

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

3. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

3.1.d. OAP THÉMATIQUE « QUARTIERS DE GARE »

Établissement Public Territorial

Paris Est Marne&Bois (EPT 10)

PADD débattu le 07 décembre 2021

PLUi approuvé le 12 décembre 2023



Sommaire

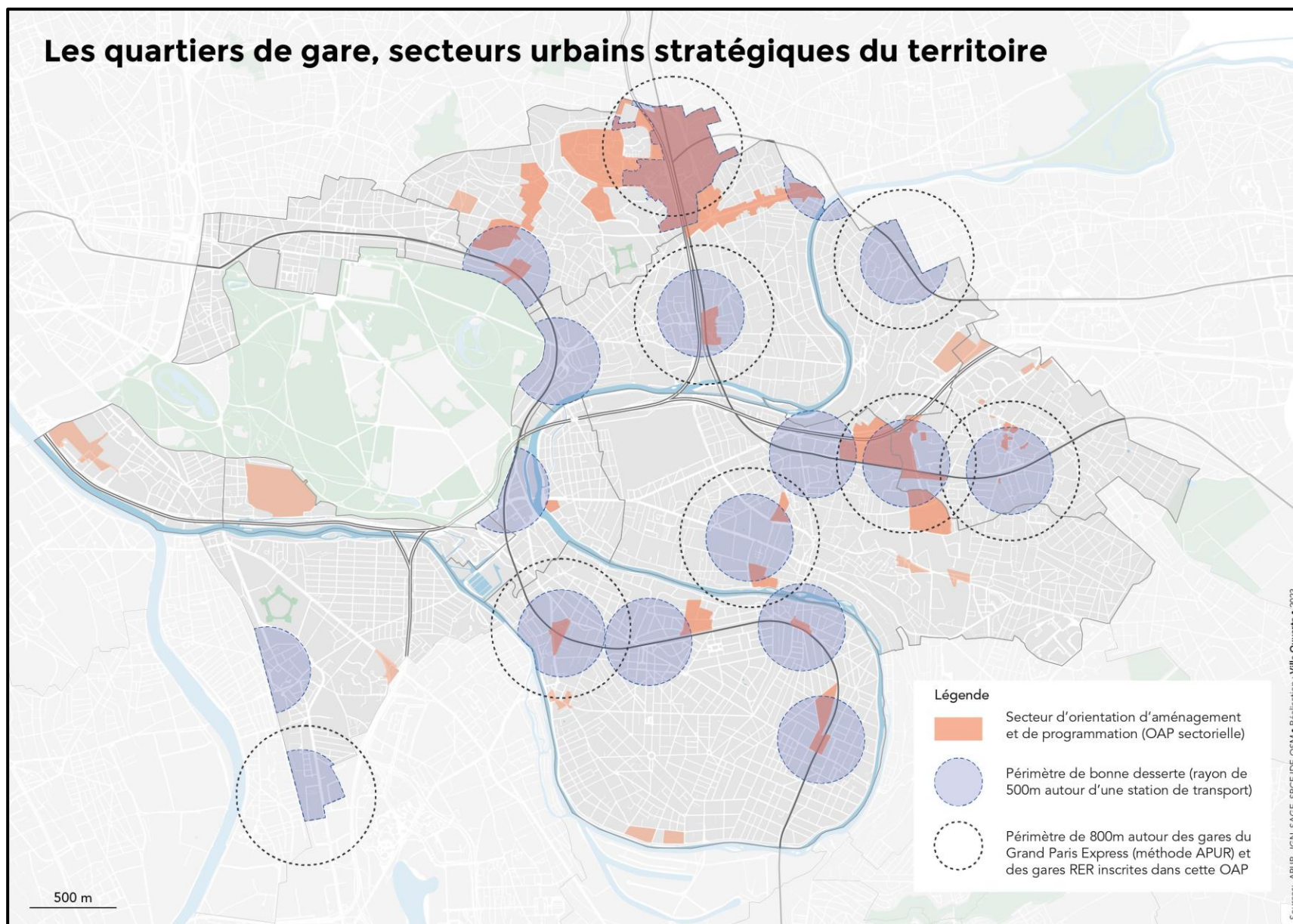
Introduction	4
Portée règlementaire de l'OAP.....	4
Une OAP dédiée aux quartiers de gares.....	5
Les quartiers de gares, secteurs urbains stratégiques pour le territoire	6
La desserte ferroviaire : un vecteur prépondérant de l'urbanisation du territoire, concurrencé par l'essor de l'automobile	6
Le Grand Paris Express : de nouveaux effets structurants pour le développement urbain du territoire.....	6
1. Les enjeux de l'OAP Quartiers de gares	7
Rééquilibrer la production urbaine par rapport aux dynamiques à l'œuvre dans les années 2010	8
Accompagner une dynamique de transformation majeure pour le territoire	9
Production cumulée de logements autour des futures gares du Grand Paris Express du territoire	11
Ancrer les quartiers de gares dans leur contexte urbain et territorial	13
Outiller le territoire afin de conforter la qualité urbaine de ses pôles gares.....	13
Actualiser les objectifs programmatiques au regard des besoins des communes.....	13

2. Des orientations d'aménagement transversales et sectorielles.....14

Les principes de légende

Les orientations d'aménagement et de programmation propres à chaque quartier de gare ...16

Bry-sur-Marne	16
Bry-Villiers-Champigny (Villiers-sur-Marne).....	17
Champigny-Centre (Champigny-sur-Marne).....	18
Le Vert de Maisons (Maisons-Alfort).....	19
Nogent – Le Perreux (Le Perreux-sur-Marne).....	20
Saint-Maur – Créteil (Saint-Maur-des-Fossés) :	21
Val-de-Fontenay (Fontenay-sous-Bois) :	22
Villiers-sur-Marne – Le Plessis-Tréville (Villiers-sur-Marne).....	23



Introduction

Portée règlementaire de l'OAP

Afin de répondre aux orientations générales du PADD, le PLUi se dote d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation thématique « Quartiers de gare ». Les orientations d'aménagement et de programmation sont définies à l'article L. 151-6 du code de l'urbanisme :

« Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements... »

Elles sont précisées à l'article L. 151-7 :

« Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;

2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;

4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;

5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ; [...] ».

La portée juridique des OAP est précisée à l'article L. 152-1 du CU.

Le déploiement des infrastructures de transport induit pour les territoires des dynamiques structurantes en matière, bien évidemment, de mobilité et d'accessibilité, entraînant potentiellement des recompositions de différents ordres : résidentielles, socio-spatiales, économiques, etc.

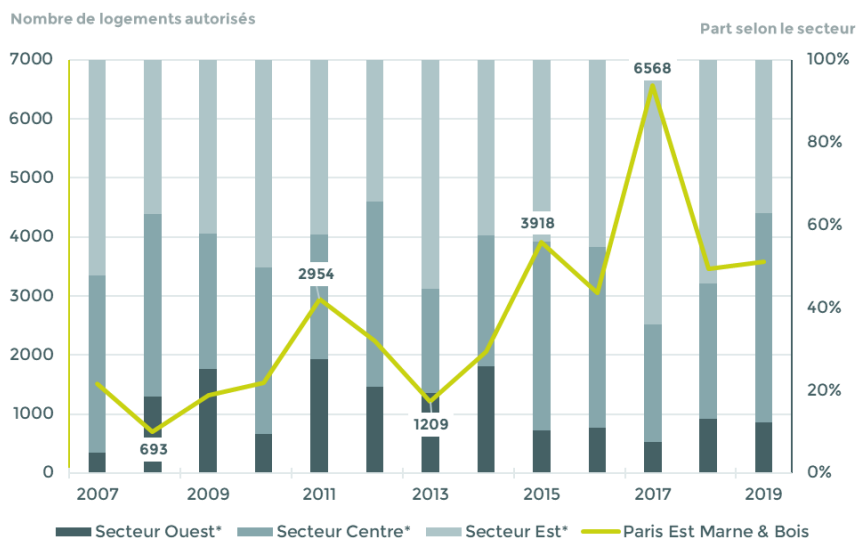
Ce mouvement de fond se traduit, dans l'agglomération parisienne, par un renforcement de l'insertion métropolitaine du territoire. Paris Est Marne&Bois demeure aujourd'hui encore un territoire inégalement inséré dans ces dynamiques, compte tenu notamment de la faible desserte en transports en commun lourds des communes de l'est du territoire, en dehors des gares RER.

