



## Plan des mobilités durables

Plan d'action  
Décembre 2023

Date	Etabli par	Vérfifié par	Approuvé par	Version
17/07/2023	Equipe projet	NPR	DZH	Trame de fiche action
15/09/2023	Equipe projet	NPR	DZH	Première émission
22/09/2023	Equipe projet	NPR	DZH	Prise en compte de la réunion technique sur le plan d'action
28/09/2023	Equipe projet	NPR	DZH	Prise en compte des remarques de la ville du 26/09/23
25/10/2023	Equipe projet	NPR	DZH	Prise en compte des remarques de la ville du 03/10/23
08/11/2023	Equipe projet	NPR	DZH	Prise en compte des remarques de la ville du 06/11/23
21/11/2023	Equipe projet	NPR	DZH	Prise en compte du COPIL du 10/11/2023
24/11/2023	Equipe projet	NPR	DZH	Prise en compte du Bureau municipal du 23/11/2023
07/12/2023	Equipe projet	NPR	DZH	Intégration d'indications de temporalité aux actions

<b>1. Rappel de la démarche.....</b>	<b>p.4</b>
▪ <b>Objectifs du Plan des mobilités durables.....</b>	<b>p.5</b>
▪ <b>Une démarche co-construite.....</b>	<b>p.6</b>
▪ <b>Synthèse du diagnostic.....</b>	<b>p.7</b>
<b>2. Plan d'action.....</b>	<b>p.8</b>
▪ <b>Présentation</b> du plan d'action.....	<b>p.9</b>
▪ <b>Axe 1</b> : Affermir la place de la marche et l'accessibilité.....	<b>p.11</b>
▪ <b>Axe 2</b> : Développer la pratique du vélo.....	<b>p.16</b>
▪ <b>Axe 3</b> : Garantir l'accessibilité aux transports collectifs.....	<b>p.24</b>
▪ <b>Axe 4</b> : Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public.....	<b>p.27</b>
▪ <b>Axe 5</b> : Maîtriser et gérer le stationnement pour une utilisation rationnelle de l'automobile .....	<b>p.49</b>
▪ <b>Axe 6</b> : Agir, éduquer, communiquer et sensibiliser pour encourager les alternatives à l'usage individuel de l'automobile.....	<b>p.53</b>
▪ <b>Axe 7</b> : Assurer un suivi pour la mise en œuvre du PMD.....	<b>p.56</b>
<b>3. Synthèse et estimation financière.....</b>	<b>p.58</b>



# RAPPEL DE LA DÉMARCHE

## ► Objectifs de la mission

- **Réaliser un projet pour améliorer les mobilités dans la commune**
- **Réaliser un état des lieux** de l'offre et des usages de mobilité
- **Proposer des actions et des solutions de mobilités** permettant de répondre aux grands enjeux environnementaux, sociaux et économiques
- **Associer les parties prenantes** à la démarche pour aboutir à un Plan des Mobilités Durables partagée



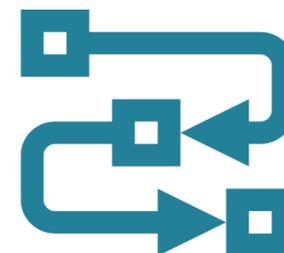
## ► Enjeux du Plan des mobilités durables

- **Réorganiser la circulation pour une cohabitation apaisée de tous les modes de déplacement** : améliorer la cohabitation entre les différents usagers de la route
- **Optimiser le stationnement** : adapter la place des véhicules terrestres à moteur selon les différents secteurs
- **Encourager les mobilités douces et l'utilisation des transports en commun**
- **Favoriser un meilleur partage de l'espace public** pour toutes et tous



## ► Méthodologie

- Etape 1 : **Diagnostic**
- Etape 2 : **Elaboration du Plan d'action** (objet du présent document)
- Etape 3 : **Mise en œuvre du Plan d'action** (étape conditionnelle)



- ▶ **Le Plan des Mobilités Durables, une démarche co-construite et partagée**
- ▶ **Des réunions d'échanges organisées en phase de diagnostic avec les partenaires**
- ▶ **2 ateliers participatifs réalisés dans le cadre de la démarche**
  - **Atelier avec les jeunes** le 25 mai 2022
  - **Atelier avec les habitants** le 18 octobre 2022
- ▶ **Un diagnostic urbain réalisé le 5 juillet afin d'arpenter le territoire communal** pour mettre en évidence les points faibles et les points forts en matière de mobilité et dégager des premières pistes d'amélioration
- ▶ **Une étape de consultation du public** prévue pour le plan d'action (réunion publique le 18 décembre 2023)

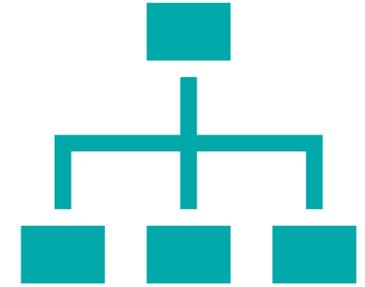


Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un <b>espace dynamique</b>, à proximité de zones d'emploi majeurs (Aéroport d'Orly, Marché d'Intérêt Régional de Rungis...)</li> <li>• Un bon maillage bus, avec un effort de <b>lutte contre l'enclavement urbain</b> via le réseau Valouette 2</li> <li>• Un développement de l'offre de <b>stationnement vélo abrité</b> au niveau des stations de TVM</li> <li>• Une <b>population impliquée</b> dans la démarche de Plan des Mobilités Durables (512 réponses à l'enquête, discussions en Conseils de Quartier...)</li> <li>• Des <b>aménagements cyclables</b> déjà existants (pistes cyclables Avenue de la Liberté, Avenue de la Division Leclerc, Boulevard Jean Jaurès...)</li> <li>• Existence d'une <b>association de réparation participative</b> de vélo (Fresnescyclette)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une population <b>fortement motorisée</b> (74,2% en 2019 selon l'INSEE)</li> <li>• Plusieurs <b>coupures urbaines majeures</b> rendant certains déplacements complexes (autoroutes, centre pénitentiaire, etc.)</li> <li>• Seulement <b>12% des Fresnois habitent à moins d'1km d'un RER</b> (APUR)</li> <li>• Des <b>difficultés de circulation</b> en heure de pointe sur certains secteurs (Boulevard Pasteur, Rond-Point Roosevelt...)</li> <li>• Un <b>manque d'accessibilité</b> de l'espace public aux Personnes à Mobilité Réduite et aux poussettes</li> <li>• Une <b>vitesse de circulation au-delà des limites autorisées</b> sur plusieurs axes</li> <li>• Un développement généralisé de la pratique du <b>stationnement automobile sur trottoir</b>, engendrant des conflits d'usage</li> <li>• De nombreuses rues en <b>dénivelé</b> qui limitent le développement des modes actifs (Boulevard Jean Jaurès, Avenue de la Liberté...)</li> <li>• Des <b>discontinuités dans les aménagements cyclables</b></li> </ul>
Opportunités	« Menaces »
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le développement du <b>Grand Paris Express à proximité de la ville</b></li> <li>• La possibilité <b>d'intégrer les besoins de stationnement</b> dans les projets à venir via les <b>documents de planification</b> (PLU – PLUi)</li> <li>• Un <b>taux d'habitants important possédant un vélo/trottinette/autre solution de modes actifs</b> (57% selon l'enquête réalisée)</li> <li>• Le <b>plan vélo</b> de la région permettant l'octroi de subventions aux communes et l'aménagement du <b>RER Vélo</b> qui passe à proximité du territoire communal</li> <li>• De nombreux <b>dispositifs récents favorables à l'acquisition des vélos</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Une aide régionale à l'achat de VAE</li> <li>◦ Une prime à la conversion pour acheter un vélo électrique article de la loi climat votée début 2021</li> </ul> </li> <li>• <b>Un engagement fort des élus</b> pour l'amélioration des mobilités</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un fort <b>attachement à la voiture</b> et une certaine <b>réticence</b> d'une partie de la population au développement de modes alternatifs</li> <li>• Des aménagements contraints par le <b>stationnement installé « en dur »</b> sur la chaussée (bordures...) et le <b>gabarit étroit de nombreux axes</b></li> <li>• Une <b>augmentation</b> (limitée) <b>de la population</b> et du nombre de véhicules</li> <li>• Des <b>flux de poids-lourds</b> importants notamment liés à la présence de <b>zones d'activité</b> sur le territoire communal (Médicis, Cerisaie)</li> <li>• Une <b>fracture Nord/Sud</b>, notamment au niveau des équipements, fortement ressentie par les habitants</li> </ul>



# PLAN D'ACTION

- ▶ Un Plan d'action élaboré à partir du diagnostic, des échanges avec les partenaires et des propositions émanant des habitants
- ▶ 7 axes permettant de s'intéresser à l'ensemble des modes de déplacements
- ▶ Des fiches action :
  - Rappelant le **contexte** de mise en œuvre
  - Se **déclinant en actions** plus détaillées
  - **Affichant les objectifs poursuivis**
  - **Fléchant les collaborations** avec les partenaires
  - **Estimant les coûts de mise en œuvre et identifiant les subventions mobilisables** (les estimations financières de chaque action incluent les potentielles subventions valorisables)
  - **Indiquant des objectifs de calendrier**
    - Court terme : ● ○ ○
    - Moyen terme : ● ● ○
    - Long terme : ● ● ●
  - **Précisant les indicateurs de suivi**



▶ **Axe 1 : Affermir la place de la marche et l'accessibilité**



- Garantir l'accessibilité piétonne et PMR lors des projets / opérations de requalification de voirie et d'espace public
- S'intégrer dans les démarches en cours pour résoudre certaines coupures urbaines
- Réaménager l'espace public au niveau de la Mairie
- Libérer les trottoirs des obstacles entravant les déplacements
- Expérimenter la mise en lumière de traversées piétonnes
- Déployer un balisage spécifique à la circulation des enfants
- Jalonner les itinéraires piétons

▶ **Axe 2 : Développer la pratique du vélo**



- Aménager des itinéraires cyclables sécurisés, continus, confortables et jalonnés
- Développer l'offre de stationnement vélo
- Expérimenter de nouveaux équipements
- Sensibiliser et communiquer sur la pratique du vélo

▶ **Axe 3 : Garantir l'accessibilité aux transports collectifs** (cahier d'acteurs)



- Favoriser la circulation des bus
- Préparer l'arrivée du Grand Paris Express
- Promouvoir auprès des différentes instances des projets de transport utiles à Fresnes
- Favoriser le rabattement en modes actifs aux gares ferroviaires à proximité

▶ **Axe 4 : Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public**



- Faire de Fresnes une ville 30
- Favoriser une appropriation similaire de l'espace public par tous et toutes
- Agir sur le plan de circulation

▶ **Axe 5 : Maîtriser et gérer le stationnement pour une utilisation rationnelle de l'automobile**



- Mettre en place un observatoire dynamique du stationnement
- Réaliser une étude sur le stationnement avec option stationnement payant
- Agir sur le stationnement en secteur pavillonnaire
- Agir sur le stationnement en secteur d'habitat collectif
- Agir sur le stationnement en centre-ville et espaces commerçants
- Se mettre en conformité avec la loi LOM pour améliorer la visibilité des personnes s'engageant sur un passage piéton

▶ **Axe 6 : Agir, éduquer, communiquer et sensibiliser pour encourager les alternatives à l'usage individuel de l'automobile**



- Mener une campagne de communication sur l'évolution des comportements de mobilité et sur les actions mises en œuvre pour les modes alternatifs à la voiture
- Communiquer sur les nouveaux aménagements cyclables et les initiatives en faveur d'une mobilité plus durable
- Inciter les entreprises, les bailleurs et les copropriétaires à installer des points de recharge pour les véhicules électriques
- Expérimenter un dispositif d'autopartage

▶ **Axe 7 : Assurer un suivi pour la mise en œuvre du PMD**



- Suivre la mise en œuvre du PMD à l'aide d'indicateurs
- Réunir régulièrement la Commission ville durable afin d'assurer le suivi du PMD

**AXE 1**

**Affirmer la place de la marche et l'accessibilité**



**Contexte et enjeux**

La marche à pied représente plus de 35% des déplacements à l'échelle des communes de Fresnes, Chevilly-Larue, L'Haÿ-les-Roses (EGT, 2010) alors qu'une grande partie de l'espace public est dédiée aux modes motorisés. De nombreux déplacements du quotidien peuvent être réalisés à pied : courses de proximité, accompagnement des enfants à l'école... De plus, la majorité des trajets commencent ou se terminent par la marche. Il convient donc d'assurer une bonne desserte piétonne des différents pôles générateurs de déplacements sur le territoire en agissant pour un partage de la voirie plus équitable tout en veillant à la sécurité des cheminements.

**Contenu de l'axe 1**

Pour conforter la place de la marche et améliorer l'accessibilité, la ville de Fresnes vise à :

- Action 1 : Garantir l'accessibilité piétonne et PMR lors des projets / opérations de requalification de voirie et d'espace public
- Action 2 : S'intégrer dans les démarches en cours pour résoudre certaines coupures urbaines
- Action 3 : Réaménager l'espace public au niveau de la Mairie
- Action 4 : Libérer les trottoirs des obstacles entravant les déplacements
- Action 5 : Expérimenter la mise en lumière de traversées piétonnes
- Action 6 : Déployer un balisage spécifique à la circulation des enfants
- Action 7 : Jalonner les itinéraires piétons

**Acteurs concernés**

- Maîtrise d'ouvrage : Ville de Fresnes
- Partenaires : État, Département, EPT Grand-Orly Seine Bièvre, écoles, Éducation nationale

**Objectifs de l'action**

- Développer et sécuriser la pratique de la marche à pied
- Améliorer l'accessibilité de l'espace public
- Participer aux démarches visant à résorber les coupures urbaines

**Planning**

2024	2025
2026	2027+

**Coût et subventions**

- 48 000€ - 64 000€
- Pas de subvention identifiée

**Suivi et évaluation**

- Nombre de mobiliers urbains déplacés pour favoriser la circulation piétonne / PMR
- Réalisation de l'étude au niveau du secteur de la Mairie
- Participation de la ville aux échanges sur la coupure urbaine de l'A86





Affirmer la place de la marche et l'accessibilité



Action 1 : Garantir l'accessibilité piétonne et PMR lors des projets / opérations de requalification de Voirie et d'espace public



Frais de fonctionnement / Intégré dans les projets

Les estimations financières incluent les potentielles subventions valorisables. Le détail est disponible en annexe

La loi « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » du 11 février 2005 impose que « la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, soit organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ». Partageant cette volonté, **la commune de Fresnes continue à intégrer l'accessibilité piétonne et personnes à mobilité réduite (PMR) dans ses projets et opérations de requalification et d'espace public.**

Le terme PMR désigne toutes les personnes qui ont une difficulté, telles que les personnes handicapées (comprenant les personnes ayant des incapacités sensorielles ou intellectuelles, les personnes ayant des incapacités motrices et les personnes en fauteuils roulants), les personnes de petite taille, les personnes avec des bagages encombrants, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes avec des chariots à provisions, et des personnes avec de jeunes enfants (y-compris des enfants en poussette).

Plus globalement, **la ville souhaite engager une requalification des trottoirs**, en identifiant par exemple des itinéraires prioritaires (vers les établissements scolaires, les principaux équipements, etc.) et en envisageant la création de nouveaux mails piétons.



Source : Gouvernement, accessibilité universelle 2023

Action 2 : S'intégrer dans les démarches en cours pour résoudre certaines coupures urbaines



Frais de fonctionnement

Le territoire de Fresnes étant confronté à plusieurs coupures urbaines. Afin d'améliorer les déplacements et notamment modes actifs, il s'agit **d'accompagner les partenaires dans les démarches en cours pour résoudre des coupures urbaines :**

- Poursuivre le travail avec l'État pour aboutir à une restructuration de la passerelle Place de la Bièvre au-dessus de l'A86 et de la RD86
- Suivre et prendre part à l'étude de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre sur le franchissement de l'A86 au niveau du rond-point Roosevelt (pour le franchissement à vélo)
- S'inscrire dans le futur Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) sur le sujet des franchissements



 **AXE 1**

**Affirmer la place de la marche et l'accessibilité**



**Action 3 : Réaménager l'espace public au niveau de la Mairie**



Environ 40 k€ d'étude

L'espace public devant la Mairie de Fresnes a été jugée peu qualitatif lors du diagnostic urbain réalisé en 2022. La place Pierre et Marie Curie dispose pourtant d'atouts valorisables pour améliorer son attrait avec **plusieurs espaces végétalisés et des arbres plantés en pleine terre.**

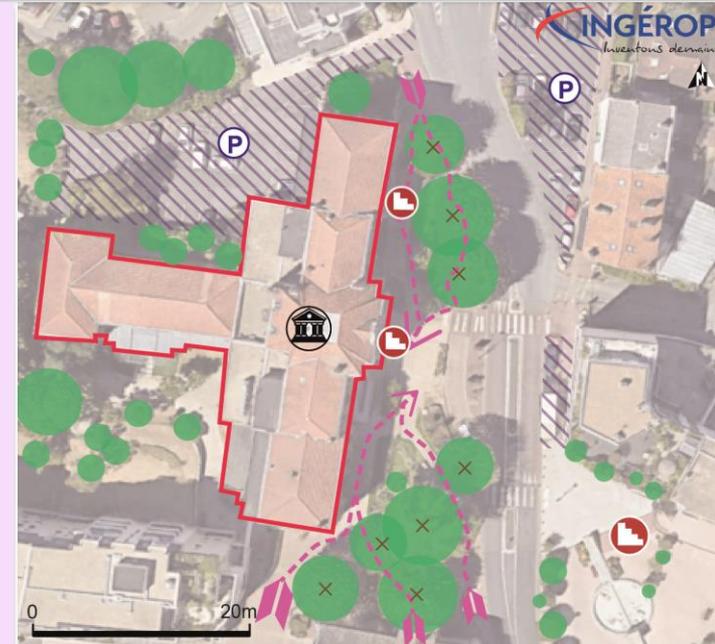
**Une étude spécifique de cet espace sera réalisée, incluant une étude de circulation, afin de caractériser clairement les enjeux et de proposer des solutions d'aménagement.** Parmi les éléments d'ores et déjà identifiées, on retrouve :

- **les cheminements sont quasi-impossibles pour un fauteuil roulant ou une poussette devant la mairie en venant du nord.** En effet, l'itinéraire évitant l'escalier emprunte le trottoir parfois étroit longeant la RD268 (action à envisager/vérifier : supprimer l'escalier) ;
- **absence de distinction entre les stationnements vélos et deux-roues motorisés** (action à envisager/vérifier : mettre en place une signalétique spécifique) ;
- **une certaine dangerosité au niveau du carrefour avec la rue Maurice Ténine** en tournant à gauche vers la place de la Mairie, l'église Saint-Éloi masquant la visibilité ;
- **les pavés au niveau de la gare routière** au nord ne permettent pas une bonne accessibilité aux bus.

