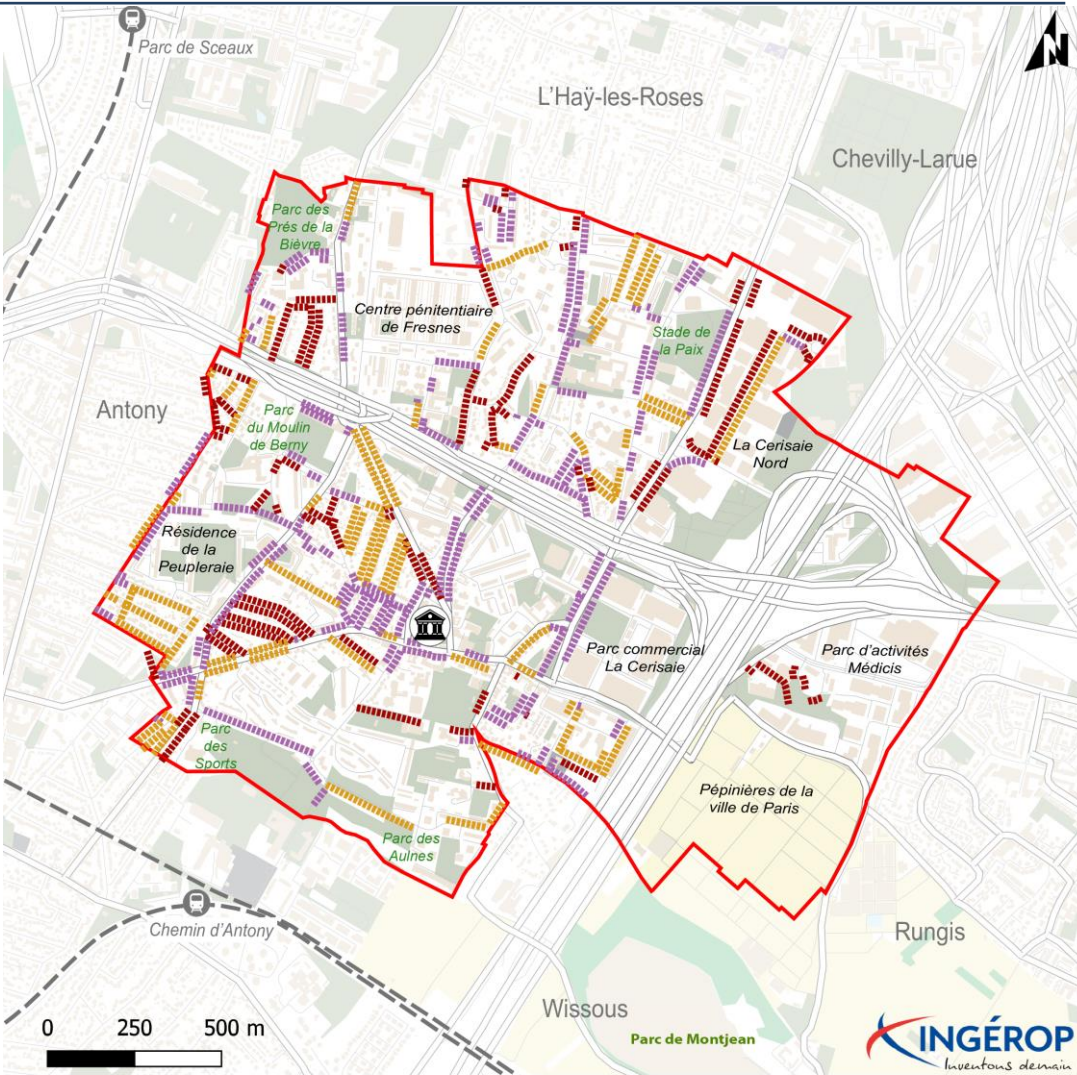
- Mairie de Fresnes
- Gare

Accidents survenus à Fresnes

- Accident impliquant au moins un vélo (2005-2017)
- Accident autres véhicules (2012-2019)
- Secteur considéré comme accidentogène

Des accidents majoritairement recensés sur les grands axes, notamment départementaux, en lien avec leur fréquentation importante

- ▶ **Des parkings publics, gratuits et sans limite de temps** (République, Saint-Eloi, Charcot Zola)
- ▶ **Des zones de stationnement à durée limitée**
- ▶ **Pas de stationnement payant** (ce qui est le cas dans des communes à proximité)
- ▶ **Une emprise importante de la voirie occupée par du stationnement**
 - Une présence accrue de stationnement non matérialisé, notamment sur trottoir



Sources : Routes 500, IGN, 2017 / Image aérienne, IGN, 2021 / Données Ingérop

Localisation du stationnement

Organisation du territoire

- Limites communales
- Mairie de Fresnes
- Réseau ferré
- Gare

Localisation du stationnement

- Stationnement marqué
- Stationnement mixte (marqué et non marqué)
- Stationnement non marqué