Paris Est Marne&Bois, et ces communes tout particulièrement, vont bénéficier des nouvelles interconnexions et dessertes offertes par le Grand Paris Express, avec l'accueil de six gares :

- Bry – Villiers – Champigny
- Champigny Centre
- Le Vert de Maisons
- Nogent – Le Perreux
- Saint-Maur – Créteil
- Val-de-Fontenay

Alors que les dates de livraison des infrastructures et d'ouverture des lignes sont connues pour une majeure partie du réseau, les dynamiques urbaines ainsi que les livraisons des projets de pôles gares qui les accompagnent connaissent des intensités variables en fonction des communes de la métropole. Dans cette diversité, les Villes du territoire concernées se distinguent par un emballement généralisé de la dynamique de production de logements, à la suite de l'annonce des futures dessertes, notamment dans les tissus diffus, mais de manière moins significative autour des pôles-gares.

Évolution du nombre de logements autorisés et de leur répartition sur le territoire de Paris Est Marne & Bois entre 2007 et 2019



Lecture du graphique : En 2017, on comptait un total de 6 568 logements autorisés à Paris Est Marne & Bois, parmi lesquels 64% étaient issus du secteur Est, 28% du secteur Centre et 8% du secteur Ouest.

Secteur Ouest : Charenton-le-Pont, Joinville-le-Pont, Saint-Mandé, Saint-Maurice, Vincennes
Secteur Centre : Fontenay-sous-Bois, Maisons-Alfort, Nogent-sur-Marne, Saint-Maur-des-Fossés
Secteur Est : Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Le Perreux-sur-Marne, Villiers-sur-Marne.

Cette situation met en exergue le double enjeu auquel est tout particulièrement confronté le territoire dans l'accompagnement, par le PLU intercommunal, des dynamiques de projets autour de ses pôles gares : permettre la réalisation des projets en cohérence avec les démarches opérationnelles conduites par les villes et leurs partenaires, tout en tenant compte des dynamiques et besoins propres de chaque Ville au regard de leurs dynamiques urbaines récentes, en dehors des polarités de gares.

Une OAP dédiée aux quartiers de gares

L'OAP « Quartiers de gares » vise à décliner les grandes orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), notamment celles de son volet I portant sur le positionnement métropolitain du territoire :

- Elle permet tout d'abord de « Poursuivre l'extension du réseau de transports collectifs structurant » en garantissant les modalités techniques et fonctionnelles d'accueil des futures gares ainsi que leur interconnexion avec l'offre de transport existante ou projetée.
- Elle vient « Conforter les pôles majeurs et valoriser les atouts du territoire » lorsque ces derniers sont liés à la présence et au renforcement de l'offre en transports en commun, comme à Val de Fontenay avec le secteur Alouettes, ou à Bry-Villiers-Champigny avec les ZAC Marne-Europe et Champigny Paris-Est.
- Elle répond enfin à l'orientation visant à « Articuler la ville-métropole et la ville de la proximité », c'est à dire permettre d'accompagner et de maîtriser, à l'échelle des quartiers de gares, les dynamiques d'insertion métropolitaine en fonction des contextes communaux.

L'OAP offre par ailleurs, au sein du corpus règlementaire du PLU intercommunal de Paris Est Marne&Bois, un outil commun à destination du Territoire, des villes et de leurs partenaires.

L'OAP Quartiers de gares traduit également, dans la traduction des dispositions relevant du document de planification, une simultanéité des temporalités de projets et une convergence de nombreuses orientations programmatiques.

Il est à noter que les possibilités de réaménagement de voies inscrites dans l'OAP ne sont souvent pas définitives et nécessitent encore d'être étudiées au cas-par-cas lors des phases d'étude.

Les quartiers de gares, secteurs urbains stratégiques pour le territoire

Comme le rappellent les grandes orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables, les quartiers de gares font partie des secteurs urbains stratégiques pour l'aménagement futur du territoire de Paris Est Marne&Bois.

La desserte ferroviaire : un vecteur prépondérant de l'urbanisation du territoire, concurrencé par l'essor de l'automobile

Les communes de Paris Est Marne&Bois ont très tôt, au milieu du XIXe siècle, bénéficié d'une desserte ferroviaire depuis Paris.

Ce fût le cas notamment grâce à la présence d'une importante gare à Maisons-Alfort, située sur le tracé de la ligne Paris-Lyon-Marseille, puis confortée par l'ouverture en 1859 d'une nouvelle ligne en direction de l'est, dite ligne V (pour Vincennes), reliant la gare de Paris-Bastille à La Varenne (Saint-Maur-des-Fossés), et desservant les villes de Saint-Mandé, Vincennes, Fontenay-sous-Bois, Nogent-sur-Marne, Joinville-le-Pont et Saint-Maur-des-Fossés.

Si l'ouverture de ces gares répond avant tout à un attrait des Parisiens pour la villégiature le long des bords de Marne et du Bois de Vincennes, elle participe à l'essor de nombreux quartiers dont témoignent encore leurs qualités patrimoniales et architecturales.

Ce développement urbain s'accroît dès 1900 pour les communes jouxtant Paris, avec l'ouverture de l'actuelle ligne 1 du métro. Ces communes poursuivent leur intégration dans les dynamiques parisiennes dont témoignent aujourd'hui, d'un point de vue urbain, la densité des tissus bâtis ou les typologies d'espaces publics, tandis que le reste du territoire suit une trajectoire différente.

En concurrence avec le métropolitain, la ligne V connaît une baisse de fréquentation malgré une urbanisation croissante des communes de proche banlieue, de celles du Val-de-Marne tout particulièrement. La ligne V, devenue obsolète en comparaison des nouvelles lignes du réseau francilien, ne connaît que tardivement un projet de requalification : au cours des années 1950 et 1960, la requalification de la ligne s'inscrit dans le schéma directeur qui donnera naissance au Réseau Express Régional (RER).

Le projet de ligne transversale Est-Ouest du RER, actuelle ligne A, débute par un renouvellement du matériel et des infrastructures de la ligne V existante, devenue « Métro régional ». Inaugurée en 1969, cette ligne relie Nation à Boissy-Saint-Léger et dessert plusieurs communes de l'est parisien, en desservant plusieurs gares situées sur le territoire. Le nombre de gares du territoire desservies par cette ligne augmentera en 1977 avec l'ouverture d'une première section de la branche du RER A, reliant actuellement Marne-la-Vallée.

Des polarités urbaines se constituent autour des gares, bien qu'elles demeurent moins structurantes que celles qui émergent le long des principaux axes routiers et autoroutiers du territoire, au moment où le développement des transports automobiles individuels connaît en Île-de-France sa plus forte croissance. L'urbanisation qui en résulte, plus diffuse, est particulièrement caractéristique des communes jusqu'alors moins insérées dans les dynamiques du cœur d'agglomération : Le Perreux-sur-Marne, Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et Champigny-sur-Marne.