Plus globalement, une réflexion avec le Département est à mener sur les sens de circulation du secteur pour **envisager la mise en sens unique des voies entourant l'îlot de la Mairie.**



Source : Ingérop



**Accessibilité piétonne et PMR à la mairie de Fresnes**

**Organisation du territoire**

-  Mairie
-  Parkings et stationnements
-  Arbres et arbustes

**Cheminements piétons**

-  Accès à la mairie depuis le nord et le sud
-  Marches et escaliers



**AXE 1**

**Affirmer la place de la marche et l'accessibilité**



**Action 4 : Libérer les trottoirs des obstacles entravant les déplacements**



Frais de fonctionnement

Le diagnostic urbain réalisé en 2022 a mis en évidence la **présence de mobiliers urbains pouvant entraver les déplacements**, notamment des personnes à mobilité réduite. L'étroitesse de certains trottoirs ou la présence d'obstacles vient ponctuellement entraver la circulation des modes actifs et complexifie l'accès de certaines zones aux PMR. Pour éviter ces gênes, les usagers se mettent parfois en danger et générer des conflits d'usages.

Ainsi, **lorsque c'est possible, les mobiliers urbains gênants sur trottoirs (jardinières, barrières, potelets mal placés...) seront repositionnés, et les espaces verts entretenus, pour ne pas entraver les déplacements.**



**Action 5 : Expérimenter la mise en lumière de traversées piétonnes**



1 500 € - 6 000 €

Afin d'améliorer la sécurité des piétons traversant les grands axes routiers, il est proposé **d'expérimenter la mise en lumière de quelques passages piétons la nuit**. Les objectifs poursuivis sont :

- **D'améliorer la visibilité des piétons,**
- **D'accroître la vigilance des conducteurs,**
- **De mieux distinguer le passage piéton de son environnement.**



Source : Schredler



**AXE 1**

**Affirmer la place de la marche et l'accessibilité**



**Action 6 : Déployer un balisage spécifique à la circulation des enfants**



6 000 € - 18 000 €

Comme déjà mis en place sur certains secteurs de la ville (exemple au niveau du groupe scolaire Barbara), un **balisage spécifique à la circulation des enfants et pour signaler les écoles** sera progressivement déployé.

Il s'agit de faciliter les déplacements des enfants tout en les rendant plus visibles des autres usagers de l'espace public.



**Action 7 : Jalonner les itinéraires piétons**



2 000 € - 3 000 €

Certains itinéraires piétons sont aujourd'hui méconnus des habitants, notamment les parcs qui pourraient être traversés au lieu d'être contournés, pour réduire les temps de trajets à pied.

**Des itinéraires piétons seront ainsi jalonnés en indiquant la direction, la distance et/ou le temps de parcours.** Il s'agit de promouvoir les déplacements doux, de renforcer la cohérence et l'efficacité des circulations piétonnes, et de montrer aux usagers que le moyen le plus rapide pour se déplacer n'est pas forcément l'automobile.

Il s'agit également de mettre en œuvre les orientations d'aménagement et de programmation (OAP), notamment concernant les itinéraires piétons et les traversées de grandes enclaves.



Source : CEREMA Île-de-France / Fontenay-sous-Bois

# AXE 2

## Développer la pratique du vélo



### Contexte et enjeux

Le territoire de Fresnes dispose actuellement de **peu d'aménagements** linéaires dédiés aux cycles. La majorité des tronçons aménagés sont discontinus et ne permettent **pas de déplacements entre les quartiers**, les communes et les territoires limitrophes. La part modale du **vélo** est inférieure à **3%**. Le potentiel de **développement du vélo** est **important** que ce soit pour se rendre au travail, à l'école ou dans les commerces. L'usage de la trottinette augmente par ailleurs. L'offre de **stationnement vélo** à Fresnes est quant à elle en développement mais encore **limitée** dans l'espace public, elle se concentre essentiellement dans le centre-ville.

### Contenu de l'axe 2

La Ville de Fresnes souhaite **développer la pratique du vélo**, notamment pour les déplacements du quotidien. 53% des répondants à l'enquête mobilité de 2022 et qui ont précisé leurs attentes mentionnent la nécessité de développer des aménagements cyclables.

L'axe 2 prévoit ainsi :

- **Action 1 : Aménager des itinéraires cyclables sécurisés, continus, confortables et jalonnés**
- **Action 2 : Développer l'offre de stationnement vélo**
- **Action 3 : Expérimenter de nouveaux équipements**
- **Action 4 : Sensibiliser et communiquer sur la pratique du vélo**

### Acteurs concernés

- Maîtrise d'ouvrage : Ville de Fresnes, Département
- Partenaires : Région Île-de-France, EPT Grand-Orly Seine Bièvre, établissements scolaires, communes limitrophes

### Objectifs de l'action

- Accroître la part modale du vélo
- Assurer la continuité des aménagements cyclables
- Développer l'offre de stationnement vélo

### Planning

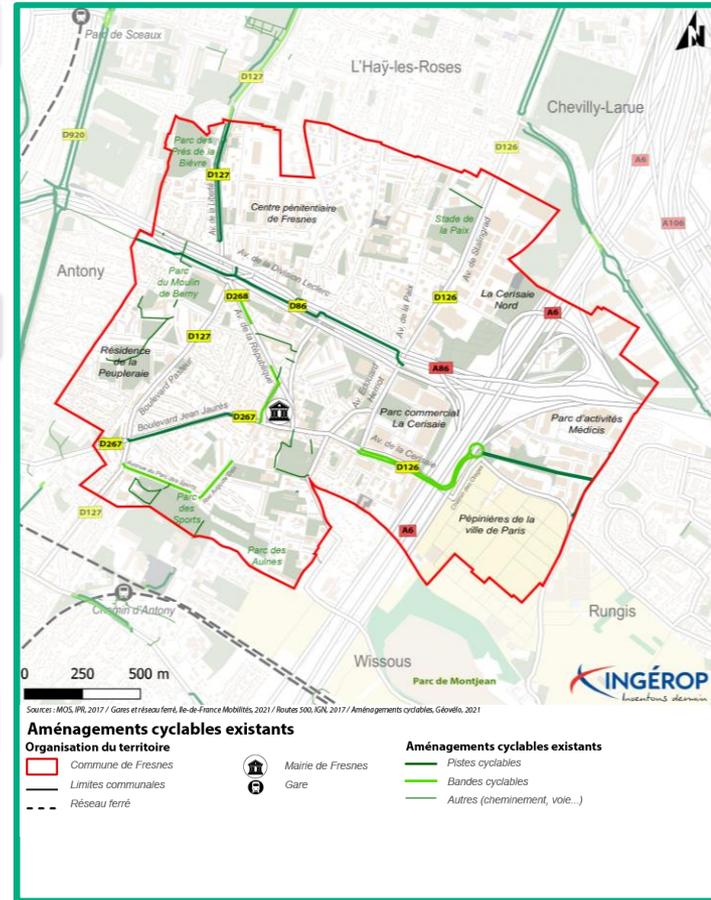
2024	2025
2026	2027+

### Coût et subventions

- Sans subventions : 630 000€ - 1 210 000€
- Avec subventions : 285 000€ - 555 000€  
*(de la Région, sous réserve de réaliser un plan vélo avec PPI de 3 ans)*

### Suivi et évaluation

- Nombre de kilomètres de voies cyclables aménagées
- Nombre de stationnements vélos créés
- Nombre de carrefours à feux équipés de panonceaux M12 / SAS vélo



# AXE 2

## Développer la pratique du vélo



### Action 1 : Aménager des itinéraires cyclables sécurisés, continus, confortables et jalonnés

195 k€ - 420 k€

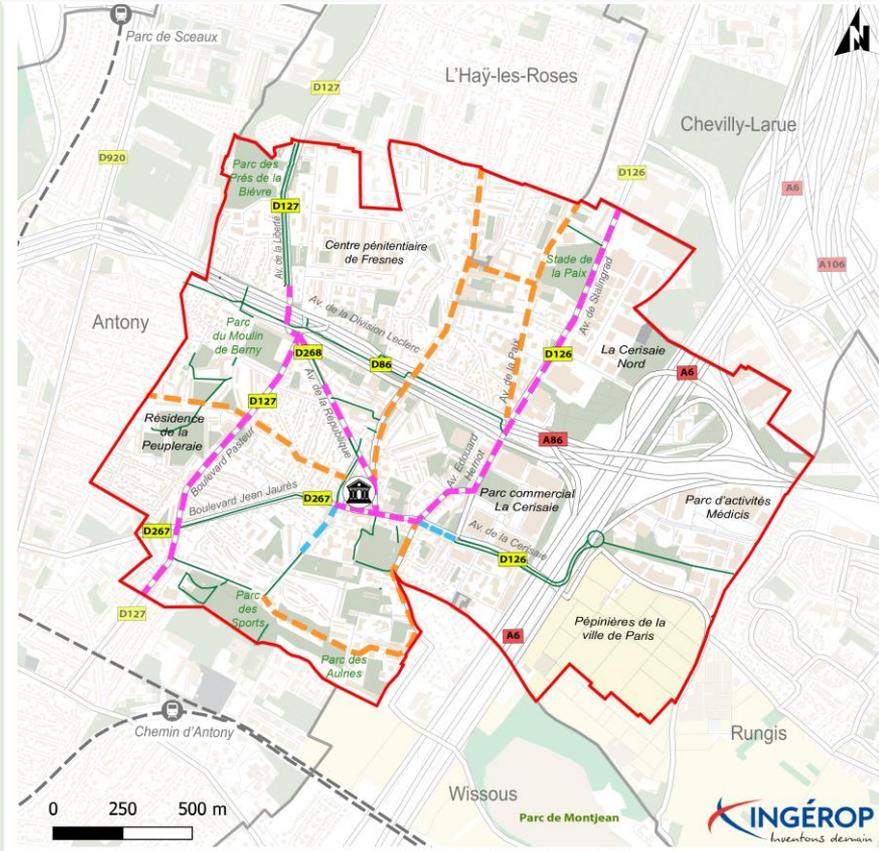
Il s'agit de **développer le maillage cyclable actuel** via de nouveaux aménagements cyclables, empruntables par les trottinettes, sous maîtrise d'ouvrage communale ou départementale. On distingue :

- **Le réseau cyclable prioritaire sur les axes départementaux**, correspondant aux itinéraires identifiés au Schéma départemental des itinéraires cyclables du Val-de-Marne (en rose sur la carte ci-contre) : boulevard Pasteur (RD127), rue Maurice Ténine (RD267) entre la rue Roger Salengro et l'avenue Edouard Herriot, avenue de la République (RD268), avenues de Stalingrad et Edouard Herriot (RD126).
- **Le réseau cyclable prioritaire sur les axes communaux**, correspondant à des discontinuités à résorber par rapport au réseau cyclable actuel et au réseau cyclable projeté sur les axes départementaux (en bleu sur la carte) : rue Auguste Daix et rue Albert Roper.
- **Le réseau cyclable secondaire sur les axes communaux**, correspondant à des itinéraires qu'il serait opportun de valoriser pour les cyclistes (selon les contraintes techniques), en maillage plus local et en rabattement vers le réseau prioritaire : avenue de la Paix, rue du Dr Emile Roux, rue Emile Zola, rue du Dr Charcot – mail Aimé Césaire, rue de Wissous – avenue du Parc des Sports. Il s'agit de premières propositions à consolider, en échangeant avec différents partenaires dont le milieu associatif.

La proposition prend en compte le Schéma départemental des itinéraires cyclables du Val-de-Marne et le Plan vélo intercommunal.

Outre la réalisation des aménagements cyclables en tant que tel, la mise en place d'un **jalonnement adapté** est nécessaire. Le jalonnement des itinéraires cyclables participe en effet au développement de la pratique du vélo en guidant les cyclistes vers les principaux points d'intérêts et pôles de déplacements. Il s'agit d'assurer une bonne lisibilité des itinéraires et de donner aux cyclistes des indications de direction claires. Comme l'indique le CEREMA, la signalisation de direction à l'attention des cyclistes assure la double fonction de leur donner la destination choisie et de confirmer l'itinéraire tout au long de leur déplacement.

**Afin de bénéficier des subventions régionales, il est nécessaire de réaliser un plan vélo comprenant un plan triennal d'investissement approuvé par délibération du conseil municipal.** Les subventions devant ensuite être validées par l'assemblée régionale, les travaux ne peuvent donc pas débuter en 2024.



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

#### Aménagements cyclables projetés

Organisation du territoire	Aménagements cyclables existants	Aménagements cyclables projetés
Commune de Fresnes	Aménagements cyclables	Réseau cyclable prioritaire sur les axes départementaux (*)
Limites communales		Réseau cyclable prioritaire sur les axes communaux
Réseau ferré		Réseau cyclable secondaire sur axes communaux
Mairie de Fresnes		
Gare		

\*S'inscrit au Schéma départemental des itinéraires cyclables du Val-de-Marne

# AXE 2

## Développer la pratique du vélo



### Action 1 : Aménager des itinéraires cyclables sécurisés, continus, confortables et jalonnés (suite)



195 k€ - 420 k€

L'insécurité cycliste ressentie notamment au niveau des intersections est perçue comme un frein à la pratique du vélo. La sécurisation d'un aménagement passe en partie par la meilleure visibilité des cyclistes aux yeux des autres usagers (notamment des automobilistes), et par la matérialisation claire des espaces qui leur sont réservés. Cela passe par l'**aménagement de SAS vélo**, qui réservent un espace aux cyclistes devant les voitures en amont de la ligne de feu, leur donne une meilleure visibilité, limitant les risques de collision et permet d'éviter de respirer directement les gaz d'échappement des véhicules motorisés.

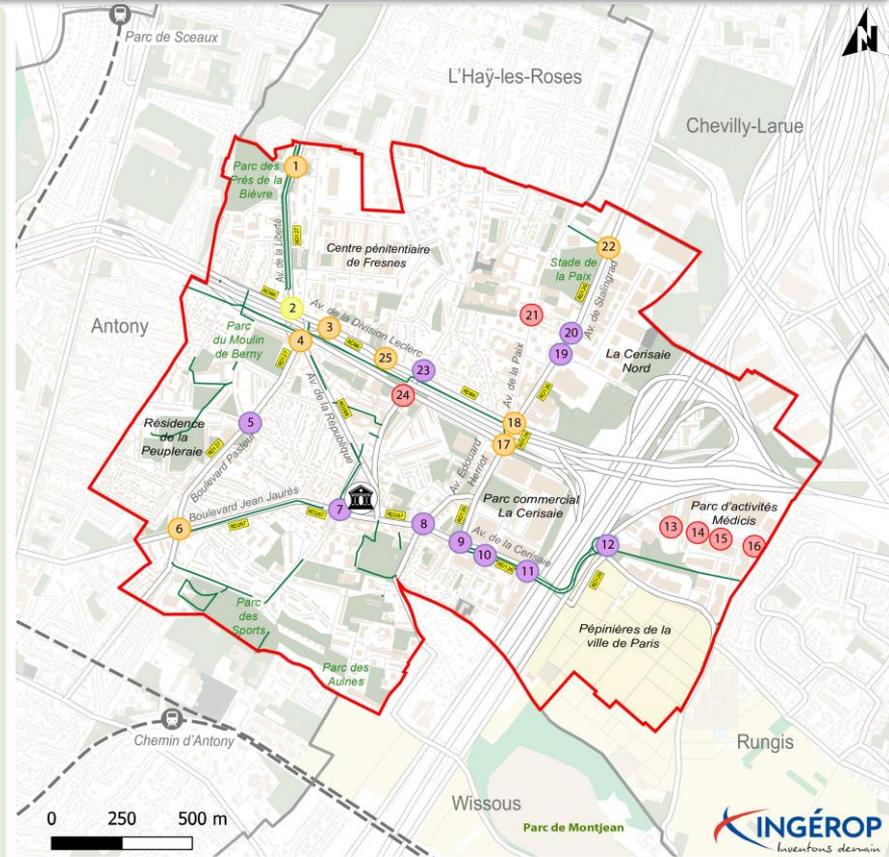
La carte ci-contre identifie les différentes **interventions à envisager selon les carrefours et les maîtrises d'ouvrage** pour les SAS vélo :

- Carrefour à feux non équipé à aménager par la commune (en rouge sur la carte ci-contre)
- Carrefour à feux non équipé à aménager par la commune et le Département (en violet sur la carte)
- Carrefour à feux partiellement équipé à aménager par le Département (en orange sur la carte)
- Carrefour à feux non équipé à aménager par le Département (en jaune sur la carte)



Source : Google Maps

Exemple de SAS vélo avenue de la Liberté (RD127) à l'intersection avec l'avenue de la Division Leclerc (RD86)



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

#### Proposition de SAS vélo à aménager

##### Organisation du territoire

- Commune de Fresnes
- Limites communales
- Réseau ferré
- Route
- Aménagement cyclable
- Mairie de Fresnes
- Gare

##### Aménagements cyclables

- Carrefour à feux non équipé à aménager par la commune (SAS Vélo)
- Carrefour à feux non équipé à aménager par la commune et Le Département (SAS Vélo)
- Carrefour à feux partiellement équipé à aménager par le Département (SAS Vélo)
- Carrefour à feux non équipé à aménager par le Département (SAS Vélo)

**AXE 2**

**Développer la pratique du vélo**



**Action 1 : Aménager des itinéraires cyclables sécurisés, continus, confortables et jalonnés (suite)**



195 k€ - 420 k€

Outre l'aménagement de SAS vélo, **l'installation de panonceaux M12 (cédez-le-passage cyclistes) au niveau des carrefours à feu est à envisager.** Ils permettent aux cyclistes de franchir un feu rouge sans marquer l'arrêt (ce qui à la fois accélère leurs déplacements et les sécurise). A ce jour, aucun carrefour à feux de Fresnes n'est équipé sur toutes ses branches.

Certaines intersections peuvent toutefois ne pas être adaptés à ces dispositifs. La faisabilité de la mise en place des panonceaux est à vérifier au cas par cas.