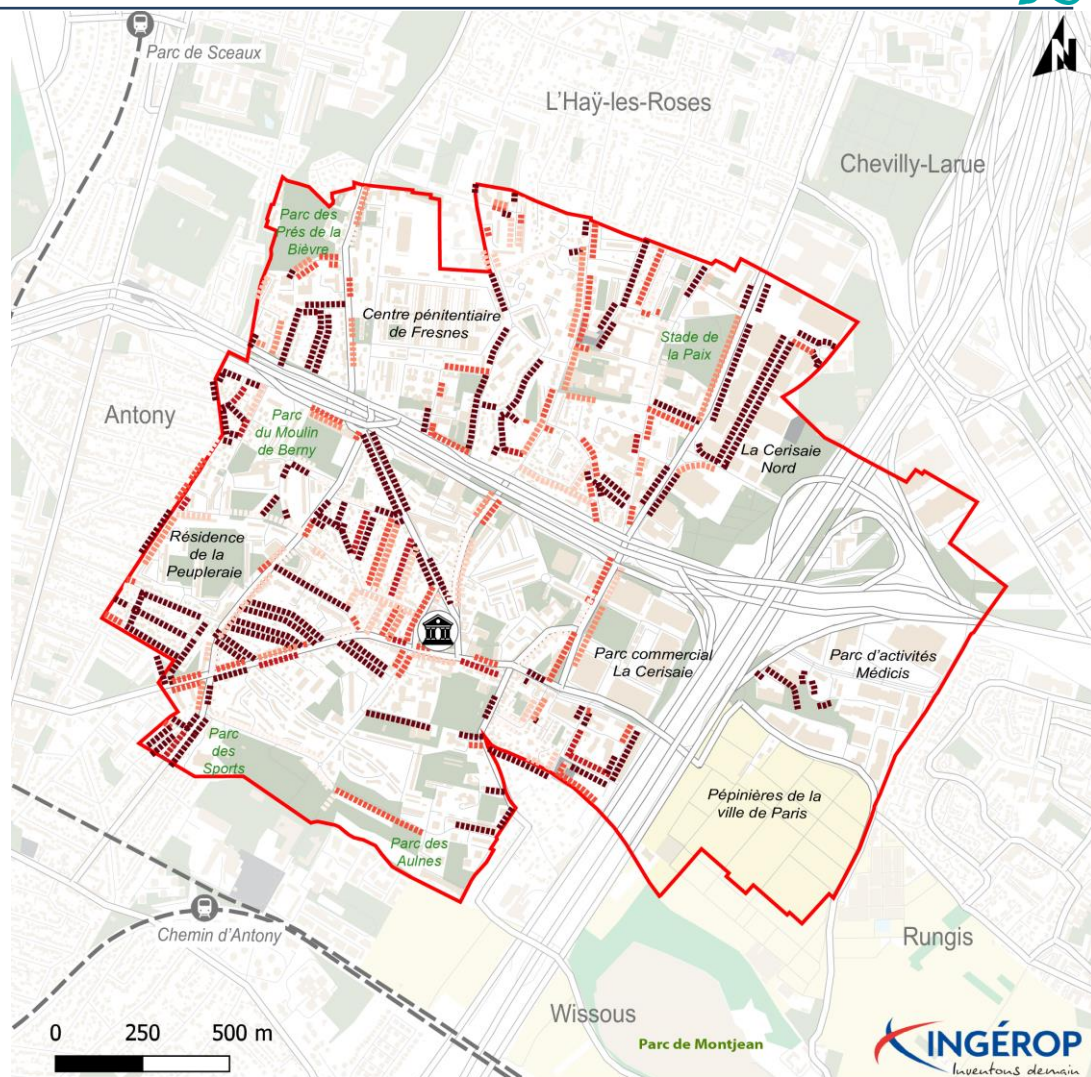
Du stationnement fortement présent dans les zones résidentielles, que ce soit une offre matérialisée ou non

► Des espaces de stationnement fortement occupés

- **Taux d'occupation moyen** d'environ **81%** pour le **stationnement matérialisé**
- **Taux d'occupation moyen** de **120%** pour le **stationnement mixte** (secteurs avec du stationnement matérialisé et du stationnement non matérialisé)

► Une importante sur-occupation de l'espace disponible pour le stationnement

- **2 627 voitures** comptabilisées sur l'espace public pour **2 069 places matérialisées**, soit un **taux d'occupation général de 127%**