Le Grand Paris Express : de nouveaux effets structurants pour le développement urbain du territoire

Au début des années 2010, l'annonce du nouveau métro qui deviendra le Grand Paris Express, confirme les projets de nouvelles dessertes pour le territoire avec deux nouvelles lignes : la ligne 15

sud, à l'horizon 2025, puis 15 est à l'horizon 2030, ainsi que la ligne 16, vers 2028 qui viendra boucler la ligne 15 sud. À l'échelle de la Métropole, voire au-delà, l'annonce de ces futures lignes, des nouvelles interconnexions qu'elles créent, ainsi que les ambitions fixées pour les futurs quartiers de gares ont eu divers effets en matière d'urbanisme, différents selon l'historique et le contexte du marché local :

- **D'une part**, l'émergence progressive des périmètres, de la programmation puis de la mise en chantier de certains espaces proches des futures gares, dans un périmètre de référence établi à 800 mètres. À l'exception des opérations déjà anciennes conduites à Val-de-Fontenay et à Champigny-sur-Marne, cette dynamique de projets polarisés pourrait gagner en importance au regard de l'ensemble des quartiers de gares des lignes 15 sud et nord.
- **D'autre part**, concomitamment à la promulgation en mars 2014 de la loi Alur et l'ouverture soudaine des droits à construire qu'elle induit, une évolution marquée des constructions et de la densification dans le diffus, en dehors des périmètres de projet opérationnel de type ZAC. Compte tenu de la faible présence de ces périmètres au sein du territoire de Paris Est Marne&Bois et de l'inscription tardive des communes desservies dans les dynamiques métropolitaines, ce vecteur de développement urbain diffus y a été particulièrement brutal.

Le déploiement du Grand Paris Express, l'accueil de ses futures gares et les dynamiques d'urbanisation qui les accompagnent représentent aujourd'hui des enjeux pour les communes de l'est du territoire de Paris Est Marne&Bois afin d'accompagner le développement urbain au niveau de ces pôles spécifiques.

Cette logique est déjà à l'œuvre au niveau de gares du RER A qui ont vu ces dernières années d'importants projets urbains à leurs abords, à Nogent-sur-Marne et Joinville-le-Pont notamment. Le développement des futurs quartiers de gares doit ainsi tenir compte

des aménagements existants au niveau des diverses centralités du territoire (pôles gares RER, centres-villes, etc.).

1. Les enjeux de l'OAP Quartiers de gares

Si les démarches opérationnelles engagées de longue date par les Villes avec les différents opérateurs répondent à des procédures spécifiques, la prise en compte des quartiers de gares au sein du PLU intercommunal répond à de multiples enjeux portés par les textes législatifs, la hiérarchie des normes (notamment le SDRIF, dans le cadre de sa future révision) et les grandes orientations du PADD, dans une logique de cohérence interne du document.

Quartiers de gares	Typologie	Enjeux transversaux
	<i>Nouvelle gare, nouvelle desserte</i>	
Champigny Centre	Ligne 15	Ces nouvelles gares induisent des dynamiques structurantes majeures pour les villes, plus ou moins anticipées. Les communes pourront bénéficier des futurs projets livrés pour répondre aux besoins du territoire (équipements, commerces, services, etc.).
Bry – Villiers – Champigny	Ligne 15 + RER E (en projet)	
	<i>Gare existante, nouvelle desserte</i>	
Val de Fontenay	RER A + E + Ligne 15	

Saint-Maur – Créteil	RER A + Ligne 15	Au niveau de ces pôles gares, un enjeu supplémentaire est d'adapter les interconnexions aux nouvelles fréquentations induites par les nouvelles dessertes.
Le Vert de Maisons	RER D + Ligne 15	
Nogent – Le Perreux	RER E + Ligne 15	
<i>Gares existantes, nouvelles interconnexions</i>		
Vincennes	RER A	à l'échelle de ces secteurs, les dynamiques de projets sont assez inégales, en fonction notamment de l'antériorité et des modalités de constitution des tissus urbains environnants. Pour les secteurs pertinents, les communes peuvent profiter d'éventuelles nouvelles opérations pour conforter le rôle de pôle du quartier de gare.
Fontenay-sous-Bois	RER A	
Nogent-sur-Marne	RER A	
Joinville-le-Pont	RER A	
Le Parc de Saint-Maur	RER A	
Champigny	RER A	
La Varenne Chennevières	RER A	
Bry-sur-Marne	RER A	
Maisons-Alfort - Alfortville	RER D	
Les Boullereaux Champigny	RER E	
Villiers-sur-Marne - Le Plessis-Trévisé	RER E	

À ces enjeux transversaux s'ajoute une diversité d'enjeux spécifiques à chaque quartier de gare : le contenu de l'OAP s'organise donc en deux parties :

- **Une approche thématique :** les grands principes d'aménagement relevant de la stratégie du territoire de Paris Est Marne&Bois partagée avec les Personnes Publiques Associées compétentes en matière d'accueil et d'insertion des quartiers de gares.
- **Une approche sectorielle :** les partis pris des projets d'aménagement propres à chaque quartier de gare, définis par les villes concernées avec leurs partenaires.

Rééquilibrer la production urbaine par rapport aux dynamiques à l'œuvre dans les années 2010

Les dynamiques de production de logements, à l'œuvre depuis 2013 au sein des communes de l'est du territoire qui bénéficieront des nouvelles dessertes par le Grand Paris Express, sont marquées par des trajectoires comparables entre quartiers de gares, mais extrêmement distinctes entre, d'une part, un « cycle public », de projets opérationnels polarisés ou non, et, d'autre part, un « cycle diffus privé » :

1. **Cycle public polarisé :** des volumes encore faibles au sein des périmètres de projets situés dans les quartiers de gares (800 mètres autour de la gare) qui ne connaissent pas réellement de variation notable depuis 2013, à l'exception de Champigny-Centre depuis 2016 et plus récemment de Val de Fontenay et Saint-Maur – Créteil.
2. **Cycle privé diffus :** des volumes élevés, largement majoritaires, dans le diffus et hors périmètre de projet, qui, après des taux de croissance généralisée très forts en 2016 et 2017 (post loi Alur), maintiennent depuis une augmentation moins marquée, mais constante jusqu'en 2021, témoignant de la pression urbaine généralisée sur ces communes malgré des modifications des PLU communaux au cours de cette période.

- 3. **Cycle public non polarisé** : des volumes inégaux au sein de périmètres de projets situés en dehors des quartiers de gares, illustrant la diversité des stratégies et contextes communaux.

Les graphiques des pages suivantes illustrent les dynamiques de ces différents cycles, à l'échelle des quartiers de gares du Grand Paris Express et des communes situées à proximité, dans un rayon de 800 mètres.

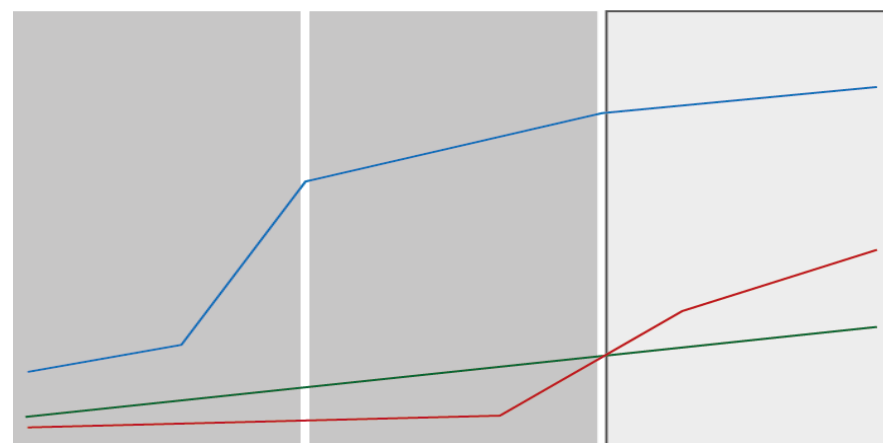
Accompagner une dynamique de transformation majeure pour le territoire

Face aux trajectoires des cycles de production de logements décrits ci-dessus (cycle public, polarisé ou non, et cycle privé diffus), l'OAP Quartier de gare vise à accompagner un rééquilibrage dans ces dynamiques de production de logements :

2010 - 2017

2018 - 2022

Objectifs



Croissance puis décollage brutal du diffus (*cycle privé*). Stagnation des polarisés (*cycles publics*).