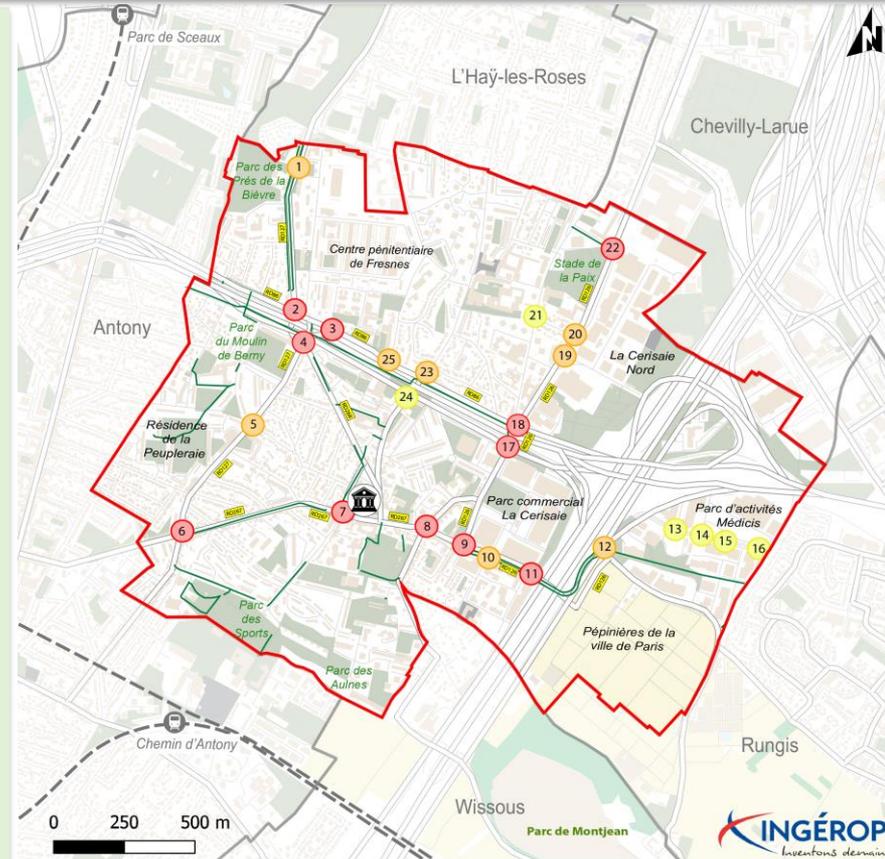
La carte ci-contre identifie les différents **interventions à envisager selon les carrefours et les maîtrises d'ouvrage** pour les cédez-le-passage cyclistes :

- Carrefour à feux où la mise en place de M12 est à envisager par la commune (en jaune sur la carte ci-contre)
- Carrefour à feux où la mise en place de M12 est à envisager par la commune et le Département (en orange sur la carte)
- Carrefour à feux où la mise en place de M12 est à envisager par le Département (en rouge sur la carte)



Source : CEREMA

Exemple de cédez-le-passage cycliste (panonceau M12)



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

**Proposition de panonceaux M12 à installer**

**Organisation du territoire**

- Commune de Fresnes
- Limites communales
- Réseau ferré
- Route
- Aménagement cyclable
- Mairie de Fresnes
- Gare

**Aménagements cyclables**

- Carrefour à feux à aménager par la commune (M12)
- Carrefour à feux à aménager par la commune et le Département (M12)
- Carrefour à feux à aménager par le Département (M12)


**AXE 2**
**Développer la pratique du vélo**

**Action 1 : Aménager des itinéraires cyclables sécurisés, continus, confortables et jalonnés (suite)**


195 k€ - 420 k€

**Identification des carrefours à feux (et de leur équipement en panonceaux M12 et SAS vélo) :**

N°	Intersection	Panonceau M12		SAS vélo	
		OUI	NON	OUI	NON
1	D127 Av. de la Liberté (nord)		X		X
	D127 Av. de la Liberté (sud)		X		X
	Allée des Thuyas		X		X
2	D86 Av. de la Division Leclerc (est)		X		X
	D127 Av. de la Liberté (nord)		X	X	
	D86 Av. de la Division Leclerc (ouest)		X		X
3	D86 Av. de la Division Leclerc		X		X
	D127 Bd. Pasteur		X		X
4	D127 Bd. Pasteur		X		X
	D268 Av. de la République		X		X
5	D127 Bd. Pasteur (nord)		X		X
	Rue du Dr Emile Roux (est)		X		X
	Rue du Dr Emile Roux (ouest)		X		X
	D127 Bd. Pasteur (sud)		X		X
6	D267 Bd. Jean Jaurès (ouest)		X		X
	D127 Bd. Pasteur (nord)		X		X
	D127 Bd. Pasteur (sud)		X		X
	D267 Bd. Jean Jaurès (est)		X		X
7	Rue Auguste Daix		X		X
	Rue Roger Salengro		X		X
	D267 Rue Maurice Ténine		X		X
	D267 Bd. Jean Jaurès		X		X
8	D267 Rue Maurice Ténine (milieu de carrefour)		X		X
	D267 Rue Maurice Ténine (nord)		X		X
	D267 Rue Maurice Ténine (sud)		X		X
	Rue Julien Chailloux		X		X
	Rue Albert Roper		X		X
9	Rue Albert Roper		X		X
	D126 Av. Edouard Herriot (nord)		X		X
	D126 Av. de la Cerisaie (est)		X		X
10	Rue de la Loge		X		X
	D126 Av. de la Cerisaie (ouest)		X		X
	D126 Av. de la Cerisaie (est)		X		X
	Rue Juliette Drouet		X		X
11	Chem. Montjean		X		X
	D126 Av. de la Cerisaie (ouest)		X		X
	D126 Av. de la Cerisaie (est)		X		X
12	D126 Chem. Des Otages		X		X
	Chem. Des Otages		X		X
	Av. du Parc Médicis		X		X

N°	Intersection	Panonceau M12		SAS vélo	
		OUI	NON	OUI	NON
13	Av. du Parc Médicis (ouest)		X		X
	Av. du Parc Médicis		X		X
	Av. des Pépinières		X		X
14	Av. du Parc Médicis (ouest)		X		X
	Av. du Parc Médicis (est)		X		X
	Sortie du parking		X		X
15	Av. du Parc Médicis (est)		X		X
	Av. des Pépinières		X		X
16	Bd. Du Delta		X		X
	Av. du Parc Médicis		X		X
17	D126 Av. Edouard Herriot (sud)		X		X
	D126 Av. Emile Zola (nord)		X		X
	Av. de la Division Leclerc		X		X
18	D126 Av. De stalingrad		X		X
	Av. de la Paix		X		X
	D126 Av. Edouard Herriot		X		X
19	D126 Av. De stalingrad (sud)		X		X
	D126 Av. De stalingrad (sud)		X		X
	D126 Av. De stalingrad (nord)		X		X
	Rue de la Butte		X		X
20	D126 Av. De Stalingrad (nord)		X		X
	D126 Av. De Stalingrad (sud)		X		X
21	Rue Gallieni		X		X
	Av. de la Paix (nord)		X		X
	Rue Frédéric Mistral		X		X
	Av. de la Paix (sud)		X		X
22	Rue Gallieni		X		X
	D126 Av. De stalingrad		X		X
	D126 Av. De stalingrad		X		X
23	All. Du Plateau		X		X
	D86 Av. de la Division Leclerc		X		X
	D86 Av. de la Division Leclerc		X		X
	Rue Emile Zola (nord)		X		X
	Rue Emile Zola (sud)		X		X
24	Av. de la Division Leclerc		X		X
	Av. de la Division Leclerc		X		X
	Rue Emile Zola		X		X
	Rue Henri Barbusse		X		X
25	D86 Av. de la Division Leclerc (est)		X		X
	D86 Av. de la Division Leclerc (ouest)		X		X

**AXE 2**

**Développer la pratique du vélo**



61 k€ - 96 k€

**Action 2 : Développer l'offre de stationnement vélo (1/2)**

La présence de stationnement vélo au niveau des pôles générateurs de déplacements favorise l'usage du vélo, que ce soit pour les déplacements du quotidien ou de loisir. La ville de Fresnes dispose actuellement d'une offre réduite et souhaite accroître les possibilités de stationnement vélo.

L'objectif est ainsi de déployer une offre de stationnement vélo au niveau des :

- Établissements scolaires (pour les collèges et les lycées, échanges à mener avec le Département et la Région)
- Établissements sportifs
- Équipements culturels
- Équipements sociaux

L'offre proposée est adaptée selon les équipements, que ce soit en nombre de places à déployer et en type de stationnement à installer (sécurisé, abrité ou libre), selon les indications détaillées dans le tableau page suivante et les hypothèses ci-dessous :

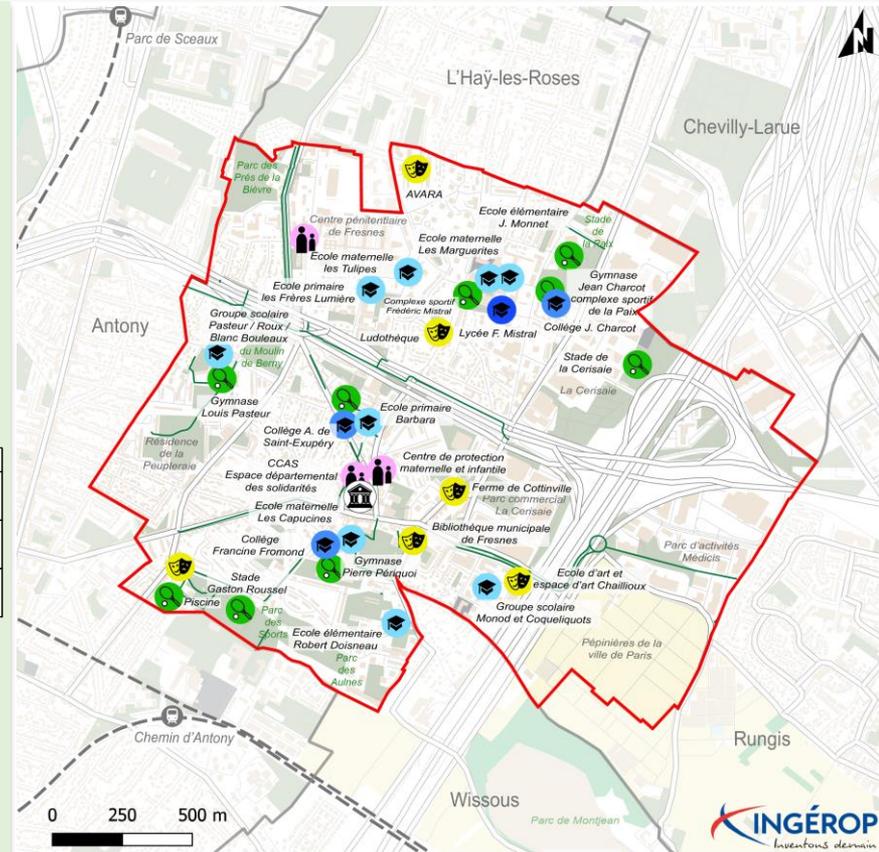
Type structure	Etablissements scolaires			Equipements sportifs			Equipements culturels et sociaux		
	Ecole élémentaire	Collège	Lycée	Local	Principal	Majeur	Local	Principal	Majeur
Type stationnement	Abrité	Abrité	Abrité	Libre	Abrité	Sécurisé	Libre	Abrité	Sécurisé
Nombre places	1 pour 10 élèves	1 pour 4 élèves	1 pour 4 élèves	10	20	30	6	10	18

Des discussions pourront également être menées avec les bailleurs concernant le stationnement vélo dans les résidences d'habitat collectif.



Source : Ingérop

Exemple de stationnements vélos abrités au niveau d'un arrêt du TVM à Fresnes



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

**Pôle générateur de déplacement à équiper en stationnement cyclable**

**Organisation du territoire**

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

**Stationnements à aménager sur l'espace public**

- Etablissements scolaires
- Etablissements sportifs
- Equipements culturels
- Equipements sociaux



## AXE 2

## Développer la pratique du vélo



### Action 2 : Développer l'offre de stationnement vélo (2/2)



61 k€ - 96 k€

Pôle générateur de déplacements à équiper			Stationnement vélo existant			Nombre de places à atteindre	Stationnement vélo à créer		
Nom de la structure	Type de structure	Infos sur la structure	Libre (arceaux)	Abrité (arceaux)	Sécurisé (places)		Libre (arceaux)	Abrité (arceaux)	Sécurisé (places)
Groupe scolaire Pasteur/ Roux / Blanc Bouleaux	Etablissement scolaire	604 élèves				60		30	
Ecole primaire Les Frères Lumières	Etablissement scolaire	271 élèves				27		14	
Ecole maternelle Les Tulipes	Etablissement scolaire	148 élèves				15		8	
Ecole maternelle Les Marguerites	Etablissement scolaire	281 élèves				28		14	
Ecole élémentaire Jean Monet	Etablissement scolaire	391 élèves				39		20	
Collège Jean Charcot	Etablissement scolaire	418 élèves			18	105			
Lycée Frédéric Mistral	Etablissement scolaire	1500 élèves				375			
Ecole Primaire Barbara	Etablissement scolaire	327 élèves	4			33		15	
Collège Saint-Exupéry	Etablissement scolaire	445 élèves			36	111			
Ecole maternelle Les Capucines	Etablissement scolaire	150 élèves				15		8	
Collège Francine Fromond	Etablissement scolaire	315 élèves				79			
Ecole élémentaire Robert Doisneau	Etablissement scolaire	156 élèves				16		8	
Groupe scolaire Monod et Coqueliquots	Etablissement scolaire	495 élèves	8			50		21	
Gymnase Louis Pasteur	Equipement sportif	Locale				10	10		
Gymnase Saint-Exupéry	Equipement sportif	Locale				10	10		
Complexe sportif Frédéric Mistral	Equipement sportif	Principale				20		20	
Complexe sportif de la Paix	Equipement sportif	Majeure				30			30
Gymnase Jean Charcot	Equipement sportif	Principale				20		20	
Stade la Ceresaie	Equipement sportif	Principale				20		10	
Gymnase Pierre Périquoï	Equipement sportif	Principale				20		20	
Parc des sports	Equipement sportif	Majeure				30			30
Piscine	Equipement sportif	Majeure	4			30			26
AVARA	Etablissement social	Locale				6	3		
Ludothèque	Etablissement culturel	Locale				6	6		
Centre de protection maternelle et infantile	Etablissement culturel	Locale				6	3		
Ferme de Cottinville	Etablissement culturel	Locale				6	6		
CCAS Espace départemental des solidarités	Etablissement social	Principale				12	6	6	
Bibliothèque municipale	Etablissement culturel	Majeure				18			18
MJC Louise Michel	Etablissement social	Locale	4			6	1		
Ecole d'art et espace Chaillioux	Etablissement culturel	Majeure	6			12			0
Service pénitentiaire	Autre					20	10		
<b>Total :</b>			<b>26</b>	<b>0</b>	<b>54</b>	<b>1235</b>	<b>55</b>	<b>214</b>	<b>104</b>



## AXE 2

## Développer la pratique du vélo



### Action 3 : Expérimenter de nouveaux équipements



13 k€ - 24 k€

Outre l'offre de stationnement vélo en développement dans la ville et de l'association FresnesCyclette, la commune ne dispose pas d'autres équipements de services aux cyclistes. Afin d'encourager à la pratique du vélo, **des équipements expérimentaux vont être mis en place** :

- **Deux bornes d'autoréparation et de gonflage** seront installées dont une à proximité de la Mairie pour permettre aux cyclistes d'entretenir leur vélo de manière autonome (changer ou gonfler un pneu, régler le dérailleur et les freins, etc.). Ces équipements contribuent par ailleurs à renforcer la sécurité routière à travers le bon entretien des cycles.
- **Un éco-compteur** sera également expérimenté et permettra d'évaluer la fréquentation vélo sur un aménagement cyclable. Ce système permet à la fois de sensibiliser les utilisateurs, et de recueillir des données de comptage.

Si le retour sur ces équipements est positif, la ville pourra envisager d'en installer un nombre plus important.

Outre ces équipements, la ville souhaite accompagner les nouvelles pratiques de livraisons avec la **cycolo-logistique** notamment.



Source : techni-contact.com



Source : eco-compteur.com

### Action 4 : Sensibiliser et communiquer sur la pratique du vélo



Environ 15 k€

Outre les mesures d'aménagement, le **développement d'une « culture vélo »** passe également par un **travail de sensibilisation et de communication, dans une logique de système vélo** :

- **Organiser, participer et/ou soutenir à des événements de tous types** (par exemple exposition, initiation, conférence, atelier, mise/remise en selle...) et pour tous les publics (par exemple les scolaires, les femmes, les agents de la ville...) pour inciter à la pratique du vélo
- **Mener à bien des actions de communications** (cf action 6) et s'intégrer aux opérations existantes telles que « Mai à Vélo » en valorisant les différents outils de communication mis à disposition par les organisateurs.
- **Poursuivre les actions déjà engagées** : vélos recyclés et ateliers de co-réparation organisés par FresnesCyclette, départ pour la Convergence vélo depuis Fresnes, conférence "Le vélo pour changer la société" (novembre 2022), etc.
- Être un relai d'information sur les dispositifs d'aides à l'achat comme celui de la Région.



Source : Ingérop, atelier participatif PMD Fresnes 2022



# AXE 3

## Garantir l'accessibilité aux transports collectifs



### Contexte et enjeux

Les transports collectifs offrent une alternative à l'automobile pour les déplacements internes à Fresnes et vers des destinations extérieures. L'enquête mobilité réalisée en 2022 a montré que nombreux sont les Fresnois à les utiliser, notamment pour rejoindre des gares du RER B à l'Ouest. La qualité de service représente ainsi un enjeu important actuellement et dans les prochaines années avec **plusieurs projets en cours ou en réflexion** dans le secteur.