Sources : Routes 500, IGN, 2017 / Image aérienne, IGN, 2021 / Données Ingérop

Taux d'occupation du stationnement

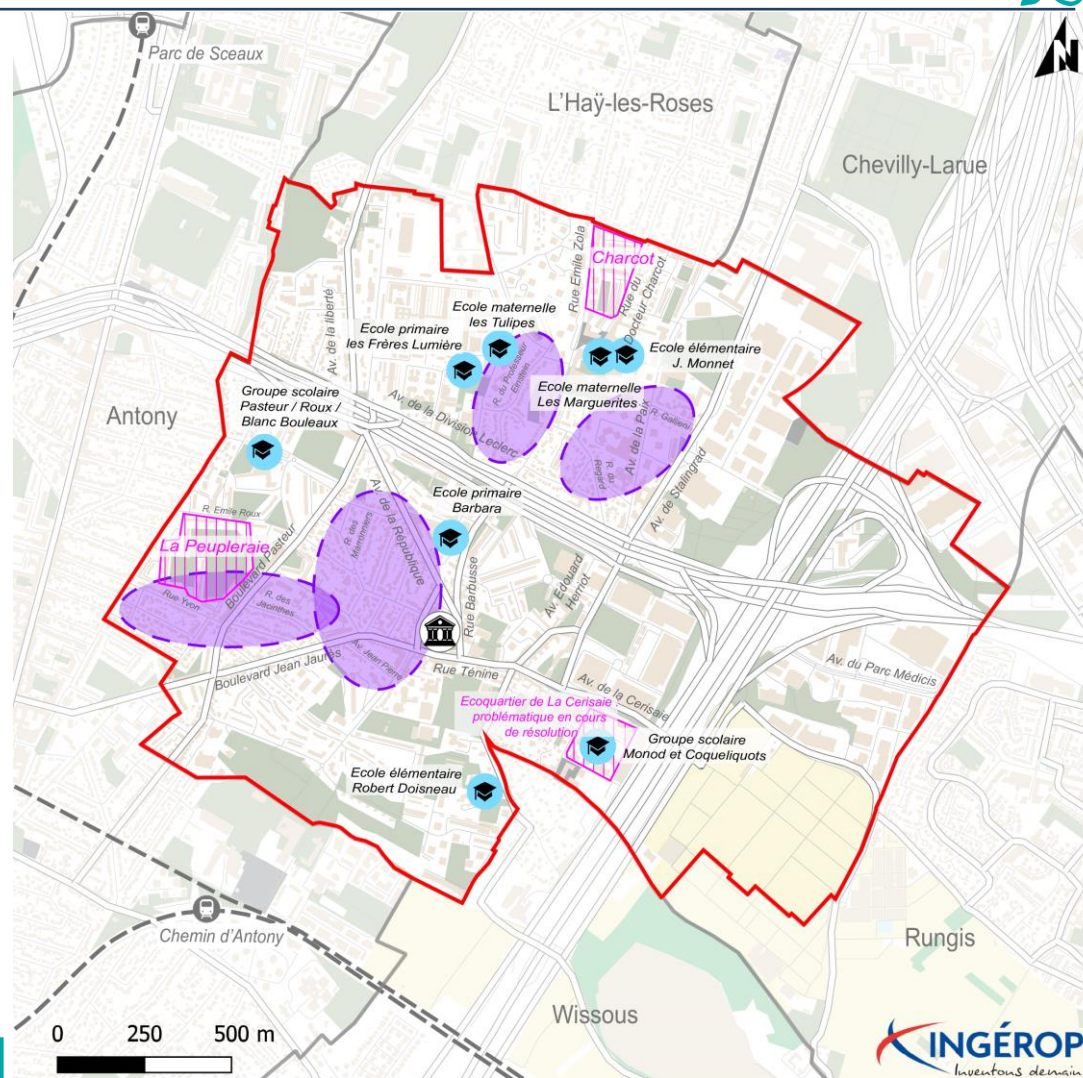
Organisation du territoire

- Limites communales
- Mairie de Fresnes
- Réseau ferré
- Gare

Localisation du stationnement

- Entre 14% et 70%
- Entre 70% et 80%
- Entre 80% et 90%
- Entre 90% et 100%
- Entre 100% et 120% (stationnement illégitime)
- Plus de 120% (stationnement illégitime)

- **Un débordement du stationnement résidentiel sur voirie** à l'origine de difficultés de circulation sur les trottoirs dans les espaces pavillonnaires
- **Un stationnement / arrêt de véhicules au niveau des établissements scolaires**
- **Un stationnement sur l'espace public dans les quartiers d'habitat collectifs**
- **Du stationnement ventouse dans les parkings** (véhicule en stationnement sur une longue durée)



Sources : MOS, IPR, 2017 / Routes 500, IGN, 2017 / Gares et réseau ferré, Ile-de-France Mobilités, 2022 / Aménagements cyclables, GéoVelo, 2021

Problématiques de stationnement

Organisation du territoire

- Limites communales
- Mairie de Fresnes
- Réseau ferré
- Gare

Problématiques de stationnement

Stationnement pavillonnaire

- Débordement du stationnement pavillonnaire sur voirie

Stationnement aux abords des écoles

- Etablissements scolaires engendrant des problématiques de stationnement

Stationnement dans les quartiers d'habitat collectif

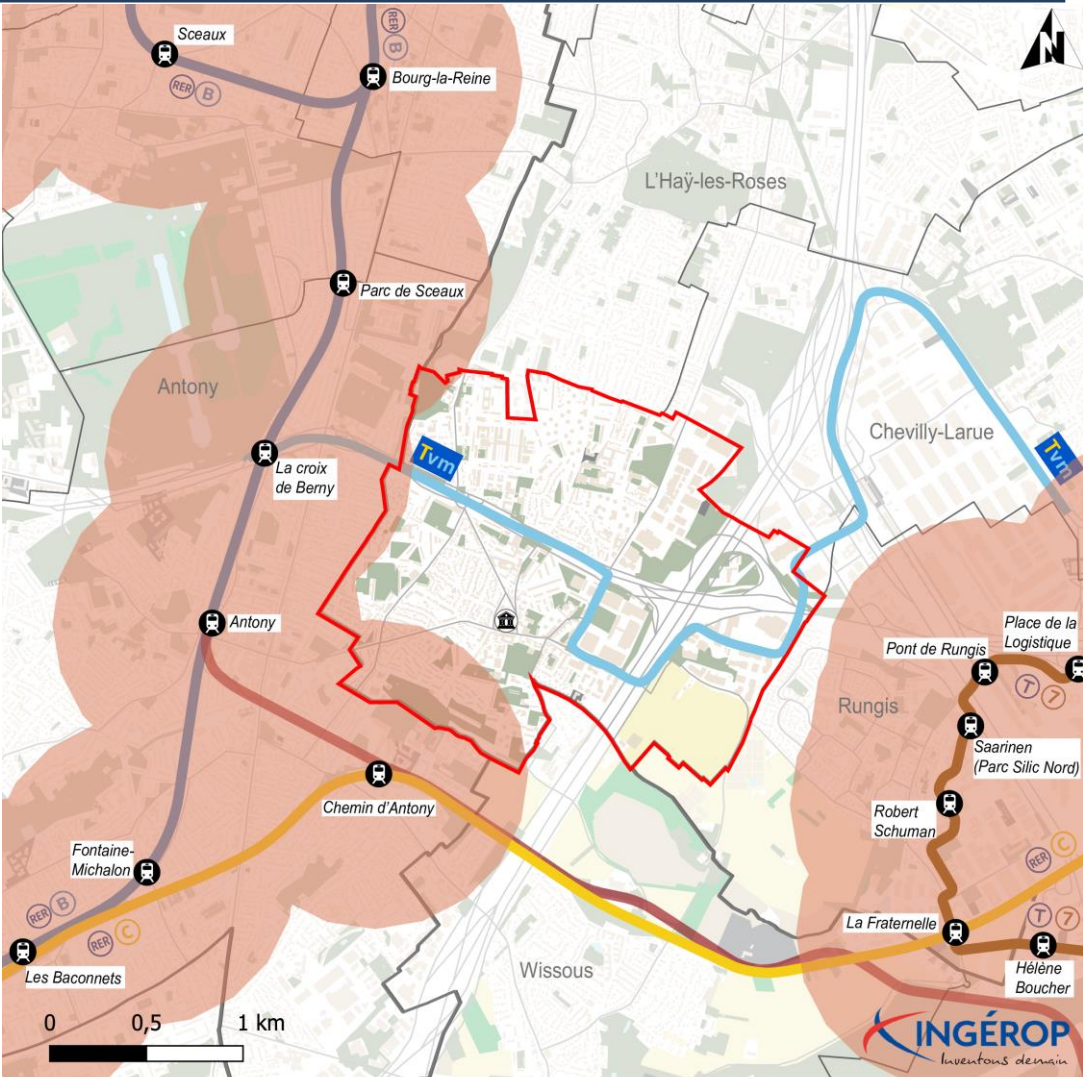
- Résidences dont le stationnement déborde sur l'espace public