Diminution du rythme dans le diffus privé. Décollage modéré dans le polarisé public.

Maîtrise de la production dans le diffus et renforcement des projets en périmètres opérationnels, au sein des quartiers de gares notamment.

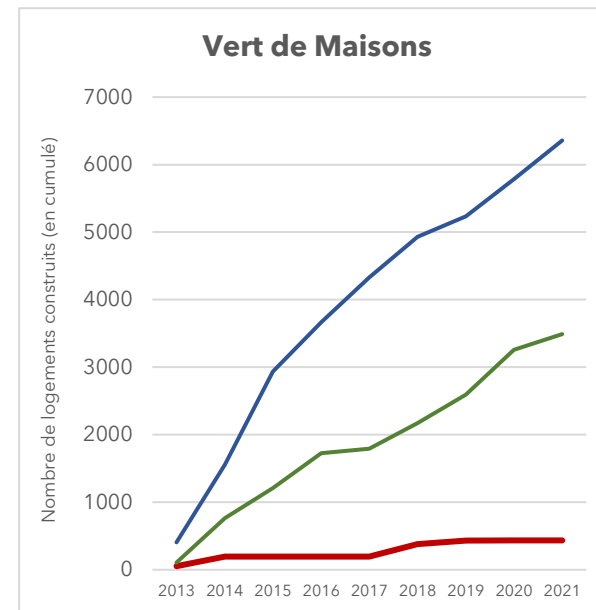
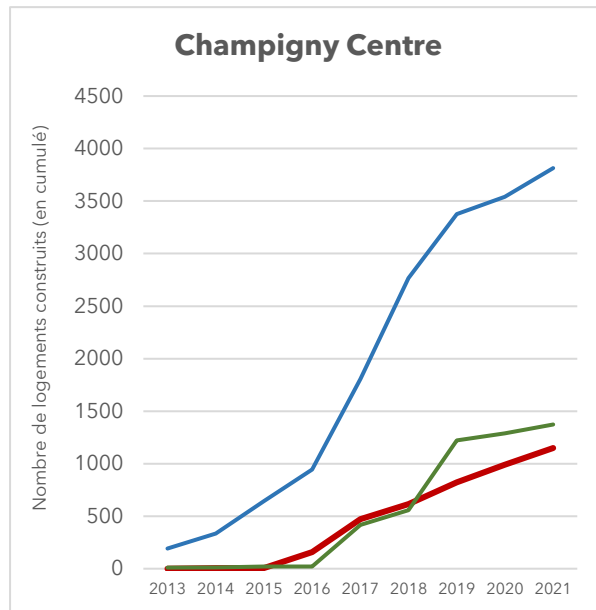
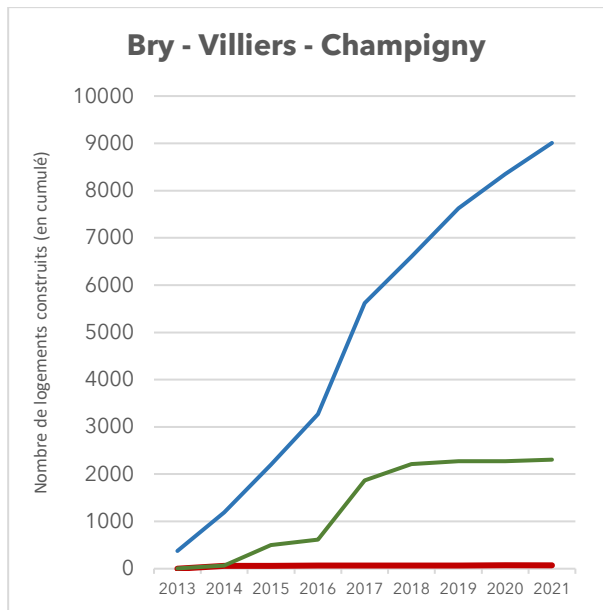
- Polarisé, en périmètre de projet
- Diffus privé
- En périmètre de projet, hors polarité

il s'agit :

1. **Pour le cycle public polarisé** : recentrer le développement urbain et accompagner la mise en chantier et la livraison des projets engagés et programmés au sein des quartiers de gares, répondant à la fois aux objectifs de production de logements du territoire ainsi qu'aux besoins en matière de création d'emplois et de développement économique.
2. **Pour le cycle privé diffus** : limiter et maîtriser les dynamiques de mutation et de densification en dehors des périmètres de projets.
3. **Pour le cycle public non polarisé** : comme pour le point 1, poursuivre les dynamiques de projets portées par les communes en lien avec Paris Est Marne&Bois et leurs

partenaires opérationnels, à l'échelle par exemple des quartiers de gares autres que ceux du Grand Paris Express, et des autres sites majeurs (friches, secteurs de mutation, etc.).

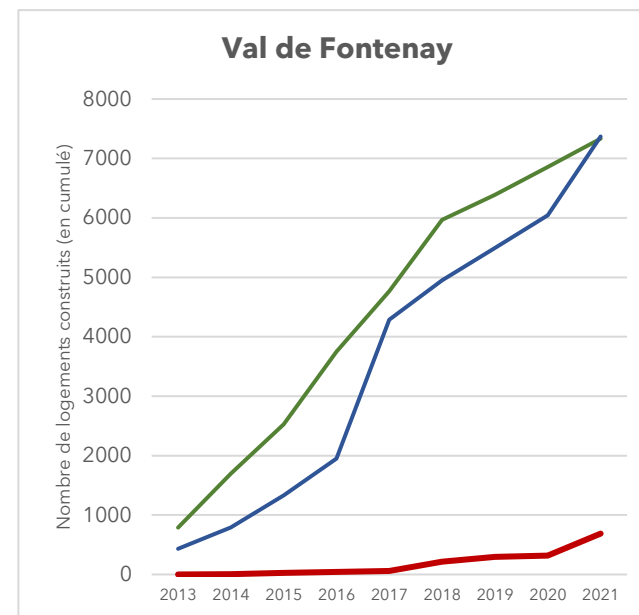
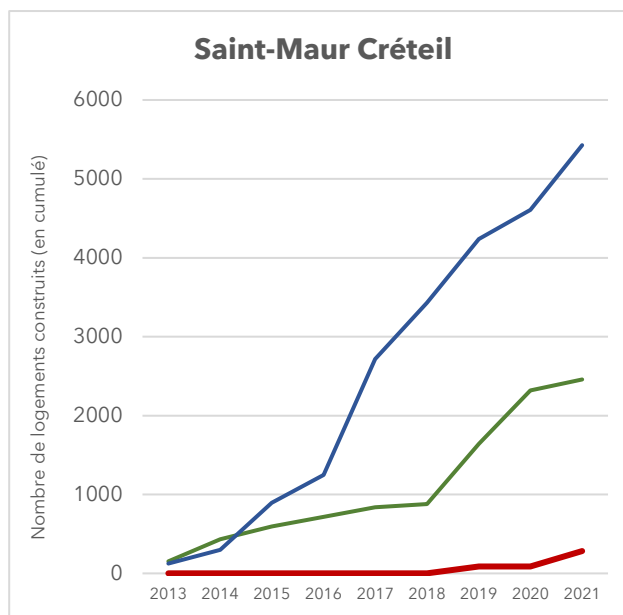
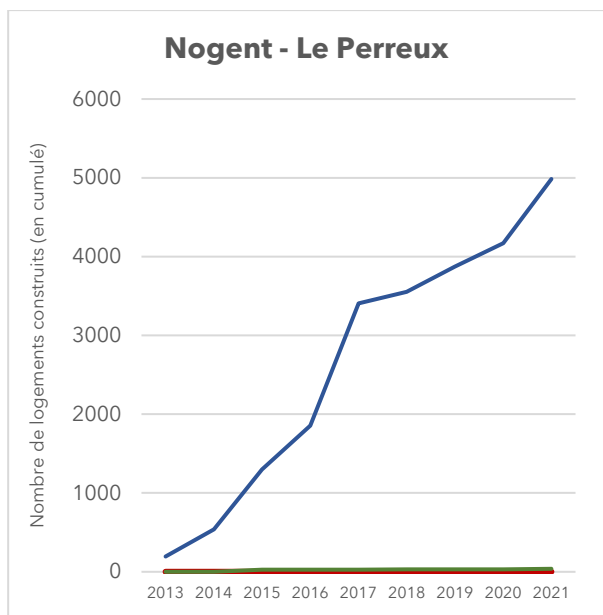
Production cumulée de logements autour des futures gares du Grand Paris Express du territoire