### Contenu de l'axe 3

Pour garantir l'accessibilité aux transports collectifs, le Plan des mobilités durables prévoit de :

- Action 1 : Favoriser la circulation des bus
- Action 2 : Préparer l'arrivée du Grand Paris Express
- Action 3 : Promouvoir auprès des différentes instances des projets de transport utiles à Fresnes
- Action 4 : Favoriser le rabattement en modes actifs aux gares ferroviaires à proximité

### Objectifs de l'action

- Accroître l'attractivité du réseau de bus
- Anticiper l'arrivée du Grand Paris Express
- Promouvoir les projets de transport utiles à Fresnes

### Planning

2024	2025
2026	2027+

### Coût et subventions

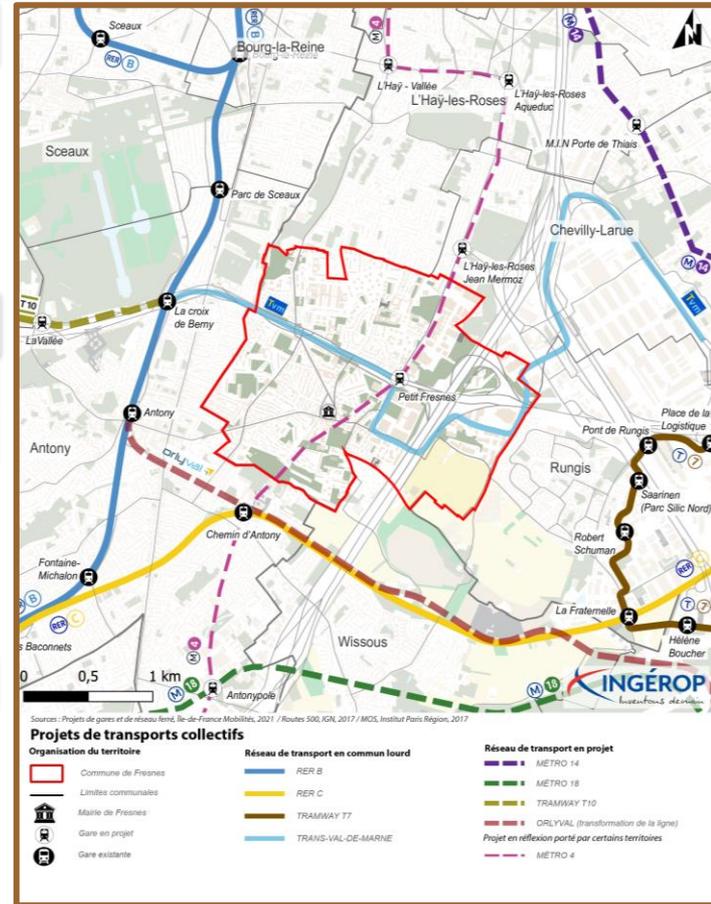
- 1 500€ - 5 000 €
- Pas de subvention identifiée

### Acteurs concernés

- Maîtrise d'ouvrage : Ville de Fresnes
- Partenaires : Île-de-France Mobilités, transporteur, EPT Grand-Orly Seine Bièvre, communes limitrophes

### Suivi et évaluation

- Nombre de mesures mises en place sur le terrain en faveur de la circulation des bus
- Suivi des échanges avec les partenaires



**AXE 3**

**Garantir l'accessibilité aux transports collectifs**



**Action 1 : Favoriser la circulation des bus**



1 500 € - 5 000 €

Participer à l'amélioration de la **qualité de service de l'offre en transport en commun** représente un enjeu majeur pour le territoire. Cela passe par la **résorption de points durs identifiés par le transporteur** : mise en conformité du ralentisseur au niveau du 64 avenue de la Paix (ligne 187) et suppression du stationnement sauvage au niveau du cimetière de Fresnes (empêche le retournement des véhicules de la ligne Valouette 2) via un passage régulier de la police municipale.

La ville de Fresnes travaille aussi avec l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre sur le **devenir et l'évolution de la ligne locale Valouette 2** qui dessert les communes de L'Hay-les-Roses et de Fresnes. La ville soutient :

- Le maintien du passage sur les secteurs les moins dotés en offre de transport en commun, à l'instar des Thibaudes et des Saules
- Le maintien de la gratuité
- L'amélioration de la fréquence de passage

La ville de Fresnes souhaite également **développer l'information voyageur dynamique au niveau des arrêts de bus** en travaillant avec Île-de-France Mobilités et les transporteurs.



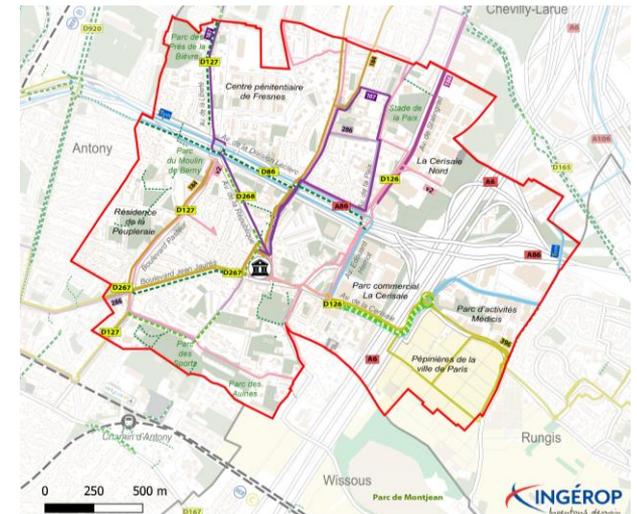
**Action 2 : Préparer l'arrivée du Grand Paris Express**



Frais de fonctionnement

Dans le cadre du projet du Grand Paris Express qui prévoit la création de quatre lignes de métro automatique et l'extension de deux lignes existantes, des gares pour les lignes 14 (Chevilly « Trois communes », M.I.N Porte de Thiais et Pont de Rungis) et 18 (Antony) vont être aménagées à proximité de la commune de Fresnes.

S'inscrivant dans cette dynamique, **la ville de Fresnes poursuit son travail avec Ile-de-France Mobilités et les transporteurs afin de faire évoluer l'offre bus en prévision de la mise en services des nouvelles gares.** Cette révision des itinéraires doit permettre un rabattement bus efficace depuis Fresnes.





## AXE 3

### Garantir l'accessibilité aux transports collectifs



#### Action 3 : Promouvoir auprès des différentes instances des projets de transport utiles à Fresnes



Frais de fonctionnement

De nombreux projets de transport sont en cours ou en réflexion en Île-de-France. Le secteur de Fresnes et des communes à proximité est notamment concerné par deux lignes du Grand Paris Express dont les travaux sont en cours.

Outre le Grand Paris Express, **la ville de Fresnes souhaite poursuivre la manifestation de son intérêt pour le prolongement de la ligne de métro 4 via Fresnes** (avec des stations à Petit Fresnes et à proximité à L'Hay-les-Roses Jean Mermoz au Nord et Chemin d'Antony au Sud). La ligne 4 permettrait de proposer aux habitants une connexion directe à Paris en transports collectifs lourds (Fresnes n'est actuellement pas directement desservie par le réseau ferré).

Dans un contexte où les politiques publiques promeuvent le report modal, il est dans l'intérêt de la collectivité de soutenir ce prolongement ainsi que de manifester son intérêt pour les divers projets de transports (modernisation du RER B...).

Il s'agit également de **poursuivre la participation de la ville aux réflexions menées par Île-de-France Mobilités sur le devenir d'Orlyval** qui relie la gare d'Anthony à l'aéroport d'Orly. La fiabilité de l'exploitation d'Orlyval est garantie jusqu'à l'arrivée du Grand Paris Express mais des questions subsistent quant à la pérennité des composants au-delà d'un horizon 2025-2030. Différents scénarios sont à l'étude.



Source : RATP

#### Action 4 : Favoriser le rabattement en modes actifs aux gares ferroviaires à proximité



Frais de fonctionnement

En parallèle de l'action 1 relative au développement de la pratique du vélo à Fresnes, **une réflexion est à engager avec les communes limitrophes et l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre sur la desserte cyclable des gares à proximité de Fresnes, y-compris les nouvelles gares du Grand Paris Express (ligne 14...)**. Il s'agit d'améliorer l'intermodalité et de favoriser le rabattement en modes actifs aux gares ferroviaires, en valorisant notamment le Plan vélo intercommunal qui prévoit en outre une liaison cyclable entre Fresnes et le Sud de la commune pour rejoindre le RER C.

Les gares ont par ailleurs vocation à toutes être équipées par Île-de-France Mobilités Parkings Vélos fermés et sécurisés mais aussi en Parkings Vélos en libre-accès, en atteignant 140 000 places dans les gares et stations, y compris les gares du Grand Paris Express.



Source : Parking Vélos sécurisé en Gare de Croix de Berny

**AXE 4**

**Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public**



**Contexte et enjeux**

Le réseau routier de Fresnes est confronté à différentes problématiques liées à un trafic important et des vitesses excessives sur certains axes, à un taux de motorisation élevé, à la présence de stationnement pouvant gêner la circulation, etc. Outre la voiture, ces difficultés ont un impact sur les autres modes : par exemple, les bus peuvent être gênés par du stationnement gênant, les modes actifs peuvent se sentir en insécurité, etc. Une pacification de la voirie et de l'espace public a été amorcée avec quelques axes limitée à 30 km/h ; de nouvelles actions peuvent désormais être mises en place pour aller plus loin, notamment pour une appropriation similaire de l'espace public entre les femmes et les hommes.

**Contenu de l'axe 4**

Pour apaiser et sécuriser le réseau routier et l'espace public, il est proposé de :

- Action 1 : Faire de Fresnes une ville 30
- Action 2 : Favoriser une appropriation similaire de l'espace public par tous et toutes
- Action 3 : Agir sur le plan de circulation

**Objectifs de l'action**

- Pacifier la voirie
- Résoudre des points durs et limiter les conflits d'usage
- Améliorer l'accessibilité

**Planning**

2024	2025
2026	2027+

**Coût et subventions**

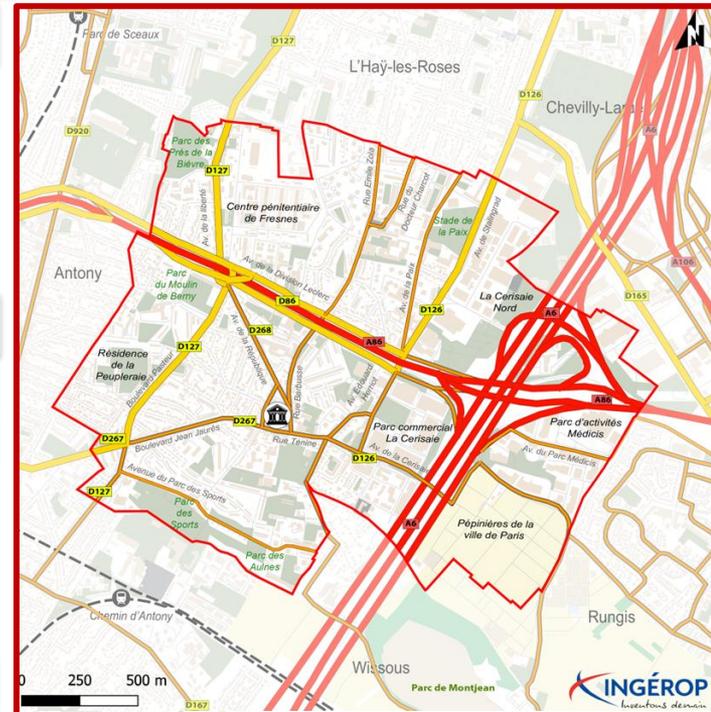
- Sans subventions : 110 000€ - 132 000€
- Avec subventions : 70 000€ - 85 000€

**Acteurs concernés**

- Maîtrise d'ouvrage : Ville de Fresnes, Département
- Partenaires : Préfecture, association Genre et Ville

**Suivi et évaluation**

- Passage des rues / quartiers en zone 30
- Réalisation de l'étude sur l'appropriation de l'espace public et suivi de ses recommandations



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

**Hierarchisation 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

**AXE 4**

**Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public**



**Action 1 : Faire de Fresnes une ville 30**



17 k€ - 21 k€

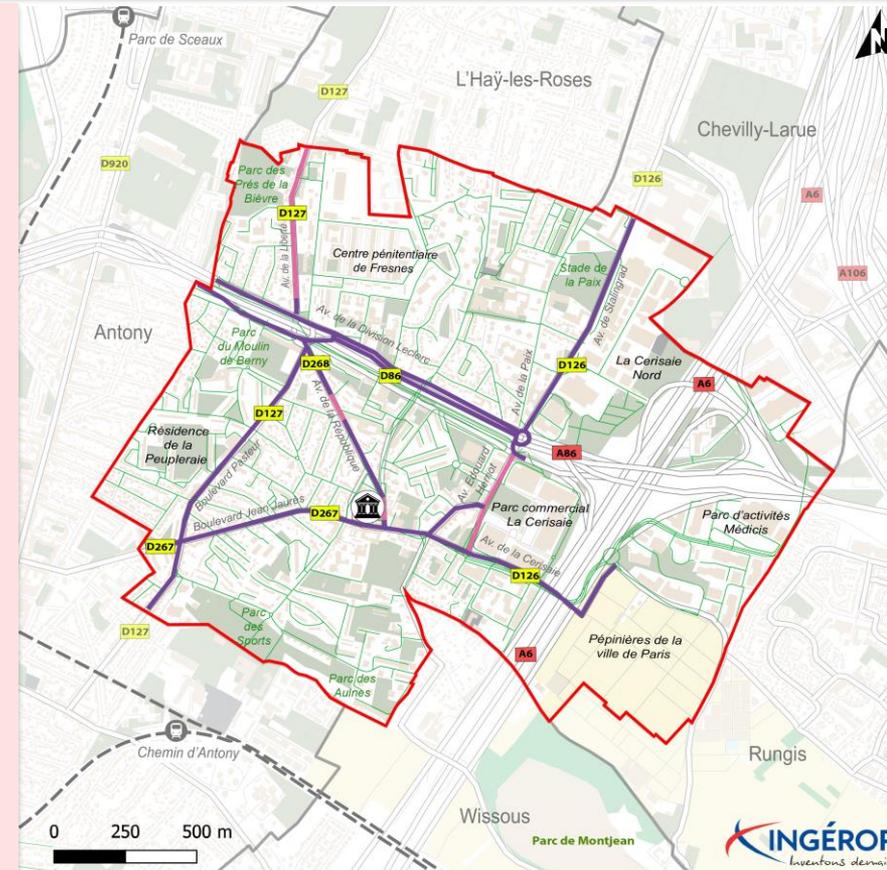
Pour apaiser la circulation et favoriser la cohabitation entre les usagers de l'espace public, la **généralisation de la zone 30 est prévue sur la commune**. Pour cela :

- **Les axes communaux passeront tous à 30 km/h** (en vert sur la carte ci-contre)
- **Les axes départementaux déjà à 30 km/h le resteront** (av Edouard Herriot et de courtes sections de l'av de la République et de l'av de la Liberté ; en orange sur la carte)
- **Un travail sera engagé avec le Département sur la possibilité de passer à 30km/h les axes qui sont actuellement limités à 50 km/h** (en violet sur la carte), la Préfecture sera également consultée concernant la RD86

Ce passage à une « ville 30 » s'accompagne d'un déploiement progressif de **dispositifs visant à faire respecter la limitation à 30 km/h** : plateaux traversants, écluses, radars, réductions ponctuelles de la largeur de la chaussée, double-sens cyclable dans les rues en sens unique le permettant. Une attention particulière est à apporter au niveau des écoles. Les **panneaux réglementaires d'entrée et de fin de zone 30** doivent aussi être installés.

La zone 30 offre de **nombreux avantages** parmi lesquels :

- La sécurisation des déplacements par la réduction des vitesses
- La pacification de la voirie
- Un coûts de mise en œuvre relativement faibles/modérés pour des périmètres pouvant être importants
- Une mise en place pouvant s'intégrer dans des projets de requalification de voirie



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

**Ville 30 Organisation du territoire**

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

- Mairie de Fresnes
- Gare

**Proposition de vitesse de circulation**

- Axe communaux limité à 30 km/h
- Axe départementaux limité à 30 km/h
- Axe départementaux limité à 50 km/h - passage à 30km/h à travailler avec le département



## AXE 4

### Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public



#### Action 2 : Favoriser une appropriation similaire de l'espace public par tous et toutes



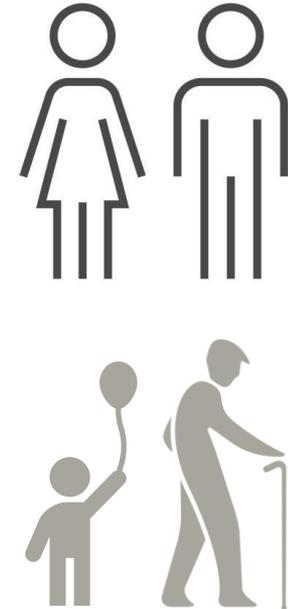
Environ 40 k€ d'étude

Afin d'aboutir à des espaces urbains plus inclusifs, un **diagnostic spécifique sur l'égalité femme-homme dans l'espace public est à engager**. Pour créer un espace plus inclusif, il faut en effet mettre en avant et contrer les dysfonctionnements dans les usages de l'espace ; le « sexisme ordinaire » est à l'origine du sentiment d'inconfort dans l'espace public pour les femmes. L'objectif est d'identifier les espaces principalement « masculins » et ceux plus « féminins » ainsi que les zones d'insécurité pour **améliorer l'appropriation de l'espace public par tous et toutes sans inconfort**. Seront notamment sollicités dans le cadre de cette démarche l'association Genre et Ville, et la personne en charge de ces questions à la ville de Fresnes).

En ce sens, des espaces sportifs et ludiques non genrés pourraient être expérimentés et certains noms de rue ou d'espaces publics pourraient être féminisés. Dans le cadre des réaménagements, des requalifications de voirie ou des projets urbains, un travail sur la mise en place d'un éclairage uniforme sera à réaliser pour éviter de retrouver des espaces peu ou pas éclairés à proximité immédiate de secteur bien ou sur éclairés.

Dans les futurs projets d'aménagement, une prise en compte plus importante de la place de la femme dans pourra être engagée notamment par le biais de sondages, de diagnostics, de participation d'associations...

Il s'agit également de réaliser un **travail spécifique sur le mobilier urbain pour le prévoir accessible à tous y-compris les plus jeunes**. Dans une **logique intergénérationnelle de l'espace public**, il est question de « faire et vivre la ville à hauteur d'enfant » pour permettre aux plus jeunes de sortir de chez eux en sécurité pour explorer et s'amuser. De la même manière, il est important de prévoir une place sur l'espace public pour les personnes plus âgées.