Des problématiques de stationnement différentes selon les quartiers avec des pistes d'actions spécifiques (réglementation sur voirie, repartage de l'espace public, travail avec les bailleurs, sensibilisation)

- **Un réseau de transports collectifs ferré accessible à l'extérieur de la commune**

 - Deux lignes RER passant à proximité : RER B et C
 - Le tramway T7, à l'Est, assez éloignée de Fresnes (permet de rejoindre Villejuif et l'aéroport d'Orly)
- **Un territoire communal peu couvert par les aires d'accès piétonnes du réseau ferré**
- **D'après l'enquête :**

 - 47% des répondants déclarent utiliser le RER B
 - 34% le Trans-Val-de-Marne (TVM)
 - 5% le RER C
 - 14% n'utilisent aucune de ces lignes
- Parmi les 68% de répondants qui utilisent une gare à proximité pour venir ou sortir de Fresnes, la plupart utilisent La Croix de Berny (RER B)



Sources : MOS, IPR, 2017 / Gares et réseau ferré, Ile-de-France Mobilités, 2021 / Routes 500, IGN, 2017

Couverture géographique des espaces bâtis aux gares

Organisation du territoire

-  Commune de Fresnes
-  Limites communales
-  Réseau ferré



- Mairie de Fresnes
- Gare

Réseau de transport en commun lourd

-  RER B
-  RER C
-  TRAMWAY T7
-  TRANS-VAL-DE-MARNE
-  ORLYVAL (tarification spéciale aéroport)

Accessibilité aux gares

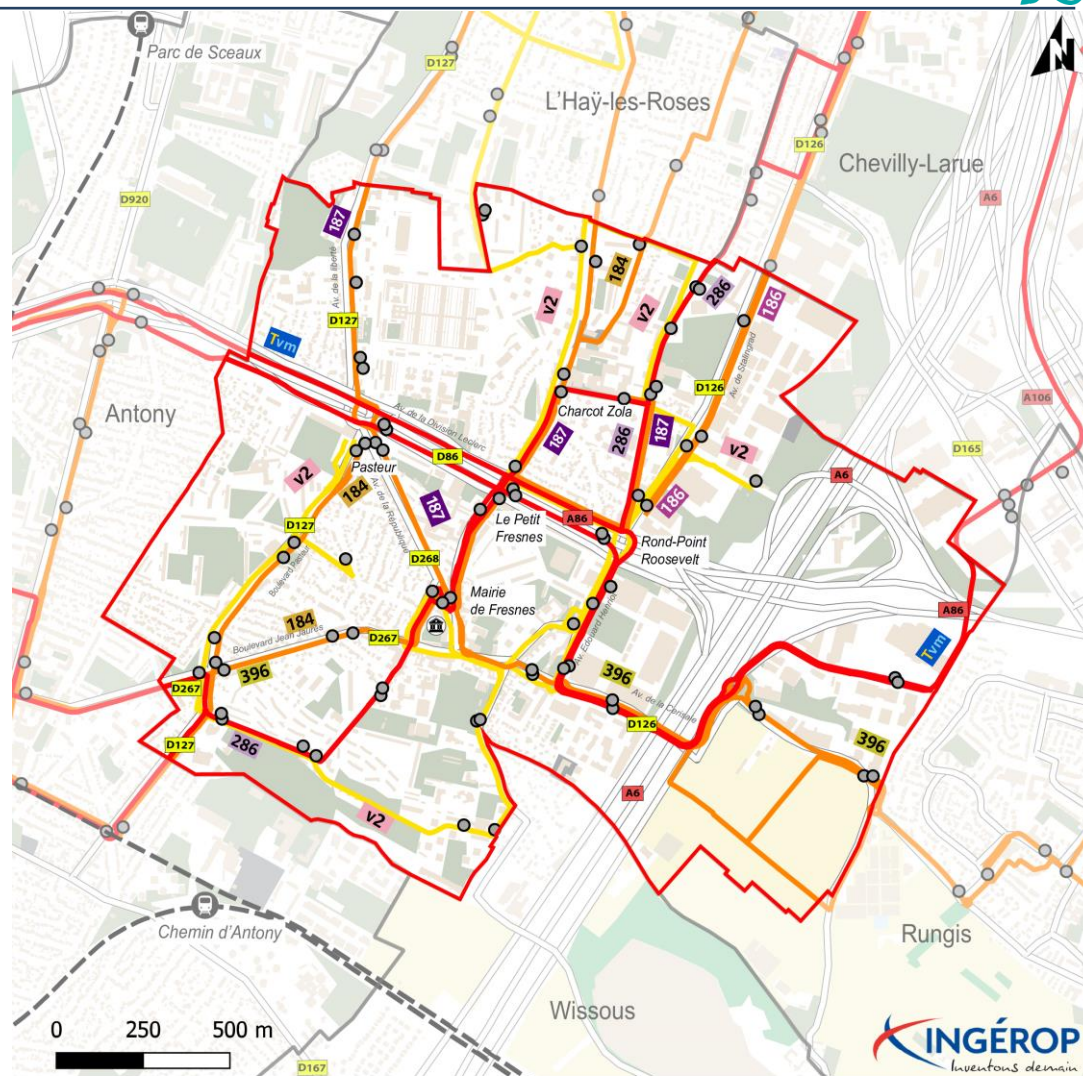
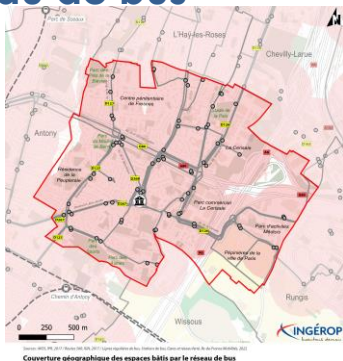
-  800m autour des gares