— En périmètre de projet, hors polarité
— Polarisé, en périmètre de projet
— Diffus privé

— En périmètre de projet, hors polarité
— Polarisé, en périmètre de projet
— Diffus privé

— En périmètre de projet, hors polarité
— Polarisé, en périmètre de projet
— Diffus privé



— En périmètre de projet, hors polarité
 — Polarisé, en périmètre de projet
 — Diffus privé

— En périmètre de projet, hors polarité
 — Polarisé, en périmètre de projet
 — Diffus privé

— En périmètre de projet, hors polarité
 — Polarisé, en périmètre de projet
 — Diffus privé

Ancrer les quartiers de gares dans leur contexte urbain et territorial

L'OAP quartiers de gares fixe des principes transversaux d'aménagement qui visent un rééquilibrage quantitatif et programmatique des dynamiques de production urbaine, notamment en matière de construction de logements, entre le diffus et les périmètres de projets, notamment polarisés autour des futurs quartiers de gares du Grand Paris Express.

Outiller le territoire afin de conforter la qualité urbaine de ses pôles gares

À travers l'OAP quartiers de gares et les différents zooms sur chaque quartier, le document vise à amplifier et faciliter la mise en œuvre des projets opérationnels autour de ces secteurs :

- **Accompagner** la mise en chantier des pôles gares en adaptant le document de planification aux besoins des études opérationnelles validées par les Villes.
- **Renforcer** la mise en place de périmètres d'études et de projets opérationnels, notamment à proximité des quartiers de gares du territoire, afin de mutualiser le financement des équipements publics.

Actualiser les objectifs programmatiques au regard des besoins des communes

Les dynamiques intenses de production de logements qu'ont connues les communes du territoire ces dernières années ainsi que divers nouveaux enjeux nécessitent une double actualisation des objectifs programmatiques des projets, au regard des besoins des villes et du Territoire.

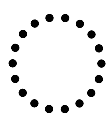
- **Actualiser** les objectifs programmatiques en matière de production de logements (typologies et statuts) ainsi que les équipements, services et commerces liés et nécessaires à ces projets.
- **Actualiser** les orientations d'aménagement en intégrant les nouvelles pratiques qui ont émergé depuis la crise sanitaire de 2020-2021 : amélioration des pratiques de mobilités douces et donc des besoins en matière de stationnement et d'accessibilité, deux roues notamment, facilitation des pratiques de télétravail, renforcement de la présence de la nature en ville, etc.

Cette actualisation est à décliner à l'échelle de chaque pôle gare et de ses projets.

2. Des orientations d'aménagement transversales et sectorielles

Les principes de légende

Périmètre de l'OAP et aire d'influence de la gare (rayon de 800m)



Le rayon de 800m correspond à l'aire d'influence immédiate de la gare, accessible en 10 minutes à pied environ et est celui proposé par l'APUR pour l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris.

Il permet notamment de traiter le rabattement à pied à la gare, l'insertion des grands itinéraires vélos en approche de la gare, et l'insertion des lignes de bus en correspondance à la gare.

Le périmètre de l'OAP est a minima l'aire d'influence de 800 m. Pour chaque OAP, le périmètre est inscrit de manière à inclure les principaux rabattements de la gare à traiter.



Emprise du projet Grand Paris Express

L'emprise des projets de gare est identifiée pour rappeler la programmation déjà engagée par la SGP.

Projet de développement urbain



Les emprises des projets urbains ou des OAP sectorielles dans l'aire d'influence de la gare. L'enjeu est de s'assurer de la bonne coordination entre les nouvelles liaisons créées dans le projet urbain et des besoins de rabattement vers la gare.

Voie hyperstructurante ou structurante



Il s'agit des voies du réseau national et départemental qui structurent le réseau viaire du territoire. Les voiries dénivelées ne sont pas prises en compte dans l'OAP.

Voie structurante à requalifier



Il s'agit des axes de voirie où s'inscrivent en priorité des projets d'amélioration des trottoirs et espaces publics pour les piétons, d'insertion d'aménagements cyclables et pour les bus. L'enjeu d'amélioration des rabattements à pied, vélo et en bus est majeur sur ces voiries.

Voie secondaire



Il s'agit des voies de desserte des quartiers.

Voie secondaire à requalifier



Il s'agit des axes de voiries où s'inscrivent des projets d'apaisement de la circulation motorisée (zone 30 et zones de rencontre, ou modification de plan de circulation) pour l'insertion de parcours modes actifs. Certaines voies secondaires permettront de faire la liaison à vélo entre un itinéraire structurant et la gare.

L'enjeu de maillage et de perméabilité des îlots dans l'aire d'influence de la gare est important sur ces voiries.

●●●●● Liaison piétonne à créer

Des liaisons à créer au travers d'îlot de grande taille pour faciliter les rabattements à pied vers la gare. L'enjeu de maillage et de perméabilité des îlots dans l'aire d'influence de la gare est important sur ces liaisons à créer. Les liaisons peuvent se traduire par des emplacements réservés dans le tissu bâti ou des principes de desserte à inscrire aux projets de développement urbain.

≡ Franchissement piéton et vélo à créer

Les franchissements indiqués sont les projets déjà engagés ou inscrits dans les projets urbains.

■ Aménagement cyclable en site propre existant

Piste cyclable existante.

■ Aménagement cyclable marqué sur voirie

Bande cyclable ou couloir bus ouvert aux vélos.

≡ Liaison cyclable à créer

Sont identifiés les chaînons manquants spécifiques aux vélos.

■■■■■ Projet d'itinéraire cyclable structurant (RER V ou Schéma cyclable départemental)

Ces projets sont à appuyer et à valoriser sur l'ensemble du territoire, et dans les secteurs gares. Il conviendra de s'assurer de leur liaisonnement au pôle d'échanges, en termes de liaisons et de services.



Services de mobilité à créer ou favoriser (stationnement et/ou location de vélo, autopartage)



En dehors du projet de gare où est déjà défini un programme qui inclut les services de mobilité à créer à l'horizon du projet, des services relais peuvent être implantés dans les quartiers pour favoriser l'usage du vélo à l'extrémité de la chaîne de déplacement, ou à proximité de la gare pour mailler l'aire d'influence de services complémentaires.