**AXE 4****Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public****Action 3 : Agir sur le plan de circulation**

13 k€ - 23 k€

Pour faciliter les circulations et la clarté du réseau routier, il est proposé de :

- **Mettre en sens unique certains axes de desserte des quartiers afin de matérialiser un double-sens cyclable, de marquer le stationnement et de libérer les trottoirs des véhicules en stationnement :** Cette stratégie est appliquée dans les pages suivantes sur des secteurs à enjeux de la ville. Toutefois, l'objectif est de pouvoir agir sur toute la ville en fonction des besoins et des faisabilités techniques. Il est rappelé que l'article R417-11 du Code de la Route indique qu' « *Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement [...] d'un véhicule motorisé à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers et des cycles à pédalage assisté sur les trottoirs, à l'exception des motocyclettes, tricycles à moteur et cyclomoteurs* ».
- **Mettre en place une stratégie de publication des arrêtés municipaux** concernant la circulation et le stationnement : chaque changement de sens de circulation, mise en sens unique, modification ou instauration de l'offre et/ou de la réglementation du stationnement doit faire l'objet d'un arrêté municipal. Ces arrêtés doivent faire l'objet d'un suivi et doivent être publiés dans un recueil des actes administratifs mis à disposition du public (obligations pour les communes de plus de 3 500 habitants). Une mise à disposition en ligne peut aussi être envisagé en complément.
- **Maintenir le contrôle d'accès place du Dr Charcot et mail Stéphane Hessel** (Cerisaie) pour éviter le stationnement et la circulation de véhicules motorisés (sauf services). Les barrières ont été installées récemment.
- **Interdire le doublement des véhicules devant les écoles** en matérialisant au sol une ligne blanche.
- **Envisager la mise en sens unique de la rue de la Tuilerie**, à minima pendant les travaux de l'avenue de la République (et interroger la possibilité d'empêcher le stationnement des deux côtés de la voirie)

Certains secteurs à enjeux sont notamment identifiés :

- Secteur Bergonié / Jeanne d'Arc
- Secteur Einstein / Flemming
- Secteur Yvon
- Secteur Peupleraie / Pasteur-Roux
- Secteur des Fleurs



**AXE 4**

**Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public**



**Action 3 : Agir sur le plan de circulation – secteur Bergonié / Jeanne d'Arc (constat 1/2)**



**Caractéristiques du secteur :**

Le secteur Bergonié situé à l'ouest de la commune de Fresnes. Principalement pavillonnaire, il est composé de petites rues qui ont vocation à une desserte locale.

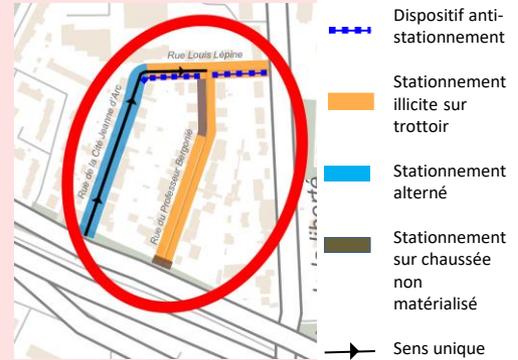
Le secteur encadré par deux grands axes routiers, à l'est et au sud :

- La D127 à l'est,
- La RD86 au sud (et l'A86).

La moitié du secteur est marqué par une circulation automobile **en sens unique** : la totalité de la rue Jeanne d'Arc et une partie de la Rue Louis Lépine, jusqu'à l'intersection avec l'impasse de la rue du professeur Bergonié sont concernés.

La trame viaire comprend des rues où une vitesse de circulation est fortement contrainte et limitée :

- Étroitesse des rues,
- Emprise des voitures sur l'espace viaire.



Rue de la Cité Jeanne d'Arc, rue du Professeur Bergonié et rue Louis Lépine

**AXE 4**

**Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public**



**Action 3 : Agir sur le plan de circulation – secteur Bergonié / Jeanne d'Arc (constat 1/2)**

**Enjeux de mobilité :**

Le secteur Bergonié est aujourd'hui un espace peu favorable aux modes doux, mais quelques aménagements sécurisent les mobilités piétonnes : des trottoirs sont sécurisés rue Louis Lépine.

Il y a peu d'aménagements cyclables et la circulation des vélos et des piétons est contrainte par la présence des automobiles : présence de voitures stationnées sur les trottoirs.

On note également une hétérogénéité des types de stationnements et une mauvaise visibilité de ces derniers :

- Stationnement alterné rue de la Cité Jeanne d'Arc,
- Aucun stationnement clairement matérialisé au sol dans l'ensemble des rues,
- Un nombre très important de véhicules stationnant sur la voirie et sur le trottoir : débordement du stationnement résidentiel.

Extrait de l'enquête en ligne : « *Les places de stationnement de la rue Louis Lépine sont souvent occupées par des voitures ventouses* ».

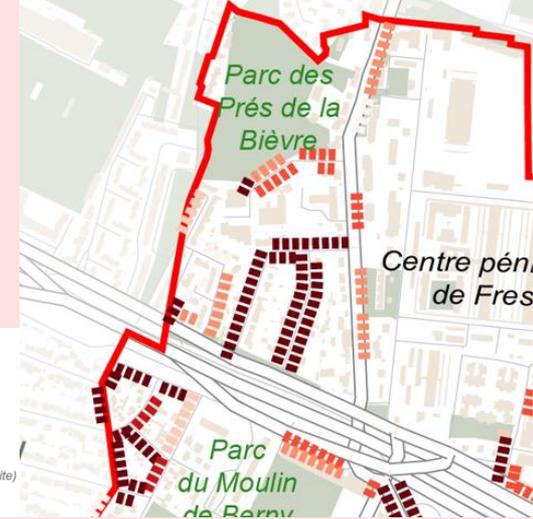
**Localisation du stationnement**

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



**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)





# AXE 4

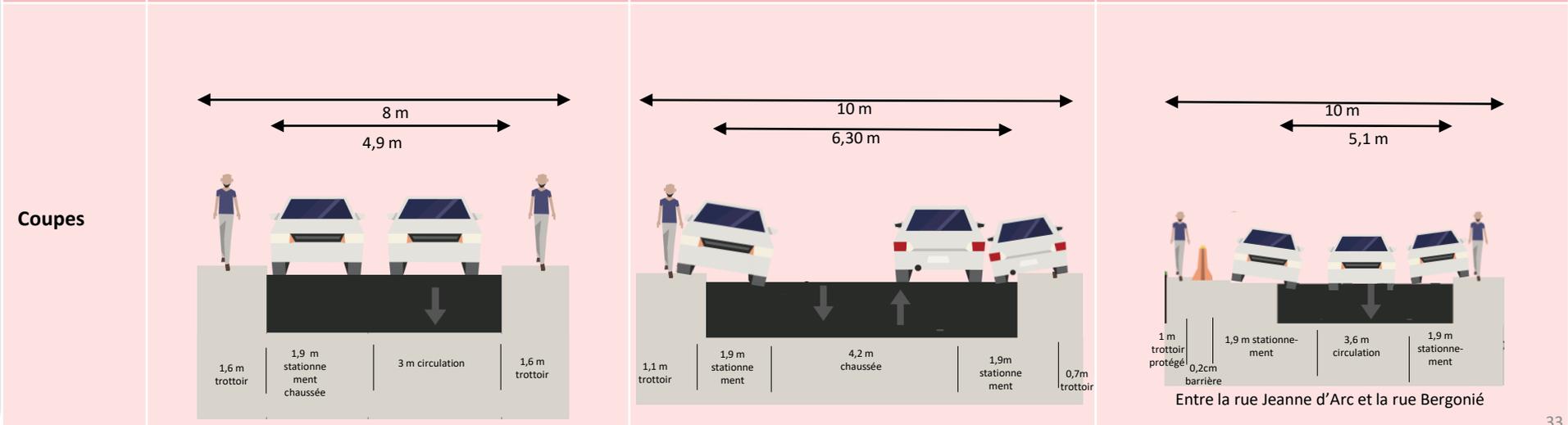
## Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public



### Action 3 : Agir sur le plan de circulation – secteur Bergonié / Jeanne d'Arc (situation existante)



Situation actuelle	Rue Jeanne d'Arc	Rue du Professeur Bergonié	Rue Louis Lépine
<b>Sens de circulation</b>	Sens unique du sud vers le nord	Double sens avec raquette de retournement	-Entre la rue Jeanne d'Arc et la rue Bergonié : sens unique de l'ouest vers l'est -Entre la rue Bergonié et l'av. de la Liberté : double sens
<b>Entrées / sorties de l'axe</b>	Entrée depuis la RD86 au Sud, sortie au Nord sur la rue Louis Lépine	Entrée et sortie rue Louis Lépine au nord	-Entrée depuis Jeanne d'Arc, Bergonié et av. de la Liberté Sortie sur av. de la Liberté et la rue Bergonié
<b>Stationnement</b>	Sur la chaussée, alterné, non matérialisé	Stationnement à cheval sur le trottoir, des 2 côtés, non matérialisé	-Entre la rue Jeanne d'Arc et la rue Bergonié : à cheval sur le trottoir, des 2 côtés, non matérialisé Entre la rue Bergonié et l'av. de La Liberté : à cheval sur le trottoir uniquement côté nord





# AXE 4

## Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public



### Action 3 : Agir sur le plan de circulation – secteur Bergonié / Jeanne d'Arc (propositions : description et schéma)



#### Scénario 1

#### Sens de circulation

- Rue Jeanne d'Arc : maintien du sens de circulation du sud vers le nord
- Rue Bergonié : maintien du double sens de circulation avec raquette de retournement
- Rue Louis Lépine : maintien du fonctionnement actuel

#### Entrées / sorties de l'axe

- Rue Jeanne d'Arc : maintien du fonctionnement actuel
- Rue du Professeur Bergonié : maintien du fonctionnement actuel
- Rue Louis Lépine : maintien du fonctionnement actuel

#### Stationnement

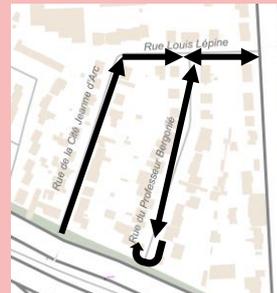
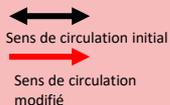
- Rue Jeanne d'Arc : sur la chaussée, d'un côté de la voirie, en chicane, matérialisé
- Rue Louis Lépine, entre la rue Jeanne d'Arc et la rue Bergonié : suppression du stationnement d'un côté de la voirie (côté sud) soit environ 6 places + matérialisation du stationnement côté nord sur chaussée
- Rue Louis Lépine, entre la rue Bergonié et l'av. de la Liberté : suppression du stationnement (environ 6 places côté nord)
- Rue du professeur Bergonié : sur la chaussée, matérialisé. Suppression d'un linéaire de stationnement (20aine de places). Raquette optimisée, permettant la création de 1 à 6 places de stationnement.

**Bilan stationnement : environ -33 à -28 places (selon choix raquette)**

#### Avantages

- Rue Jeanne d'Arc : permet de limiter les problématiques en fixant le stationnement d'un côté et permet une réduction de vitesse (chicane) mais réduction de la capacité de stationnement rue Jeanne d'Arc de quelques places
- Rue Louis Lépine, entre la rue Jeanne d'Arc et la rue Bergonié : libération des deux trottoirs mais suppression d'environ 6 places de stationnement
- Rue Louis Lépine, entre la rue Bergonié et l'av. de la Liberté : libération du trottoir nord mais suppression d'environ 6 places de stationnement
- Rue du professeur Bergonié : libération des trottoirs mais suppression d'une 20 aine de places d'un côté de la voirie

#### Schémas de circulation





# AXE 4

## Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public



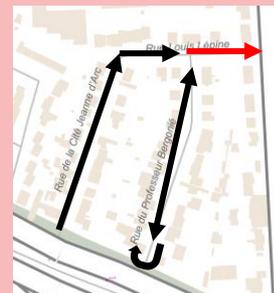
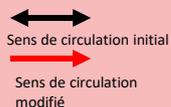
### Action 3 : Agir sur le plan de circulation – secteur Bergonié / Jeanne d’Arc (propositions : description et schéma)



#### Scénario 2

<b>Sens de circulation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Rue Jeanne d’Arc : maintien du sens de circulation du sud vers le nord</li> <li>-Rue Bergonié : maintien du double sens de circulation avec raquette de retournement</li> <li>-Rue Louis Lépine, entre la rue Jeanne d’Arc et la rue Bergonié : maintien du fonctionnement actuel</li> <li>Rue Louis Lépine, entre la rue Bergonié et l’av. de la Liberté : mise en sens unique vers l’est</li> </ul>
<b>Entrées / sorties de l’axe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Rue Jeanne d’Arc : maintien du fonctionnement actuel</li> <li>-Rue du Professeur Bergonié : maintien du fonctionnement actuel</li> <li>-Rue Louis Lépine : entrée depuis Jeanne d’Arc, sortie sur l’avenue de la Liberté (plus d’entrée possible rue Louis Lépine depuis l’av. de la Liberté)</li> </ul>
<b>Stationnement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Rue Jeanne d’Arc : sur la chaussée, d’un côté de la voirie, en chicane, matérialisé</li> <li>-Rue Louis Lépine, entre la rue Jeanne d’Arc et la rue Bergonié : suppression du stationnement d’un côté de la voirie (côté sud) soit environ 6 places + matérialisation du stationnement côté nord sur chaussée</li> <li>-Rue Louis Lépine, entre la rue Bergonié et l’av. de la Liberté : mise en sens unique permettant de matérialiser le stationnement sur chaussée côté nord</li> <li>-Rue du professeur Bergonié : sur la chaussée, d’un côté de la voirie, matérialisé. Suppression d’un linéaire de stationnement (20aine de places). Raquette optimisée, permettant la création de 1 à 6 places de stationnement.</li> </ul> <p><b>Bilan stationnement : environ -27 à -32 places (selon choix raquette)</b></p>
<b>Avantages</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Rue Jeanne d’Arc : permet de limiter les problématiques en fixant le stationnement d’un côté et permet une réduction de vitesse (chicane) <u>mais</u> réduction de la capacité de stationnement rue Jeanne d’Arc de quelques places</li> <li>-Rue Louis Lépine, entre la rue Jeanne d’Arc et la rue Bergonié : libération des deux trottoirs <u>mais</u> suppression d’environ 6 places</li> <li>-Rue Louis Lépine, entre la rue Bergonié et l’av. de la Liberté : libération du trottoir nord sans suppression de places (mise sur chaussée) permise par la mise en sens unique</li> <li>-Rue du professeur Bergonié : libération trottoir d’un côté et création de stationnements</li> </ul>

#### Schémas de circulation



**AXE 4**

**Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public**

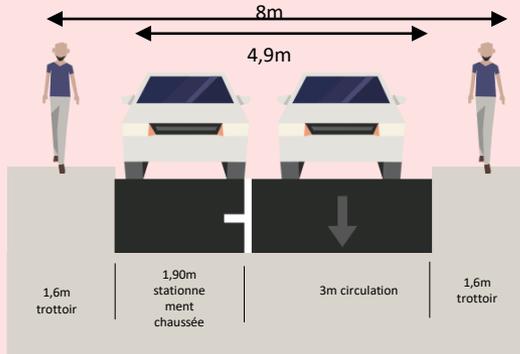


**Action 3 : Agir sur le plan de circulation – secteur Bergonié / Jeanne d'Arc (propositions : coupes)**

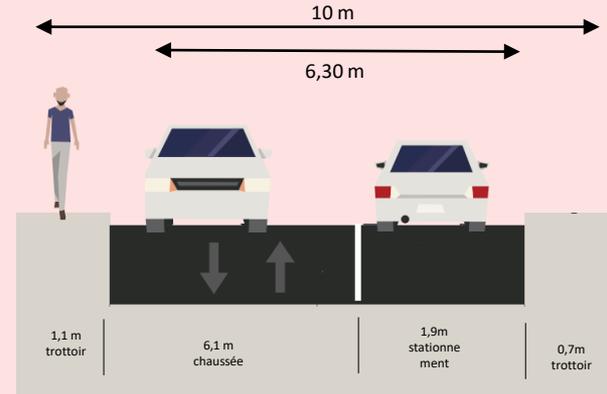


Scénario 1

Rue Jeanne d'Arc (avec chicane)

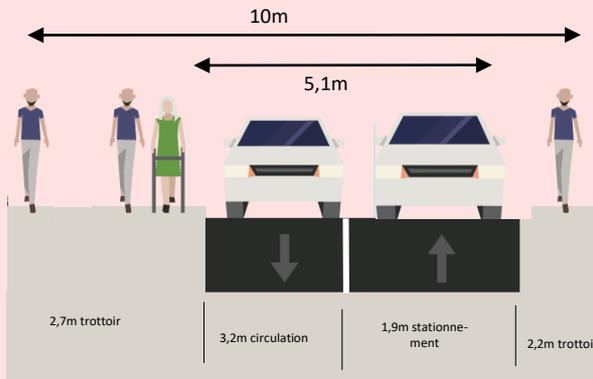


Rue du professeur Bergonié

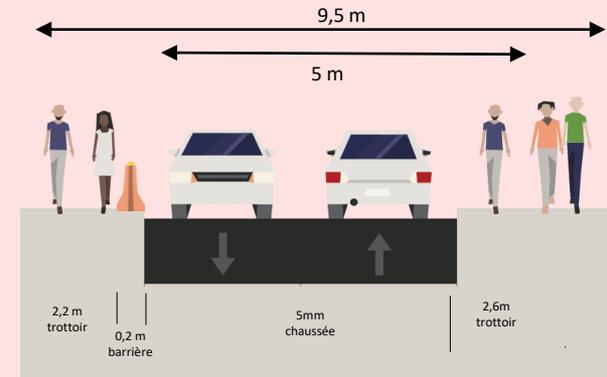


Coupes

Rue Louis Lépine : entre la rue Jeanne d'Arc et la rue Bergonié



Rue Louis Lépine : entre la rue Bergonié et la D 127/ Av. de la Liberté



**AXE 4**

**Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public**

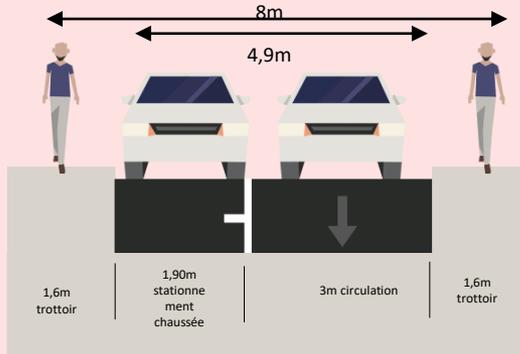


**Action 3 : Agir sur le plan de circulation – secteur Bergonié / Jeanne d'Arc (propositions : coupes)**

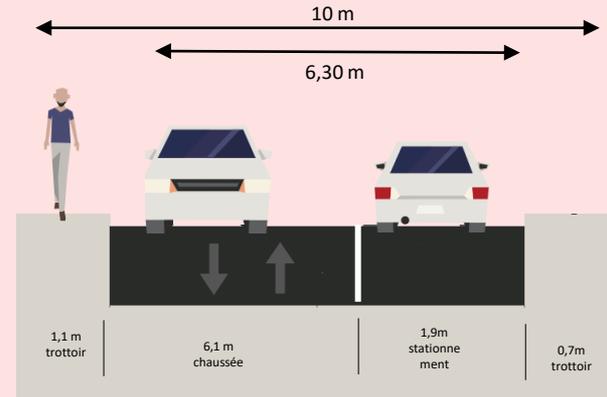


Scénario 2

Rue Jeanne d'Arc (avec chicane)