Une offre en transports collectifs ferrée cantonnée à l'extérieur du territoire communal, mais fortement structurante pour les Fresnois (principalement le RERB)



- Une desserte par 7 lignes de bus du réseau RATP (incluant le TVM)
- Des fréquences de passage globalement élevées
- Presque tous les points d'arrêt bus sont accessibles aux PMR
- D'après l'enquête, le bus est utilisé par près de 2/3 des répondants
- Une couverture quasi-générale de Fresnes par le réseau de bus

- Presque tous les habitants **vivent à moins de 300m d'un arrêt de bus**



Sources : MOS, IPR, 2017 / Routes 500, IGN, 2017 / Lignes régulières de bus, Station de bus, Gares et réseau ferré, Île-de-France Mobilités, 2022 / Fiches des horaires de bus, RATP, 2021-2022

Fréquence des lignes de bus

Organisation du territoire

- Commune de Fresnes
- Limites communales
- Réseau ferré

- Mairie de Fresnes
- Gare
- Arrêt de bus

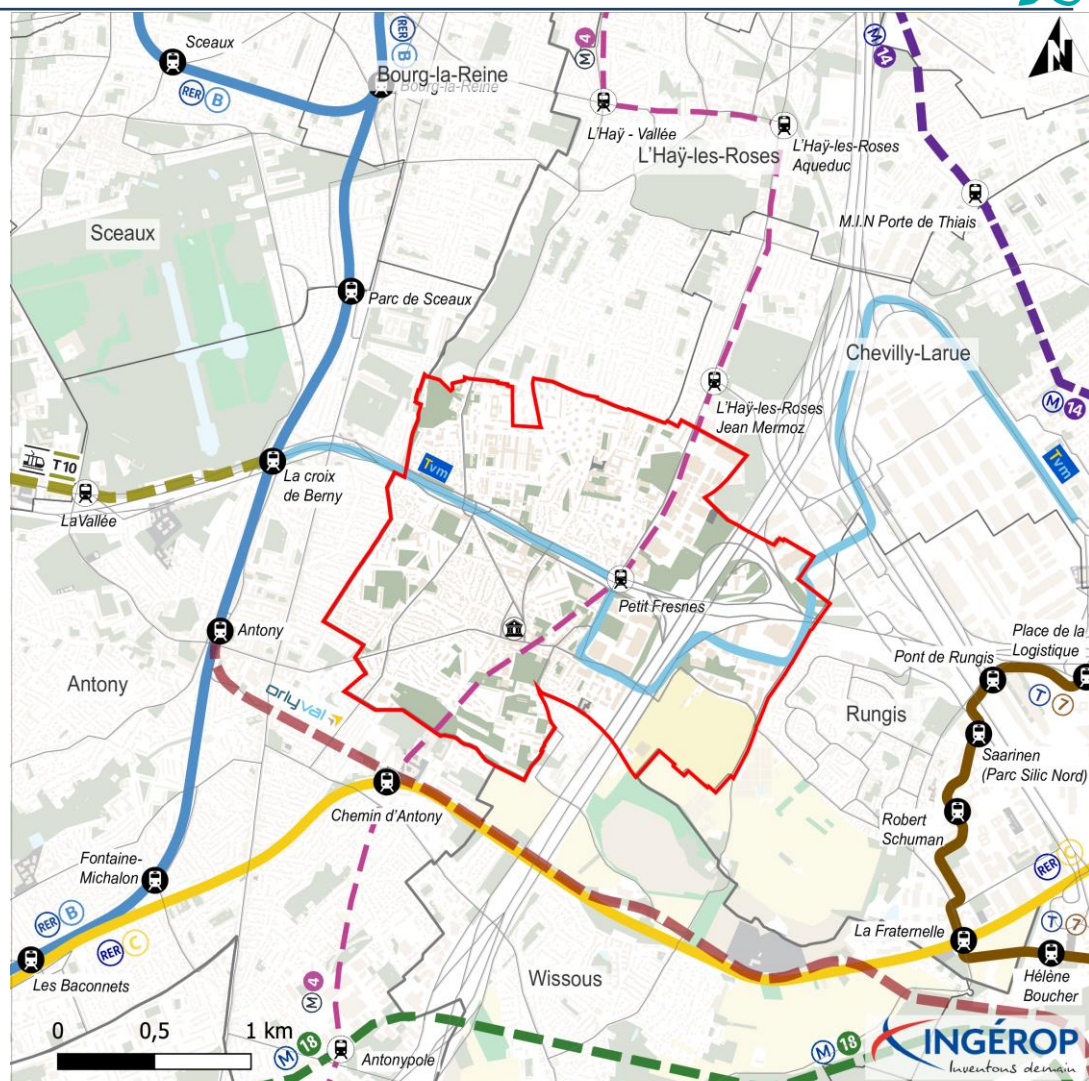
Fréquence moyenne des lignes de bus en heure de pointe du matin