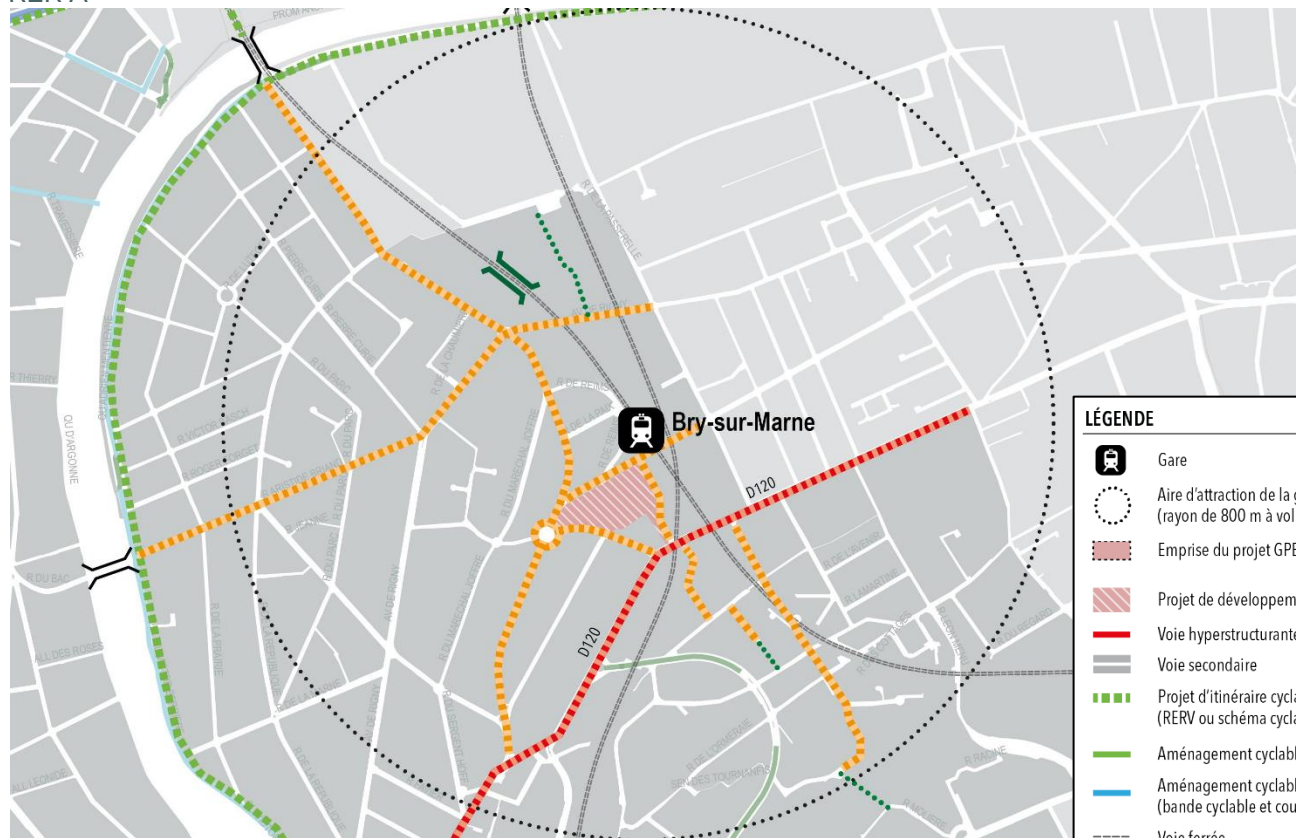
Développement de services de proximité à favoriser (commerces, services à la personne)

Pour réduire la dépendance à l'automobile, en plus d'un bon maillage de cheminements, il est nécessaire d'équiper le territoire de services du quotidien (commerces alimentaires, boulangeries, services à la personne, etc.) pour qu'ils soient à proximité du parcours domicile-travail des habitants et actifs. L'enjeu est de permettre le développement de commerces dans les lieux à projet (projet gare, projet de développement urbain), les centralités, et le long des liaisons piétonnes, vélos et bus développées dans l'aire d'influence des gares.

Les orientations d'aménagement et de programmation propres à chaque quartier de gare