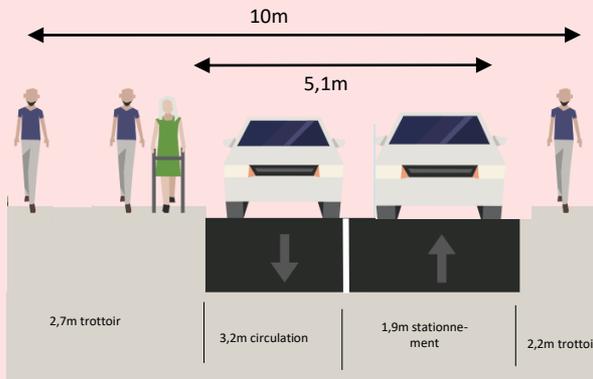


Rue du professeur Bergonié

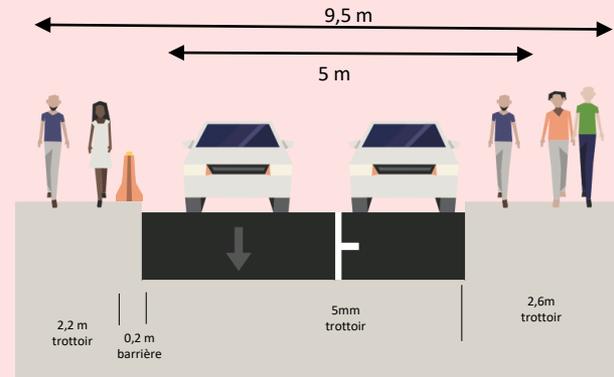


Coupes

Rue Louis Lépine : entre la rue Jeanne d'Arc et la rue Bergonié



Rue Louis Lépine : entre la rue Bergonié et la D 127/ Av. de la Liberté





# AXE 4

## Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public



Action 3 : Agir sur le plan de circulation – secteur Bergonié / Jeanne d'Arc (optimisation de la raquette – sans ouverture) ●●○

- **Retournement sans manœuvre : Stationnement longitudinal : création de 1 place**
- **Retournement avec manœuvres : Stationnement en bataille : création de 6 places**



Positionnement d'1 place d'un côté



Positionnement de 6 places au fond de la raquette



Vérification des girations pompiers + camions ordures



Vérification des girations pompiers + camions ordures

**AXE 4**

**Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public**



**Action 3 : Agir sur le plan de circulation – secteur Einstein / Flemming (constat 1/2)**

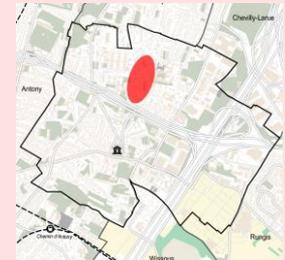
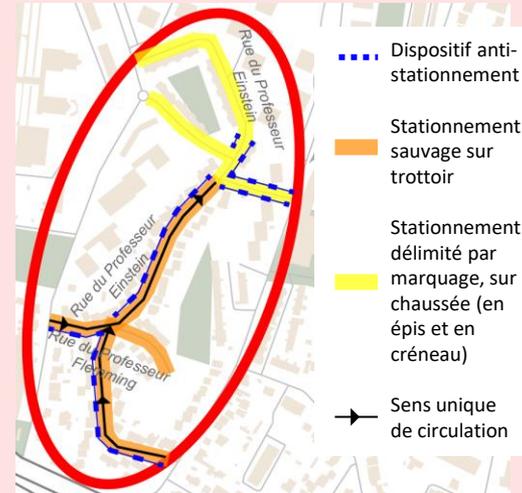
**Caractéristiques du secteur:**

Le secteur Einstein/Flemming est un secteur pavillonnaire, situé au nord de la commune. Il a pour particularité d'être encadré par :

- Le Centre Pénitentiaire à l'ouest
- La RD86 au sud
- La rue Emile Zola à l'est

Il est presque intégralement en sens unique

La vitesse y est limitée à 30km/h



Rue du Professeur Einstein et rue du Professeur Fleming (Ingérop et Google Street View, 2022)



# AXE 4

## Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public



### Action 3 : Agir sur le plan de circulation – secteur Einstein / Flemming (constat 2/2)

**Enjeux de mobilité :**

L'aménagement actuel du secteur n'est pas favorable aux modes doux :

- Pas d'aménagements cyclables
- Présence de voitures stationnés sur trottoir qui empêchent le passage à pied

On y note des difficultés de stationnement qui entraînent l'apparition de stationnement sauvage, notamment sur les trottoirs

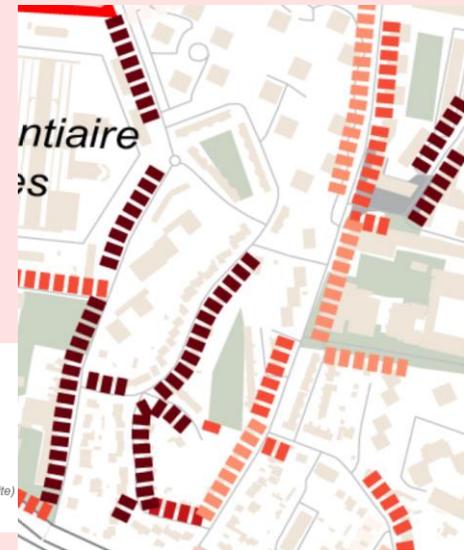
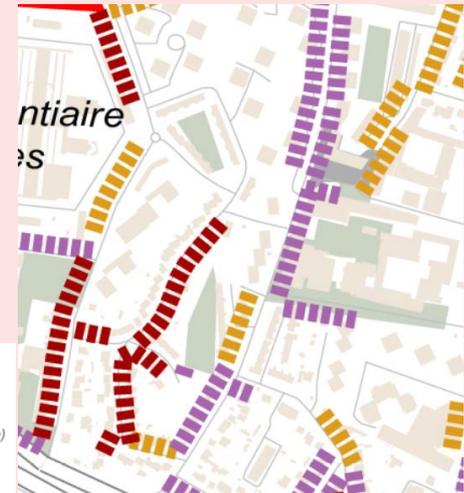
Des tentatives pour pallier les problèmes de stationnement ont été développées :

- Espace de stationnement en bataille et en créneau rue du Professeur Einstein
- Élaboration d'un plan d'action graduel
- Barrières installées sur une partie de la rue du Professeur Einstein
  - Cela permet d'empêcher le stationnement sauvage sur trottoir
  - Le stationnement ne se fait que d'un côté de la voirie

Une forte occupation du stationnement

**Plusieurs types de dispositifs anti-stationnement déployés :**

- Barrières et potelets rues du Professeur Einstein et du Professeur Flemming
- Bordures anti-stationnement en béton rue du Professeur Einstein



**AXE 4**

**Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public**

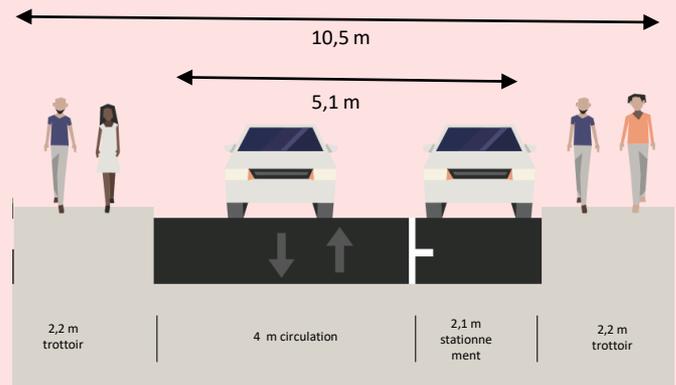
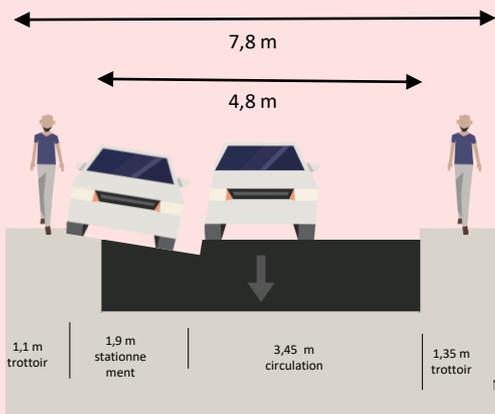


**Action 3 : Agir sur le plan de circulation – secteur Einstein / Flemming (situation existante)**



Situation actuelle	Rue du professeur Einstein	Rue des Frères Lumière
<b>Sens de circulation</b>	Sens unique du sud vers le nord, sauf dans le segment reliant la rue Emile Zola	Double sens
<b>Entrées / sorties de l'axe</b>	Entrée par la rue Emile Zola. Sortie par la rue Emile Zola à l'est, et en impasse au nord	Connexion entre les rues Jean Moulin au nord et la D86 au sud
<b>Stationnement</b>	Stationnement non matérialisé, à cheval sur la chaussée et le trottoir, côté est de la rue	Stationnement matérialisé à l'ouest de la rue

**Coupes**



**AXE 4**

**Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public**



**Action 3 : Agir sur le plan de circulation – secteur Einstein / Flemming (propositions : descriptions et schémas)**



	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4
<b>Sens de circulation</b>	<b>Rue du professeur Einstein</b> : pas de changement <b>Rue des Frères Lumière</b> : pas de changement	<b>Rue du professeur Einstein</b> : pas de changement <b>Rue des Frères Lumière</b> : pas de changement	<b>Rue du professeur Einstein</b> : pas de changement <b>Rue des Frères Lumière</b> : mise en sens unique vers le sud	<b>Rue du professeur Einstein</b> : mise en sens unique de la partie Nord donnant sur la rue Emile Zola <b>Rue des Frères Lumière</b> : mise en sens unique vers le sud
<b>Entrées / sorties de l'axe</b>	<b>Rue du professeur Einstein</b> : pas de changement <b>Rue des Frères Lumière</b> : pas de changement	<b>Rue du professeur Einstein</b> : pas de changement <b>Rue des Frères Lumière</b> : pas de changement	<b>Rue du professeur Einstein</b> : ouverture de la rue sur sa partie nord <b>Rue des Frères Lumière</b> : entrée rue Jean Moulin (et rue Einstein) et sortie sur D86	<b>Rue du professeur Einstein</b> : pas de changement <b>Rue des Frères Lumière</b> : pas de changement
<b>Stationnement</b>	<b>Rue du professeur Einstein</b> : marquage du stationnement sur la chaussée <b>Rue des Frères Lumière</b> : pas de changement	<b>Rue du professeur Einstein</b> : marquage du stationnement sur la chaussée et mise en chicane <b>Rue des Frères Lumière</b> : pas de changement	<b>Rue du professeur Einstein</b> : marquage du stationnement sur la chaussée <b>Rue des Frères Lumière</b> : pas de changement	<b>Rue du professeur Einstein</b> : création de places longitudinales <u>Mais</u> entraîne un report sur les autres voies
<b>Avantages</b>	<b>Rue du professeur Einstein</b> : libération du trottoir	<b>Rue du professeur Einstein</b> : libération du trottoir et réduction de la vitesse automobile	<b>Rue des Frères Lumière</b> : mise en place d'un double sens cyclable	<b>Rue du professeur Einstein</b> , section est : création de nouveaux stationnements (8-10)

**Schémas de circulation**

Sens de circulation initial  
 Sens de circulation modifié

**AXE 4**

**Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public**



**Action 3 : Agir sur le plan de circulation – secteur Einstein / Flemming (propositions : coupes et axes modifiés)**



Scénario 1

Scénario 2

Scénario 3

Scénario 4

Rue du professeur Einstein :  
matérialisation des  
stationnements sur la  
chaussée

Rue du professeur Einstein :  
matérialisation des stationnements sur  
la chaussée et mise en chicane

Rue des Frères Lumières : mise en sens  
vers le sud, fonctionnement en boucle  
avec la rue d'Einstein

Rue du professeur Einstein, partie  
nord donnant sur la rue Emile Zola :  
mise en sens unique vers l'est,  
fonctionnement en boucle

7,8 m

7,8 m

10,5 m

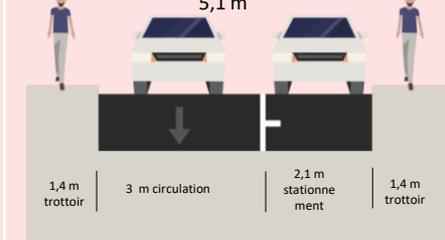
7,9 m

4,8 m

4,8 m

5,1 m

5,1 m



Coupes

**AXE 4**

**Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public**



**Action 3 : Agir sur le plan de circulation – secteur Yvon (constat 1/2)**



**Caractéristiques du secteur :**

Le secteur Yvon est également un secteur pavillonnaire, situé au sud-ouest de la commune

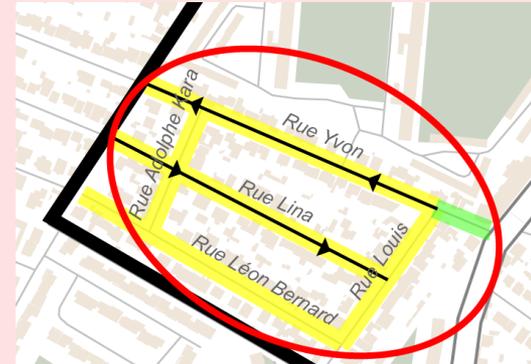
Secteur encadré par :

- Le Boulevard Pasteur à l'est
- Antony au sud et à l'ouest
- La Peupleraie au nord

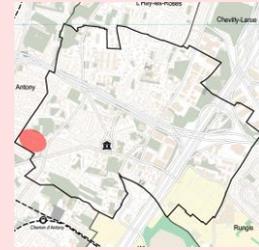
La circulation dans le secteur est en partie en sens unique :

- Rue Yvon en sens unique
- Rue Lina en sens unique
- Rues Adolphe Kara, Louis et Léon Bernard en double-sens

On note une limitation des vitesses à 30 km/h rue Yvon



- Stationnement délimité par marquage, sur chaussée, d'un seul côté de la voirie
- Stationnement limité (vert)
- Sens unique de circulation



Rues Yvon, Lina, et Louis (Google Street View, 2022)



# AXE 4

## Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public



### Action 3 : Agir sur le plan de circulation – secteur Yvon (constat 2/2)

#### Enjeux de mobilité :

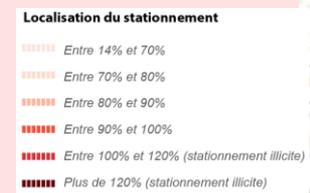
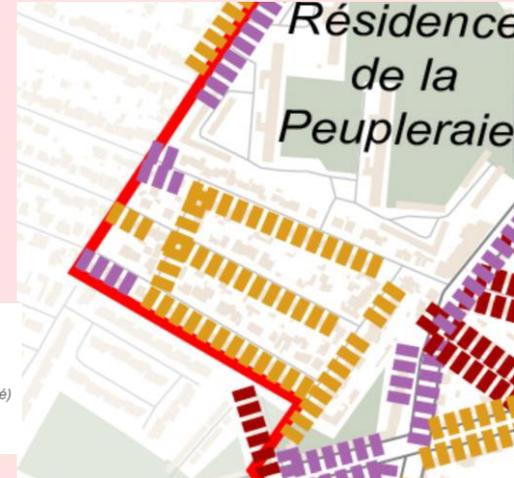
La trame viaire est caractérisée par des rues étroites avec du stationnement longitudinal marqué

- De nombreuses entrées charretières
- Stationnement d'un seul côté de la route

Une forte occupation du stationnement

Un radar pédagogique a été mis en place rue Yvon :

- Résultats du radar de comptage et de vitesse entre le 09/10/2020 et le 29/10/2020
  - En sens entrant :
    - 3 392 véhicules
    - Vitesse moyenne de 21,18 km/h
  - En sens sortant :
    - 1 827 véhicules
    - Vitesse moyenne de 22 km/h




**AXE 4**
**Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public**

**Action 3 : Agir sur le plan de circulation – secteur Yvon (situation existante)**


Situation actuelle	Rue Yvon	Rue Adolphe Kara	Rue Léon Bernard	Rue Louis
Sens de circulation	Sens unique de l'est vers l'ouest	Double sens	Double sens	Double sens
Entrées / sorties de l'axe	Entrée depuis la RD86 au Sud, sortie au Nord sur la rue Louis Lépine	Connexion entre les rues Yvon au nord et Léon Bernard au sud	En impasse à l'ouest	Connexion rue Yvon au nord et Bd. Jean-Jaurès au sud
Stationnement	Sur la chaussée, alterné, non matérialisé	Sur la chaussée (côté est), matérialisé	Sur la chaussée (côté sud), matérialisé	Sur la chaussée (côté est), matérialisé
Coupes	<p>8,7 m (total width) 6,6 m (lane width) 1,7 m trottoir   3,5 m circulation   2,1 m Stationnement   1,4 m trottoir</p>	<p>7,6 m (total width) 4,7 m (lane width) 1,5m trottoir   2,6 m chaussée   2,1 m stationnement   1,4 m trottoir</p>	<p>7,7 m (total width) 4,8 m (lane width) 1,3 m trottoir   2,6 m chaussée   2,1 m stationnement   1,6 m trottoir</p>	<p>7,7 m (total width) 4,8 m (lane width) 2 m trottoir   2,1 m stationnement   2,7 m chaussée   1,1 m trottoir</p>