- Fréquence comprise entre 3 et 8 mn
- Fréquence comprise entre 8 et 15 mn
- Fréquence de plus de 15 mn

Un maillage globalement efficace du territoire par le réseau de bus, permettant un rabattement vers le réseau de transports lourds



- **Plusieurs projets du Grand Paris Express** (lignes 14 et 18) à proximité
- **Projet de nouvelle ligne de tramway T10 à l'Ouest : gare La croix de Berny**
- **Réorganisation du réseau de bus** en lien avec l'évolution de l'offre de transport du réseau lourd
- **RER B/C : modernisation des trains / renouvellement du matériel**
- **Projets en cours de réflexion**
 - **Projet d'extension de la ligne 4, porté par des élus locaux**
 - **Projet d'évolution de la ligne Orlyval**



Sources : Projets de gares et de réseau ferré, Ile-de-France Mobilités, 2021 / Routes 500, IGN, 2017 / MOS, Institut Paris Région, 2017

Projets de transports collectifs

Organisation du territoire

- Commune de Fresnes
- Limites communales
- Mairie de Fresnes
- Gare en projet
- Gare existante

Réseau de transport en commun lourd

- RER B
- RER C
- TRAMWAY T7
- TRANS-VAL-DE-MARNE

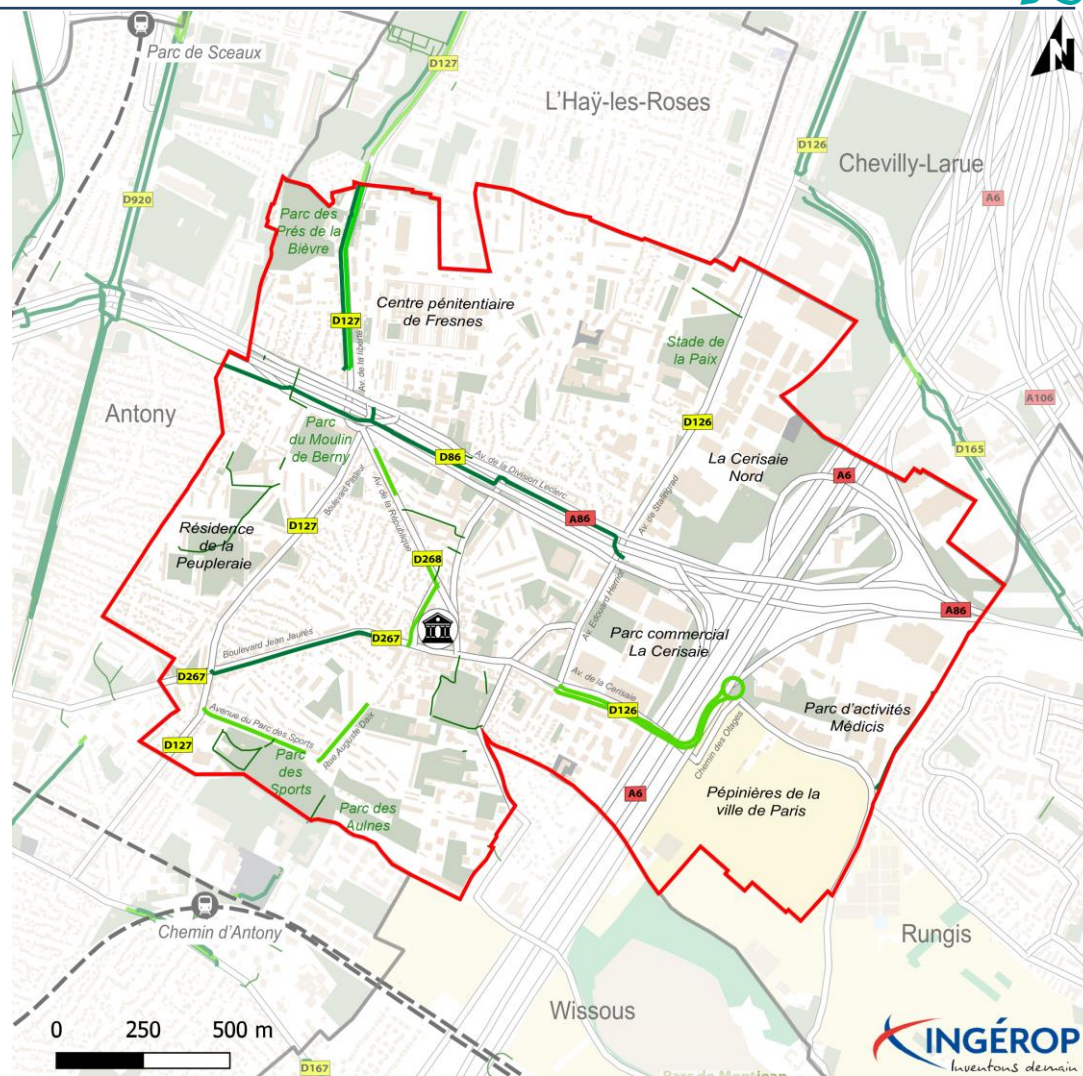
Réseau de transport en projet

- MÉTRO 14