Bry-sur-Marne

RER A



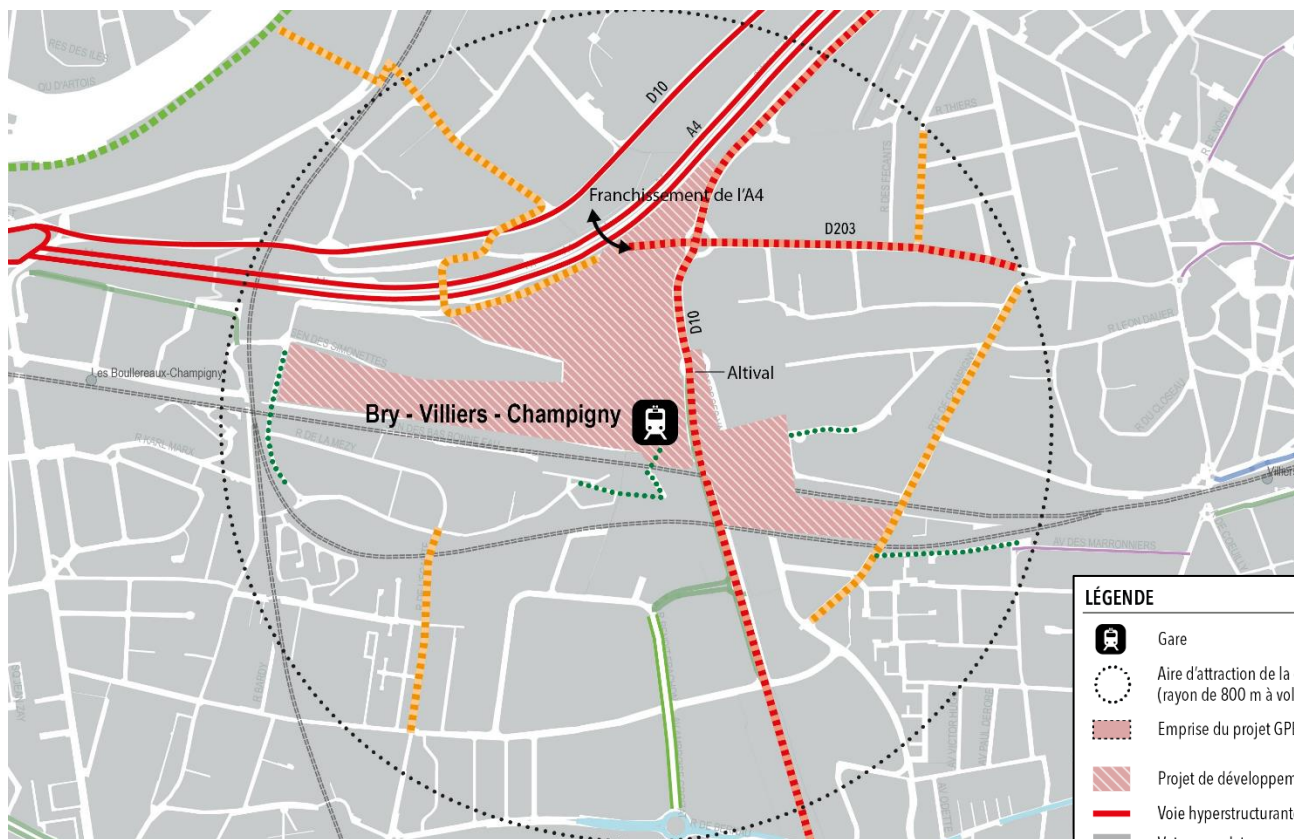
Source : RR&A

LÉGENDE	
	Gare
	Aire d'attraction de la gare (rayon de 800 m à vol d'oiseau)
	Emprise du projet GPE
	Projet de développement urbain
	Voie hyperstructurante ou structurante
	Voie secondaire
	Projet d'itinéraire cyclable structurant (RERV ou schéma cyclable départemental)
	Aménagement cyclable en site propre existant
	Aménagement cyclable marqué sur voirie (bande cyclable et couloir de bus ouvert aux vélos)
	Voie ferrée
	Ouvrage d'art
	Périmètre de l'OAP
	Voie structurante à requalifier (insertion d'aménagements bus et vélos, amélioration des cheminements piétons)
	Voie secondaire à requalifier (amélioration des circulations piétonnes et vélos, mise place de dispositifs Zone 30, ZDR)
	Liaison piétonne à créer
	Franchissement piéton et vélo à créer
	Liaison cyclable à créer
	Services de mobilité à créer ou favoriser (stationnement et/ou location de vélo, autopartage)
	Développement de services de proximité à favoriser (commerces, services à la personne)

Bry-Villiers-Champigny (Villiers-sur-Marne)

Source : RR&A

M15 – RER E

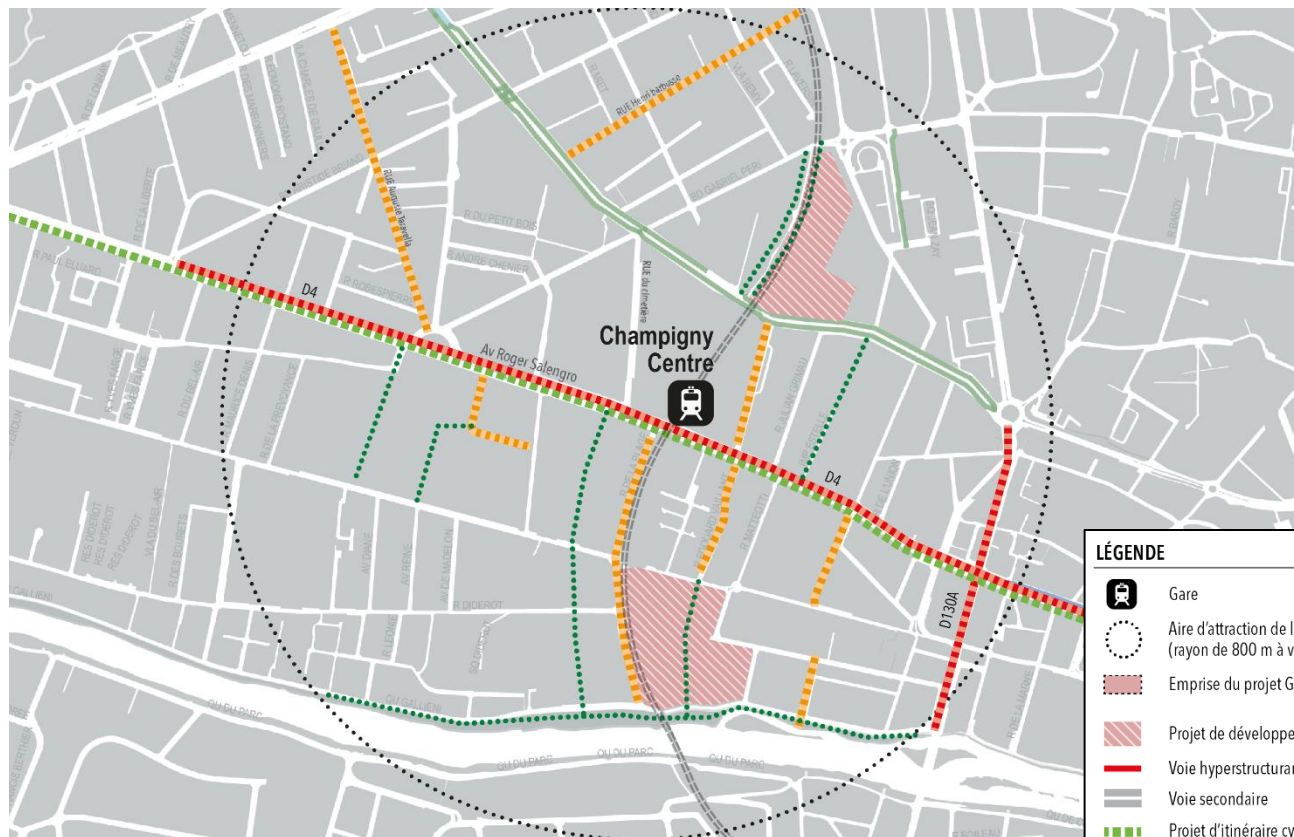


LÉGENDE			
	Gare		Périmètre de l'OAP
	Aire d'attraction de la gare (rayon de 800 m à vol d'oiseau)		Voie structurante à requalifier (insertion d'aménagements bus et vélos, amélioration des cheminements piétons)
	Emprise du projet GPE		Voie secondaire à requalifier (amélioration des circulations piétonnes et vélos, mise place de dispositifs Zone 30, ZDR)
	Projet de développement urbain		Liaison piétonne à créer
	Voie hyperstructurante ou structurante		Franchissement piéton et vélo à créer
	Voie secondaire		Liaison cyclable à créer
	Projet d'itinéraire cyclable structurant (RERV ou schéma cyclable départemental)		Services de mobilité à créer ou favoriser (stationnement et/ou location de vélo, autopartage)
	Aménagement cyclable en site propre existant		Développement de services de proximité à favoriser (commerces, services à la personne)
	Aménagement cyclable marqué sur voirie (bande cyclable et couloir de bus ouvert aux vélos)		
	Voie ferrée		
	Ouvrage d'art		

Champigny-Centre (Champigny-sur-Marne)