# AXE 4

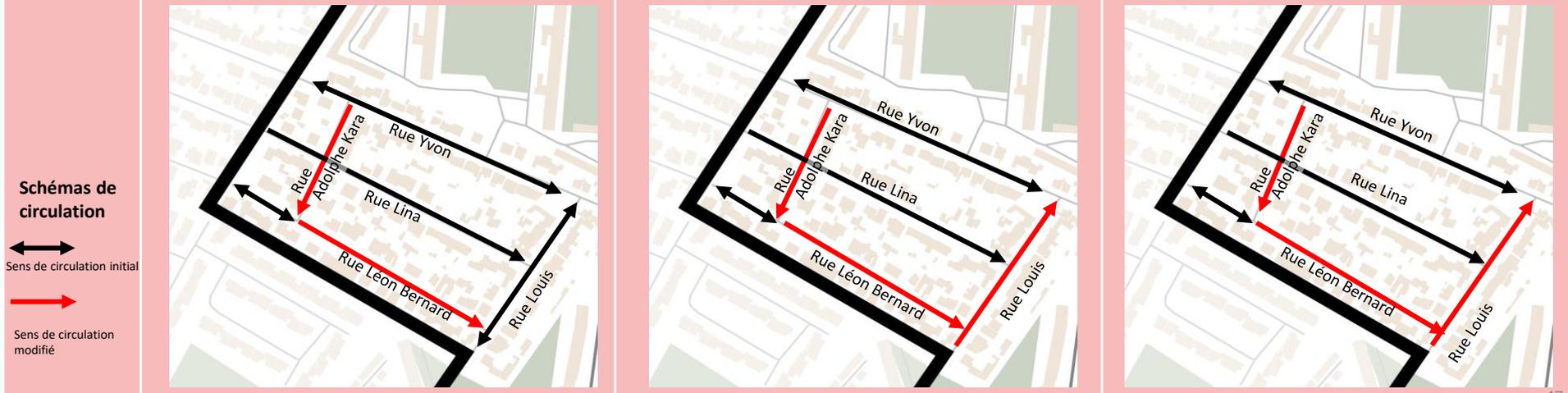
## Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public



### Action 3 : Agir sur le plan de circulation – secteur Yvon (propositions : descriptions et schémas)



	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
<b>Sens de circulation</b>	Rue <b>Yvon</b> : pas de changement Rue <b>Louis</b> : pas de changement Rue <b>Adolphe Kara</b> : mise en sens unique vers le sud Rue <b>Léon Bernard</b> : mise en sens unique vers l'est	Rue <b>Yvon</b> : pas de changement Rue <b>Louis</b> : mise en sens unique vers le nord-est Rue <b>Adolphe Kara</b> : mise en sens unique vers le sud Rue <b>Léon Bernard</b> : mise en sens unique vers l'est	Rue <b>Yvon</b> : pas de changement Rue <b>Louis</b> : mise en sens unique vers le nord-est Rue <b>Adolphe Kara</b> : mise en sens unique vers le sud Rue <b>Léon Bernard</b> : mise en sens unique vers l'est
<b>Entrées / sorties de l'axe</b>	Rue <b>Yvon</b> : pas de changement Rue <b>Louis</b> : pas de changement Rue <b>Adolphe Kara</b> : entrée rue Yvon et sortie rue Léon Bernard Rue <b>Léon Bernard</b> : entrée rue Adolphe Kara et sortie rue Louis	Rue <b>Yvon</b> : pas de changement Rue <b>Louis</b> : entrée rues Lina et Léon Bernard, sortie rue Yvon Rue <b>Adolphe Kara</b> : entrée rue Yvon et sortie rue Léon Bernard Rue <b>Léon Bernard</b> : entrée rue Adolphe Kara et sortie rue Louis	Rue <b>Yvon</b> : pas de changement Rue <b>Louis</b> : entrée rues Lina et Léon Bernard, sortie rue Yvon Rue <b>Adolphe Kara</b> : entrée rue Yvon et sortie rue Léon Bernard Rue <b>Léon Bernard</b> : entrée rue Adolphe Kara et sortie rue Louis
<b>Stationnement</b>	Matérialisation du stationnement rue Yvon	Matérialisation du stationnement rue Yvon	Matérialisation du stationnement rue Yvon et mise en <b>chicane</b> du stationnement
<b>Avantages</b>	- Permet de fluidifier la circulation	- Permet de fluidifier la circulation <u>Mais</u> nécessite accord de la ville d'Anthony pour mettre la rue Louis en sens unique sur sa partie sud	- Permet de fluidifier la circulation - Permet la réduction de la vitesse automobile <u>Mais</u> nécessite accord de la ville d'Anthony pour mettre la rue Louis en sens unique sur sa partie sud



**AXE 4**

**Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public**



**Action 3 : Agir sur le plan de circulation – secteur Yvon (propositions : coupes des axes modifiés)**

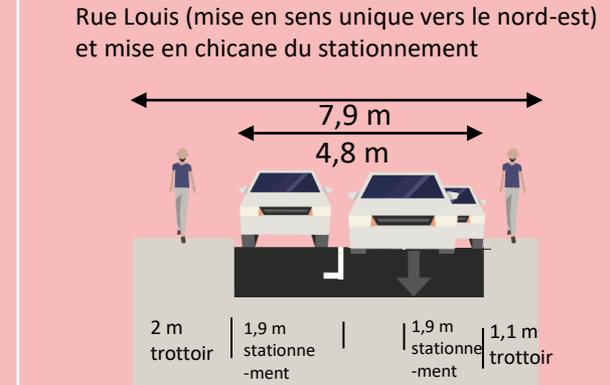
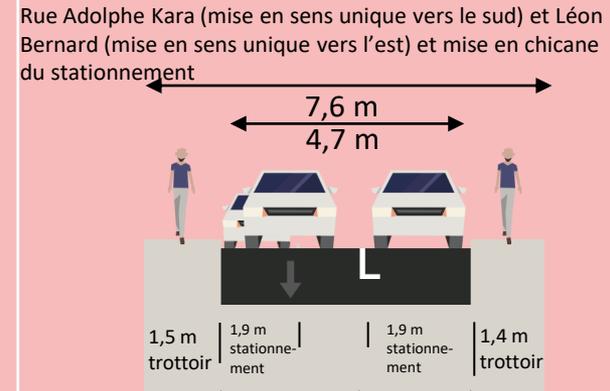
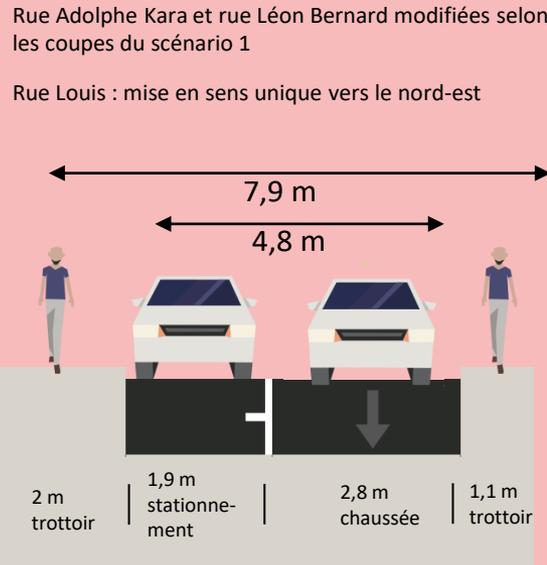
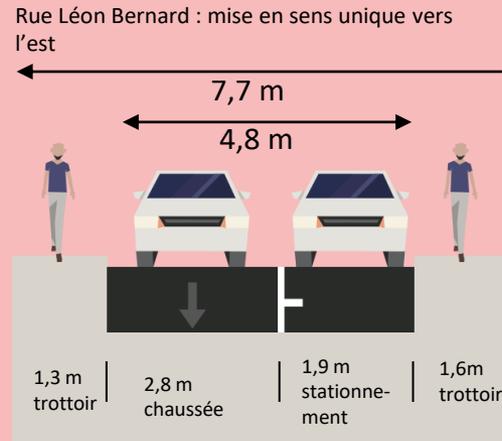
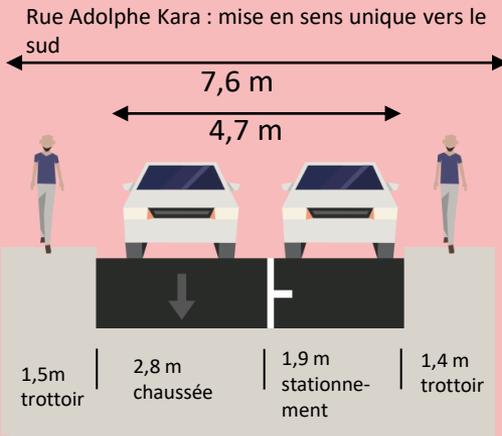


Scénario 1

Scénario 2

Scénario 3

Coupes



# P AXE 5

## Maîtriser et gérer le stationnement pour une utilisation rationnelle de l'automobile



### Contexte et enjeux

La **gestion du stationnement constitue un levier d'action majeur dans les politiques de mobilité**, d'urbanisme et d'aménagement de l'espace public. Les choix effectués sur l'offre de stationnement permettent en effet d'agir sur le choix du mode de déplacements. Une emprise importante de la **voirie est occupée par du stationnement**, dont une présence accrue de **stationnement non matérialisé**. **L'article R417-11 du Code de la Route indique pourtant qu'est considéré comme gênant le stationnement sur les trottoirs**. Le stationnement sur voirie est parfois à l'origine de **difficultés de circulation et d'impossibilité pour les piétons et PMD de cheminer sur les trottoirs**. **L'occupation du stationnement est par ailleurs très forte**.

### Contenu de l'axe 5

Le stationnement ayant été abordé par près d'un quart des répondants qui ont précisé leurs attentes lors de l'enquête mobilité de 2022, la ville de Fresnes souhaite agir sur cette thématique en **révisant sa politique de stationnement et en améliorant les conditions de déplacements tous modes parfois impactés par le stationnement**. Il s'agit de :

- **Action 1 : Mettre en place un observatoire dynamique du stationnement**
- **Action 2 : Réaliser une étude sur le stationnement avec option stationnement payant**
- **Action 3 : Agir sur le stationnement en secteur pavillonnaire**
- **Action 4 : Agir sur le stationnement en secteur d'habitat collectif**
- **Action 5 : Agir sur le stationnement en centre-ville et espaces commerçants**
- **Action 6 : Se mettre en conformité avec la loi LOM pour améliorer la visibilité des personnes s'engageant sur un passage piéton**

### Acteurs concernés

- Maîtrise d'ouvrage : Ville de Fresnes
- Partenaires : bailleurs

### Objectifs de l'action

- Favoriser la rotation des véhicules dans les centralités
- Libérer l'espace public des véhicules en stationnement gênant les déplacements, limiter les conflits d'usage
- Adapter l'offre de stationnement privé

### Planning

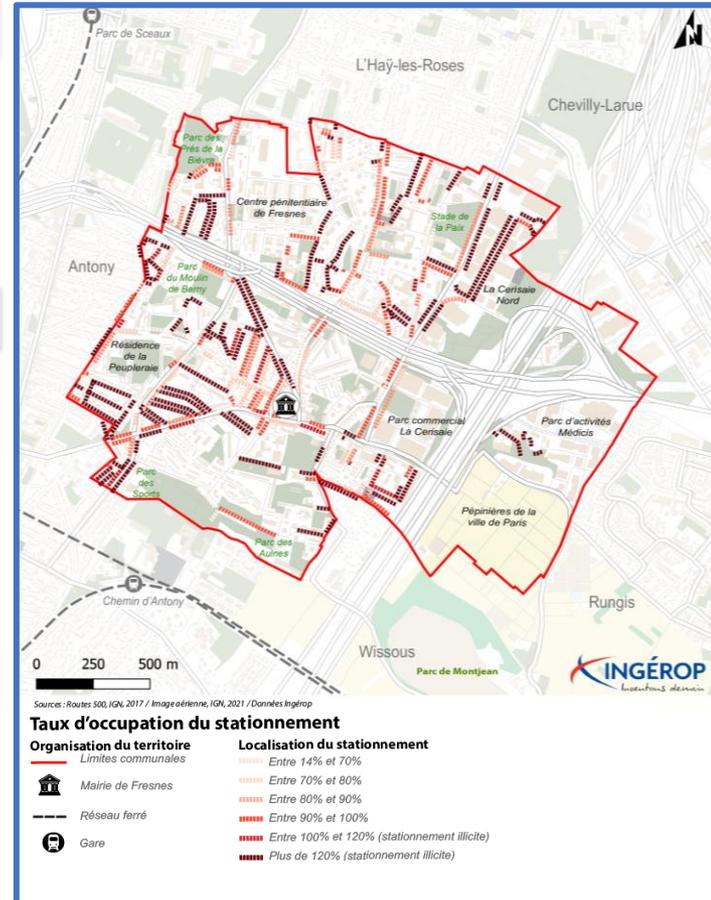
2024	2025
2026	2027+

### Coût et subventions

- Sans subventions : 115 000€ - 165 000€
- Avec subventions : 114 000€ - 163 000€

### Suivi et évaluation

- Nombre de places mises en stationnement à durée limitée
- Nombre de nouvelles places matérialisées au sol
- Nombre de places neutralisées au niveau des passages piétons



## P AXE 5

### Maîtriser et gérer le stationnement pour une utilisation rationnelle de l'automobile

P

#### Action 1 : Mettre en place un observatoire dynamique du stationnement



Environ 40 k€ d'étude

La commune de Fresnes souhaite se doter d'un observatoire du stationnement pour analyser l'offre et la demande sur le territoire. Il s'agit de récolter les informations sur les places existantes, leur réglementation et leur usage, en complément des premiers éléments recueillis dans le cadre de l'élaboration du plan des mobilités durables.

Les différentes données seront centralisées dans un système de type SIG (système d'information géographique) et seront mises à jour régulièrement.

La ville pourrait se rapprocher d'opérateurs tels Cocoparks, IEM ou Macaron par exemple.

L'observatoire est un outil qui permet de disposer d'une base permettant d'envisager la mise en place d'une délégation de service public (DSP).



#### Action 2 : Réaliser une étude sur le stationnement avec option stationnement payant



Environ 40 k€ d'étude

Dans l'optique de participer à solutionner les problématiques de stationnement sur la ville, notamment en lien avec les communes limitrophes, une **étude sur le stationnement sera réalisée, en interrogeant notamment la mise en place du stationnement payant** avec une politique tarifaire adaptée (sectorisation pour favoriser, le résidentiel, le commerce ou les deux en fonction des quartiers) sera lancée. Il s'agit de mettre en évidence les conditions d'une éventuelle mise en place d'une délégation de service public (DSP) et d'expliquer les préalables et impondérables au passage au stationnement payant (modalités tarifaires, de contrôle, de zonage...).

Dans le cadre d'une DSP :

- Expertise et savoir-faire du délégataire qui assure l'exploitation,
- Réalisation des investissements par le délégataire dans le cas d'une concession,
- Prise en charge des risques d'exploitation par le délégataire dans le cas d'une concession,
- Contrôle par la ville des activités du délégataire,
- Rémunération du délégataire.

L'étude s'intéressera également aux **aires réservées** à certains usagers (PMR, transport de fond, etc.).



**P** AXE 5

**Maîtriser et gérer le stationnement pour une utilisation rationnelle de l'automobile**



Frais de fonctionnement / Intégré dans les projets

**Action 3 : Agir sur le stationnement en secteur pavillonnaire**

Afin d'améliorer la circulation des véhicules et des modes actifs dans les rues parfois étroites des quartiers pavillonnaires, il est prévu de :

- **Fixer le stationnement alterné** d'un côté de la voirie
- **Matérialiser le stationnement** automobile par du marquage, en évitant dans la mesure du possible le stationnement à cheval sur trottoir (à minima libérer le trottoir d'un côté de la voirie)
- **Agir plus spécifiquement sur les secteurs Bergonié / Jeanne d'Arc, Einstein / Flemming, et Yvon** (cf axe 4)



Source : Ingérop



Frais de fonctionnement

**Action 4 : Agir sur le stationnement en secteur d'habitat collectif**

En parallèle des mesures en secteur pavillonnaire, la ville prévoit de **poursuivre le travail engagé avec les bailleurs** pour atteindre un coût du stationnement raisonné dans les parkings des résidences. Dans certains cas, la réduction des tarifs accroît la fréquentation des parkings et donc les revenus des bailleurs. Il s'agira aussi d'échanger sur le stationnement vélo dans les résidences d'habitat collectif.

Il s'agit également de travailler sur l'**attractivité de ces parkings**, l'objectif étant de libérer l'espace public du stationnement gênant et des voitures ventouses.

Il s'agit aussi d'**appliquer le nouveau plan de stationnement et de circulation de la ZAC Cersaie**.



Source : Google Maps, ZAC Cersaie



30 k€ – 50 k€

**Action 5 : Agir sur le stationnement en centre-ville et espaces commerçants**

Le centre-ville et les espaces commerçants font face à une problématique de saturation du stationnement. Afin de favoriser la rotation des véhicules, **la mise en place de stationnement à durée limitée dans le temps (zone bleue) sera envisagée** rue Marice Ténine, au nord de la rue Auguste Daix, au sud de l'avenue de la République, au sud de la rue du Dr Charcot, rue Emile Zola entre la rue Frédéric Mistral et 50/100m au nord de la rue du Dr Charcot. Quelques **places de type arrêt minute** pourront également être déployées. Une réflexion est aussi à mener au niveau des écoles pour les déposes-minutes.

Il s'agit également de **favoriser le recours aux parkings en ouvrage** (Saint-Éloi et Charcot Zola) en les jalonnant via des panneaux dynamiques indiquant le nombre de places disponibles tout en travaillant sur la lutte contre les voitures ventouses.

Des **échanges avec les commerçants sont prévues pour travailler sur l'accroissement du nombre d'aires de livraison** tout en envisageant de les rendre accessibles pour les livraisons des particuliers (colis, etc.) et en réfléchissant à la **cyclologistique**.