- MÉTRO 18
- TRAMWAY T10
- ORLYVAL (transformation de la ligne)
- Projet en réflexion porté par certains territoires
- MÉTRO 4

De nombreux projets de transports lourds, pour la plupart à l'extérieur du territoire communal (mais accessibles à vélo avec un travail sur les continuités)



- Des aménagements cyclables discontinus relativement peu nombreux sur la commune (principalement sur les RD)
- Différents types d'aménagements cyclables
- Des aménagements parfois peu adaptés
- A proximité des Fresnes, des itinéraires cyclables continus sur la RD920 à l'Ouest et sur la RD165 à l'Est
- Une forte demande en améliorations exprimée par les usagers via le Baromètre des Villes cyclables



Sources : MOS, IPR, 2017 / Gares et réseau ferré, Ile-de-France Mobilités, 2021 / Routes 500, IGN, 2017 / Aménagements cyclables, Géovelo, 2021

Aménagements cyclables

Organisation du territoire



Commune de Fresnes

Limites communales

Réseau ferré



Mairie de Fresnes

Gare

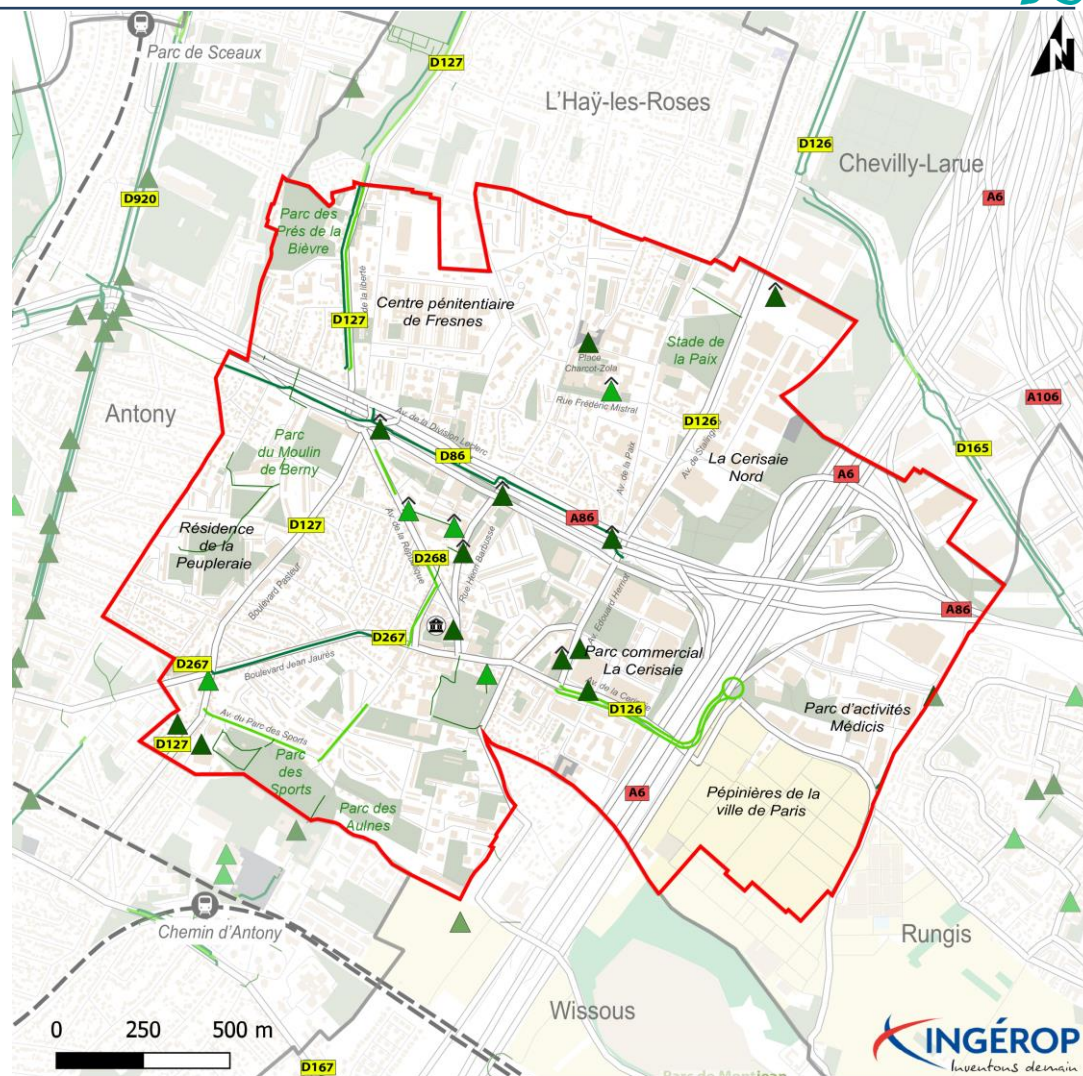
Aménagements cyclables



Un réseau limité et discontinu d'aménagements cyclables mais des initiatives supra-communales et une demande pour de nouvelles infrastructures



- Une offre de stationnement vélo en développement
- Une offre de stationnement vélo parfois peu utilisée ou détournée
- Des besoins exprimés via le Baromètre des villes cyclables pour de nouveaux points de stationnement vélo à Fresnes
 - Au niveau de la **Mairie**
 - Dans le **parc commercial La Cerisaie**
 - **Zone commerciale Avenue du 8 mai 1945** (sud-ouest de la commune)
- D'après l'enquête :
 - Parmi les 57% de répondants qui disposent d'une solution modes actifs (vélo, trottinette ou autre), **la plupart possèdent plusieurs vélos**
 - **La plupart des personnes ayant un vélo l'utilisent rarement**
 - Parmi les 318 répondants ayant exprimé leurs attentes vis-à-vis du PMD, **la plupart mentionnent la nécessité de développer des aménagements cyclables**



Sources : MOS, IPR, 2017 / Gares et réseau ferré, Ile-de-France Mobilités, 2021 / Routes 500, IGN, 2017 / Aménagements et stationnements cyclables, GéoVelo, 2021

Stationnements cyclables

Organisation du territoire

- Commune de Fresnes
- Limites communales
- Réseau ferré
- Mairie de Fresnes
- Gare

Aménagements cyclables

- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Autre (cheminement, voie...)

Stationnements cyclables

- Point de stationnement type arceau
- Point de stationnement type ratelier
- Point de stationnement abrité



- ▶ Des trottoirs largement occupés par le stationnement, notamment dans les secteurs pavillonnaires
- ▶ Des trottoirs parfois étroits et occupés par du mobilier urbain (barrières, candélabres)
- ▶ Passerelle Place de la Bièvre fermée au public, ce qui réduit le nombre de traversées de la coupure A86/RD86
- ▶ Des priorités aux piétons peu respectées au niveau des passages piétons
- ▶ Des conflits d'usage sur les trottoirs (avec les vélos, les trottinettes...)



Trottoir Avenue Paul Vaillant-Couturier – RD86



Véhicules sur trottoir – Rue du Coteau

Des cheminements piétons parfois complexes à emprunter, notamment pour les PMR. Des constats largement partagés lors du diagnostic urbain avec des pistes de solutions mise en avant : sensibilisation / verbalisation / réglementation, nouveau partage de l'espace public, etc.

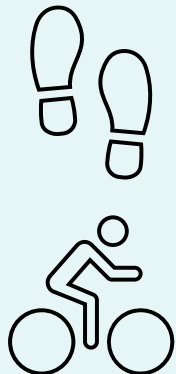


SYNTHÈSE DES ENJEUX / PISTES D' ACTIONS



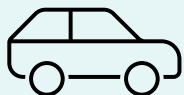
Diagnostic ayant montré les problématiques majeures suivantes :

Pistes d'actions à envisager :



- Manque de place pour les piétons
- Manque d'aménagements cyclables
- Discontinuités dans les aménagements existants
- Peu de stationnements vélo
- Espace public parfois inadapté aux PMR

- **Redonner la place aux piétons** dans les espaces publics en :
 - libérant les trottoirs
 - Assurant la continuité des itinéraires piétons dans la ville
- Développer de **nouveaux aménagements cyclables** en :
 - Réinterrogeant la place du stationnement dans les quartiers
 - Envisageant la mise en sens uniques de certains axes étroits (avec matérialisation des doubles-sens cyclables...)
 - Etc.
- Travailler sur le **déploiement des SAS vélo**
- **Développer l'offre de stationnement vélo** aux abords des pôles générateurs de déplacements
- **Prévoir la circulation des PMR lors des projets /** réaménagements de voirie / espace public



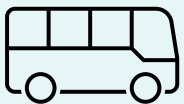
- Grands axes routiers à fort trafic formant des coupures urbaines
- Accidents se concentrant essentiellement sur le réseau routier principal
- Circulations difficiles dans certaines rues étroites de quartier pavillonnaires, en lien avec la présence de stationnement

- Travailler avec le Département pour **apaiser la circulation sur les axes départementaux**
- **Ville 30** : place aux **déplacements actifs**
 - **Réduction ponctuelle de la vitesse** de circulation
 - Mise en place de radars **pédagogiques**
- **Modifier le plan de circulation de certains secteurs** pour permettre à tous les modes de circuler (modes motorisés ou non)



- Débordement du stationnement résidentiel sur voirie
- Problématique de voitures ventouses, notamment au centre

- **Réaménager certains axes en délimitant l'espace dédié**
- **Réglementer le stationnement** pour favoriser la rotation des véhicules, en lien avec les politiques de stationnement des communes voisines
- **Faire intervenir la police municipale** sur le stationnement gênant



- Eloignement du réseau ferré
- Bon maillage bus du territoire (hormis au Sud)

- **Améliorer l'accessibilité au réseau de transports collectifs**, notamment pour les modes actifs
- **Anticiper l'arrivée des projets de modes lourds** en organisant le rabattement en TC et modes actifs depuis les différents quartiers de la ville



1
Réseau viaire /
circulation automobile



2
Stationnement



3
Transports collectifs



4
Modes actifs



TABLES THÉMATIQUES



RESTITUTION



CONCLUSION