Source : Ingérop, rue Maurice Ténine

## P AXE 5

## Maîtriser et gérer le stationnement pour une utilisation rationnelle de l'automobile



### Action 6 : Se mettre en conformité avec la loi LOM pour améliorer la visibilité des personnes s'engageant sur un passage piéton

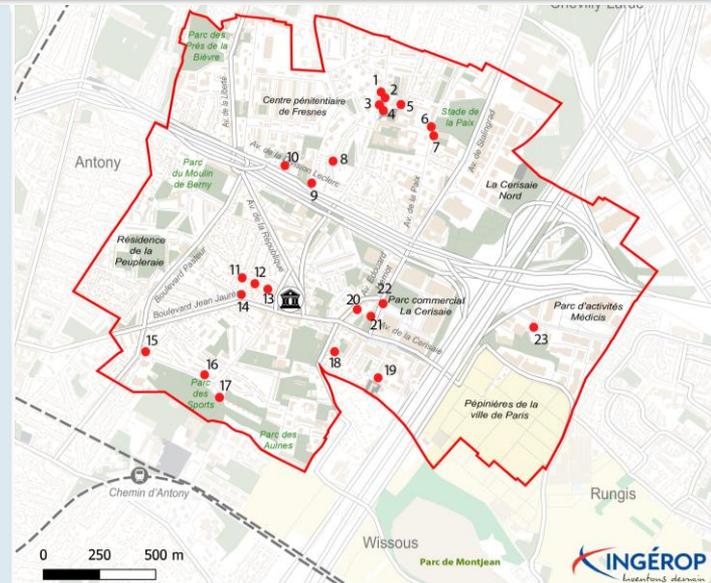


4 k€ - 33 k€

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 impose la **suppression des places de stationnements automobiles sur une distance de 5m en amont des passages piétons** pour permettre une meilleure co-visibilité entre piétons et automobilistes. Les passages piétons devront être mis en conformité d'ici le 31 décembre 2026. Il est possible d'aménager des places de **stationnements vélos** sur les places de stationnement automobile supprimées en amont des passages piétons (1 place de stationnement automobile = 6 à 10 places de stationnements vélos) ou de **végétaliser en pleine terre** participant ainsi à la désimperméabilisations des sols.

**La mesure prévoit donc de supprimer les places de stationnement automobile concernées (cf liste ci-dessous et carte ci-contre) et de les remplacer par des arceaux vélo ou des aménagements paysagers au niveau du sol.**

- 1 : Rues Emile Zola, devant les immeubles d'habitation au numéro 72 de la rue
- 2 : rue Emile Zola, devant l'escalier menant à la promenade des Hirondelles
- 3 : Intersection entre la rue du Dr Charcot et la rue Emile Zola (direction Sud)
- 4 : Intersection entre la rue du Dr Charcot et la rue Emile Zola (direction Nord)
- 5 : rue du Dr Charcot, devant le numéro 26 de la rue
- 6 : Intersection du mail Aimé Césaire et de l'Av. de la Paix (direction Sud)
- 7 : Intersection du mail Aimé Césaire et de l'Av. de la Paix (direction Nord)
- 8 : Intersection entre la rue du Professeur Fleming et la rue du Professeur Einstein (direction Nord)
- 9 : Intersection entre la RD86 et la rue des frères Lumière (direction Sud)
- 10 : Intersection entre la RD86 et la rue des Fournières (direction Sud)
- 11 : Intersection entre la rue réservoir et l'Av. de la Mairie (direction Nord)
- 12 : Intersection entre la rue de la Bergerie et l'Av. de la Mairie (direction Nord)
- 13 : Intersection entre la rue de la Source et l'Av. de la Mairie (direction Nord)
- 14 : Intersection entre la RD267 et la rue de la Bergerie (direction Sud)
- 15 : Intersection entre la RD127 et l'Av. du Parc des Sports (direction Nord)
- 16 : Avant l'arrêt de bus Parc des sports (direction Ouest) et l'entrée de la résidence au 12 Av. du Parc des Sports
- 17 : Intersection entre la Voie des Martyrs et l'Av. du Parc des Sports (direction Sud)
- 18 : Intersection entre l'allée Jean Rostand et la rue Poterne (direction Ouest)
- 19 : Intersection entre la rue Marcel Duchamp et la rue Juliette Drouet (direction Ouest)
- 20 : 40 bis Rue Maurice Ténine (direction Sud)
- 21 : Place de livraison devant l'agence de la société générale
- 22 : Au niveau du feu sur l'intersection de la RD126 et de la rue Maurice Ténine (direction Nord)
- 23 : Au niveau du feu sur l'intersection de l'Av. du Parc Médicis et de l'Av. des Pépinières (direction Nord)

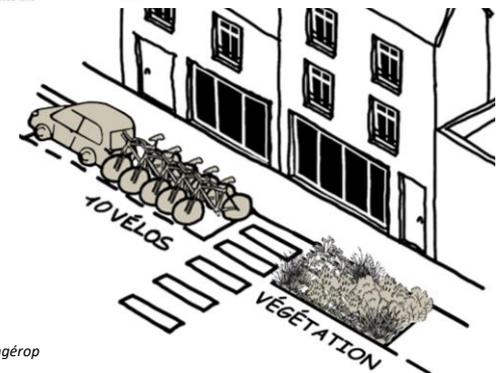


#### Stationnement à supprimer

Organisation du territoire  
 - Commune de Fresnes  
 - Limites communales  
 - Réseau ferré

Sources : MGS, IPR, 2017 / Routes 506, 80 TOPO, IGN, 2021 / Gares et réseau ferré, Île-de-France Mobilités, 2022 / Données transmises par la Ville, 2022

Mise en application de la loi LOM en amont des passages piétons  
 ● Stationnement VL à supprimer se situant à 5m en amont d'un passage piéton



Source : Ingérop



# AXE 6

## Agir, éduquer, communiquer et sensibiliser pour encourager les alternatives à l'usage individuel de l'automobile



### Contexte et enjeux

Dans l'optique de favoriser le **report modal et d'accompagner les actions** d'aménagement, il est nécessaire de sensibiliser le public aux mobilités durables et d'**informer sur les initiatives** de la ville et des partenaires (Département du Val-de-Marne, Grand-Orly Seine Bièvre, Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités, associations...). L'enquête mobilité réalisée en 2022 a montré que les 2/3 des répondants sont intéressés pour en savoir plus sur la démarche du Plan des mobilités durables de Fresnes et les différentes solutions de déplacements s'offrant à eux.

### Contenu de l'axe 6

Il s'agit ici d'organiser des **campagnes de communication**, de **sensibilisation** et de **promotion** des mobilités durables auprès du public mais aussi des entreprises :

- **Action 1 : Mener une campagne de communication sur l'évolution des comportements de mobilité et sur les actions mises en œuvre pour les modes alternatifs à la voiture**
- **Action 2 : Communiquer sur les nouveaux aménagements cyclables et les initiatives en faveur d'une mobilité plus durable**
- **Action 3 : Inciter les entreprises, les bailleurs et les copropriétaires à installer des points de recharge pour les véhicules électriques**
- **Action 4 : Expérimenter un dispositif d'autopartage**

### Acteurs concernés

- Maîtrise d'ouvrage : Ville de Fresnes
- Partenaires : Département, EPT Grand-Orly Seine Bièvre, Région, Île-de-France Mobilités, entreprises et bailleurs, associations, entreprise autopartage

### Objectifs de l'action

- Encourager au changement de comportement
- Communiquer sur les nouveaux aménagements cyclables et les initiatives en faveur d'une mobilité plus durable
- Inciter les entreprises et les bailleurs à installer des points de recharge

### Planning

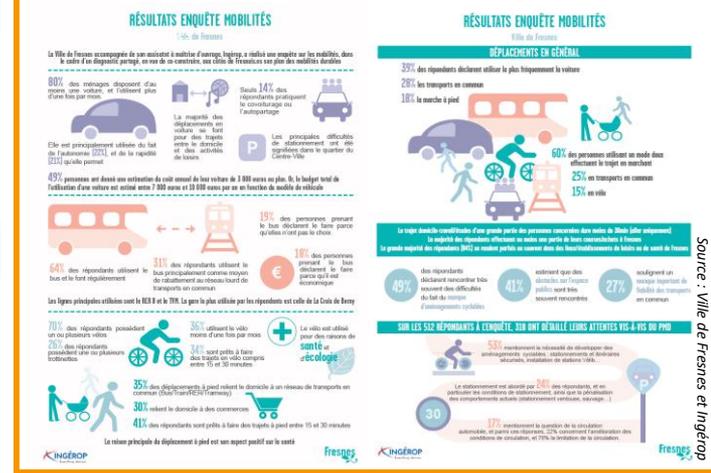
2024	2025
2026	2027+

### Coût et subventions

- Environ 8 000€
- Pas de subvention identifiée

### Suivi et évaluation

- Nombre de campagne de communication
- Création de la rubrique mobilité durable dans Panorama et nombre d'articles
- Nombre de parkings proposant des points de recharge



Source : Ville de Fresnes et Ingérop

**AXE 6**

**Agir, communiquer et sensibiliser pour encourager les alternatives à l'usage individuel de l'automobile**



**Action 1 : Mener une campagne de communication sur l'évolution des comportements de mobilité et sur les actions mises en œuvre pour les modes alternatifs à la voiture**



Environ 8 k€

Une **campagne de communication annuelle** sera réalisée à l'échelle de la ville afin :

- De **mettre en avant les alternatives à l'usage individuel de l'automobile** et notamment les actions mises en œuvre (déploiement de stationnement vélo, l'expérimentation de l'autopartage, etc.),
- De **sensibiliser à la sécurité routière** en lien avec le développement des modes actifs (sensibilisation des automobilistes et des cyclistes),
- **D'informer sur l'offre de transports collectifs actuelle,**
- **D'indiquer les initiatives existantes, les aides à l'achat** (de la Région pour certains vélos...) **et les dispositifs d'accompagnement** (FresnesCyclette...) susceptible d'intéresser les habitants
- Etc.

Une **réflexion sur le conseil en mobilité** sera menée pour envisager des systèmes de type ambassadeurs mobilité / point d'information mobilité.



Source : Gouvernement (campagne de communication sur le covoiturage du quotidien 2023)

**Action 2 : Communiquer sur les nouveaux aménagements cyclables et les initiatives en faveur d'une mobilité plus durable**



Frais de fonctionnement

La « culture vélo » est encore peu présente à Fresnes. C'est pourquoi, la commune souhaite renforcer la **communication autour de la pratique du vélo** dans le but de mieux la faire connaître. Plus largement **une rubrique dédiée à la mobilité durable sera créée dans la revue communale Panorama** afin d'aborder différents sujets / thématiques : sécurité des déplacements, bienfaits pour la santé et l'environnement, évènements organisés, dernières évolutions/innovations, associations existantes, etc.

Les actions déjà engagées seront poursuivis et mises en lumière, notamment l'accompagnement de la RATP pour mieux organiser les trajets en transports collectifs, les actions en faveurs du vélo (cf action 1).



Source : Ville de Fresnes (revue Panorama de mai 2022)

**AXE 6**

**Agir, communiquer et sensibiliser pour encourager les alternatives à l'usage individuel de l'automobile**



**Action 3 : Inciter les entreprises, les bailleurs et les copropriétaires à installer des points de recharge pour les véhicules électriques**



Frais de fonctionnement

En complément d'une campagne de sensibilisation aux modes alternatifs à la voiture auprès des habitants de Fresnes, la commune souhaite inciter les entreprises, les bailleurs et les copropriétaires à installer des points de recharges pour les véhicules électriques. L'objectif est de **faire connaître à ces acteurs les aides existantes** pour l'installation de points de recharges, notamment le **programme ADVENIR** (subvention maximum de 40% pour les entreprises dans la limite de 1000€ si le parking est privé et de 1500€ si le parking est public ; subvention maximum de 50% pour le résidentiel collectif dans la limite de 600€ si la solution est individuelle et 1300€ si la solution est collective). Ces bornes permettront aux utilisateurs de véhicules hybrides ou électriques de recharger plus facilement leurs véhicules.

Les aménageurs et promoteurs immobiliers ont par ailleurs l'obligation de prévoir des emplacements dédiés à recevoir un point de recharge pour les véhicules électriques dans les constructions neuves. Ces pré-équipements obligatoires sont à mettre en œuvre dans les bâtiments d'habitation, les bâtiments à usage principal tertiaire ou industriel, ceux accueillant un service public, les ensembles commerciaux et les cinémas.



Source : Ville de Fresnes

**Action 4 : Expérimenter un dispositif d'autopartage**



Pas de frais pour la Ville

La commune pourra être équipée de **3 stations d'autopartage avec signalétique réglementaire et d'une flotte de 5 véhicules** pour expérimenter cette offre de mobilité.

La flotte de véhicules est mise à disposition des abonnés ou d'utilisateurs ponctuels. Le dispositif permet de réduire la place de la voiture en **limitant le nombre de véhicules par habitant**, ce qui participe à une **désaturation du stationnement** et à une diminution de la pollution.

L'autopartage permet également d'**offrir une solution de mobilité aux ménages non motorisés**.



# AXE 7

## Assurer un suivi pour la mise en œuvre du PMD



### Contexte et enjeux

Le plan des mobilités durable a pour objectif d'améliorer les déplacements des Fresnois et des personnes fréquentant le territoire. Sa mise en œuvre et l'incidence des actions du plan doivent ainsi régulièrement faire l'objet d'un suivi afin **d'évaluer l'avancement** des actions et éventuellement opérer des **ajustements**.

### Contenu de l'axe 7

Pour suivre la mise en œuvre du Plan des Mobilités Durables, il est proposé de :

- **Action 1 : Suivre la mise en œuvre du PMD à l'aide d'indicateurs**
- **Action 2 : Se réunir régulièrement afin d'assurer le suivi du Plan des Mobilités Durables**

### Objectifs de l'action

- Suivre la mise en œuvre du PLM à l'aide d'indicateurs
- Animer et évaluer le PLM
- Réunir régulièrement la Commission ville durable afin d'assurer le suivi du PLM

### Planning

2024	2025
2026	2027+

### Coût et subventions

- Inclus dans les frais de fonctionnement
- Pas de subvention identifiée

### Acteurs concernés

- Maîtrise d'ouvrage : Ville de Fresnes
- Partenaires : ensemble des partenaires pour les indicateurs de suivi

### Suivi et évaluation

- État d'avancement du plan d'action sur la base du nombre de mesures réalisées et des indicateurs de suivi des actions
- Nombre de réunions de la Commission ville durable





## AXE 7

### Assurer un suivi pour la mise en œuvre du PMD



#### Action 1 : Suivre la mise en œuvre du PMD à l'aide d'indicateurs



Frais de fonctionnement

Une fois le Plan des Mobilités Durables approuvé, un suivi doit être mis en œuvre afin d'évaluer l'impact des actions entreprises par rapport aux objectifs présentés. Des **indicateurs de suivi** sont donc déterminés pour chaque action afin de réaliser une analyse fiable et complète. Ces données permettront aux différents acteurs de suivre l'avancement de leurs actions et d'y apporter des modifications si nécessaire.

En fonction des sujets, les indicateurs peuvent être de différents types :

- **Indicateurs de constat** : ils permettent de prendre la mesure d'une situation (exemple : nombre de kilomètres d'itinéraires cyclables...)
- **Indicateurs de réalisation** : ils permettent de mesurer la mise en place d'une politique ou d'une action (exemple : nombre de kilomètres d'itinéraires cyclables réalisés par rapport à la situation initiale, nombre de kilomètres restant à aménager...)
- **Indicateurs d'impact** : ils permettent de mesurer les conséquences directes d'une politique ou d'une action (exemple : accroissement de la part modale du vélo...)



#### Action 2 : Se réunir régulièrement afin d'assurer le suivi du PMD



Frais de fonctionnement

Dans le but d'assurer une cohérence entre les différentes actions menées, **une commission se réunira régulièrement** pour aborder la mise en œuvre du Plan des Mobilités Durables. À partir des indicateurs recueillis, elle pourra tirer un bilan de son application et valider les différents projets menés. Des ajustements pourront ainsi être opérés afin de garantir une cohérence entre l'avancement et les objectifs affichés. Selon les actions et/ou thématiques abordés, des partenaires extérieurs à la ville pourront être invités. Des **commissions extra-municipales** pourraient être organisées en associant les partenaires.

En amont, des **réunions entre techniciens** pourront se tenir pour préparer les réunions de la Commission ville durable en mettant en lumière les actions ayant connues des avancées significatives et à l'inverse les actions n'ayant pas ou peu été mises en œuvre. Il s'agira également le cas échéant de proposer des adaptations de certaines actions en fonction de l'évolution du contexte territorial et des enjeux.

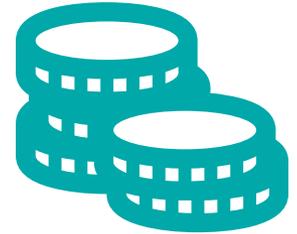


Source : Ville de Fresnes (photo conseil municipal)



# SYNTHÈSE ET ESTIMATION FINANCIÈRE

- ▶ **Les évaluations des coûts relatifs aux axes actions sont réalisés :**
  - Sur la base de ratios et de forfaits
  - A partir des coûts utilisés/appliqués lors d'études et de projets similaires réalisés par Ingérop en Île-de-France
  - Avec et sans subventions mobilisables
  
- ▶ **Le tableau des actions en annexe présente le détail des coûts et des subventions** en précisant les hypothèses prises en compte



	AXES	Estimation financière (sans subventions)	Estimation financière (avec potentielles subventions valorisables)
	<b>Axe 1</b> : Affermir la place de la marche et l'accessibilité	50 000 – 67 000 €	50 000 – 67 000 €
	<b>Axe 2</b> : Développer la pratique du vélo	630 000 – 1 210 000 €	285 000 – 550 000 € (nécessite la réalisation d'un plan vélo avec un PPI sur 3 ans)
	<b>Axe 3</b> : Garantir l'accessibilité aux transports collectifs	1 500 – 5 000 €	1 500 – 5 000 €
	<b>Axe 4</b> : Apaiser et sécuriser le réseau routier en favorisant un meilleur partage de l'espace public	110 000 – 132 000 €	70 000 – 85 000 € (idem plan vélo)
	<b>Axe 5</b> : Maîtriser et gérer le stationnement pour une utilisation rationnelle de l'automobile	115 000 – 165 000 €	114 000 – 163 000 €
	<b>Axe 6</b> : Agir, éduquer, communiquer et sensibiliser pour encourager les alternatives à l'usage individuel de l'automobile	8 000 €	8 000 €
	<b>Axe 7</b> : Assurer un suivi pour la mise en œuvre du PMD	<i>Frais de fonctionnement</i>	<i>Frais de fonctionnement</i>
	<b>TOTAL</b>	<b>910 000 – 1 590 000 €</b>	<b>525 000 – 885 000 €</b>