M15

Source : RR&A



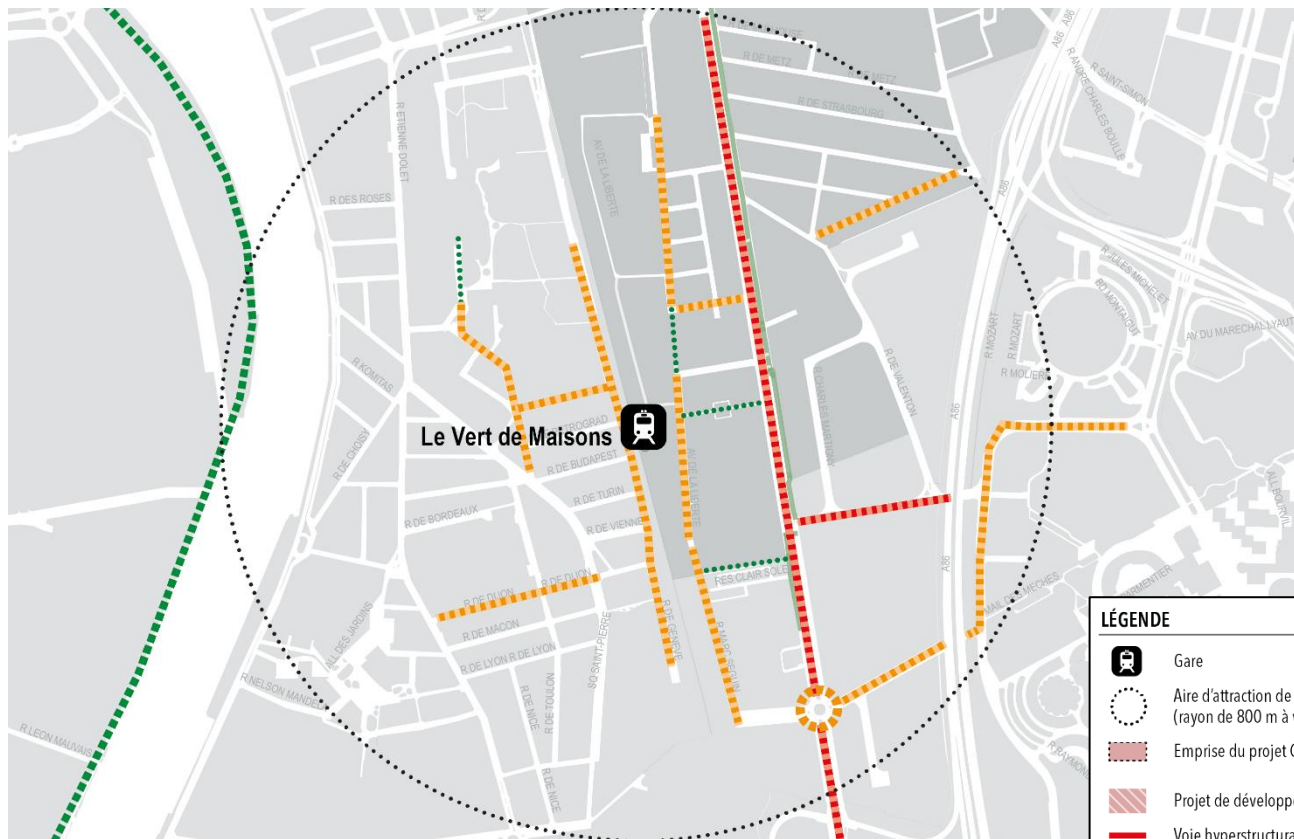
LÉGENDE

	Gare		Périmètre de l'OAP
	Aire d'attraction de la gare (rayon de 800 m à vol d'oiseau)		Voie structurante à requalifier (insertion d'aménagements bus et vélos, amélioration des cheminements piétons)
	Emprise du projet GPE		Voie secondaire à requalifier (amélioration des circulations piétons et vélos, mise place de dispositifs Zone 30, ZDR)
	Projet de développement urbain		Liaison piétonne à créer
	Voie hyperstructurante ou structurante		Franchissement piéton et vélo à créer
	Voie secondaire		Liaison cyclable à créer
	Projet d'itinéraire cyclable structurant (RERV ou schéma cyclable départemental)		Services de mobilité à créer ou favoriser (stationnement et/ou location de vélo, autopartage)
	Aménagement cyclable en site propre existant		Développement de services de proximité à favoriser (commerces, services à la personne)
	Aménagement cyclable marqué sur voirie (bande cyclable et couloir de bus ouvert aux vélos)		
	Voie ferrée		
	Ouvrage d'art		

Le Vert de Maisons (Maisons-Alfort)

M15 – RER D

Source : RR&A

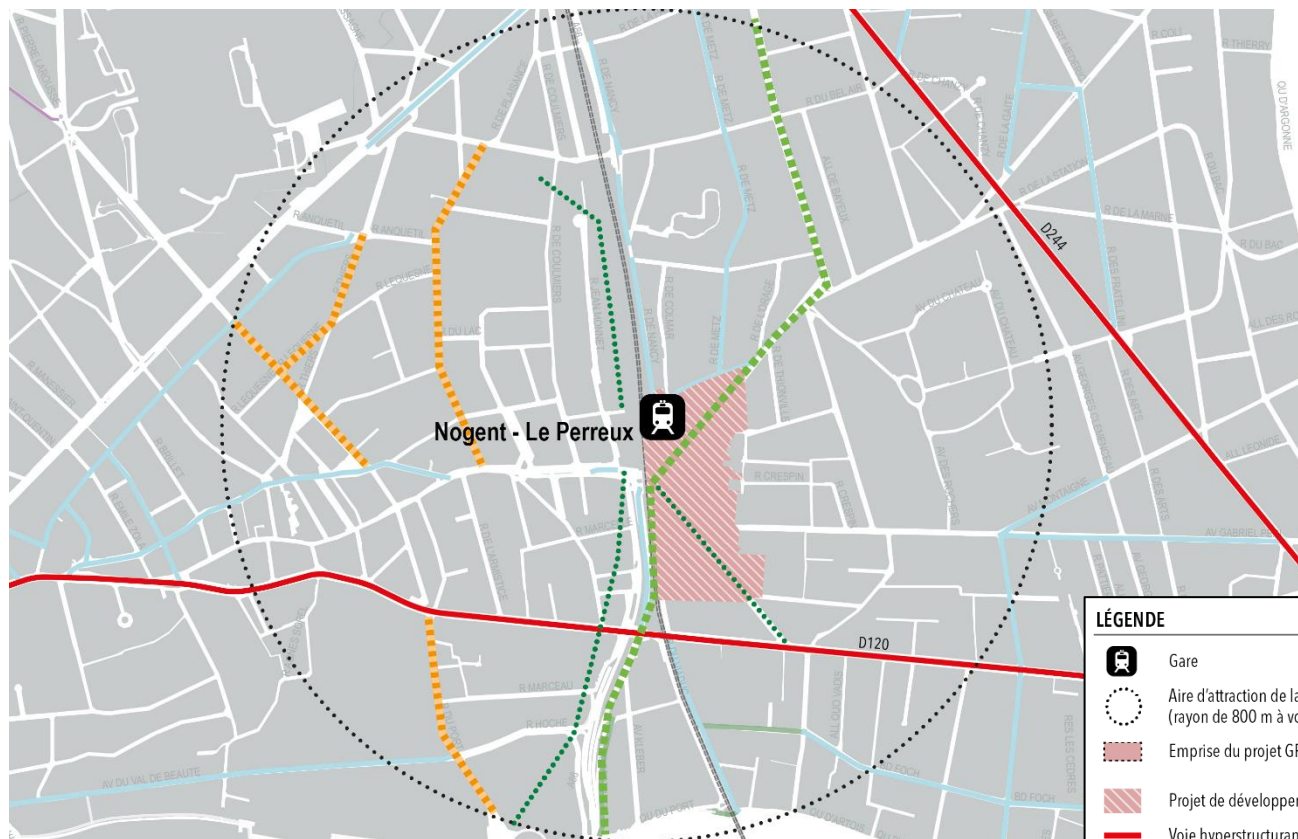


LÉGENDE	
	Gare
	Aire d'attraction de la gare (rayon de 800 m à vol d'oiseau)
	Emprise du projet GPE
	Projet de développement urbain
	Voie hyperstructurante ou structurante
	Voie secondaire
	Projet d'itinéraire cyclable structurant (RERV ou schéma cyclable départemental)
	Aménagement cyclable en site propre existant
	Aménagement cyclable marqué sur voirie (bande cyclable et couloir de bus ouvert aux vélos)
	Voie ferrée
	Ouvrage d'art
	Périmètre de l'OAP
	Voie structurante à requalifier (insertion d'aménagements bus et vélos, amélioration des cheminements piétons)
	Voie secondaire à requalifier (amélioration des circulations piétonnes et vélos, mise place de dispositifs Zone 30, ZDR)
	Liaison piétonne à créer
	Franchissement piéton et vélo à créer
	Liaison cyclable à créer
	Services de mobilité à créer ou favoriser (stationnement et/ou location de vélo, autopartage)
	Développement de services de proximité à favoriser (commerces, services à la personne)

Nogent – Le Perreux (Le Perreux-sur-Marne)

M15 – RER E

Source : RR&A

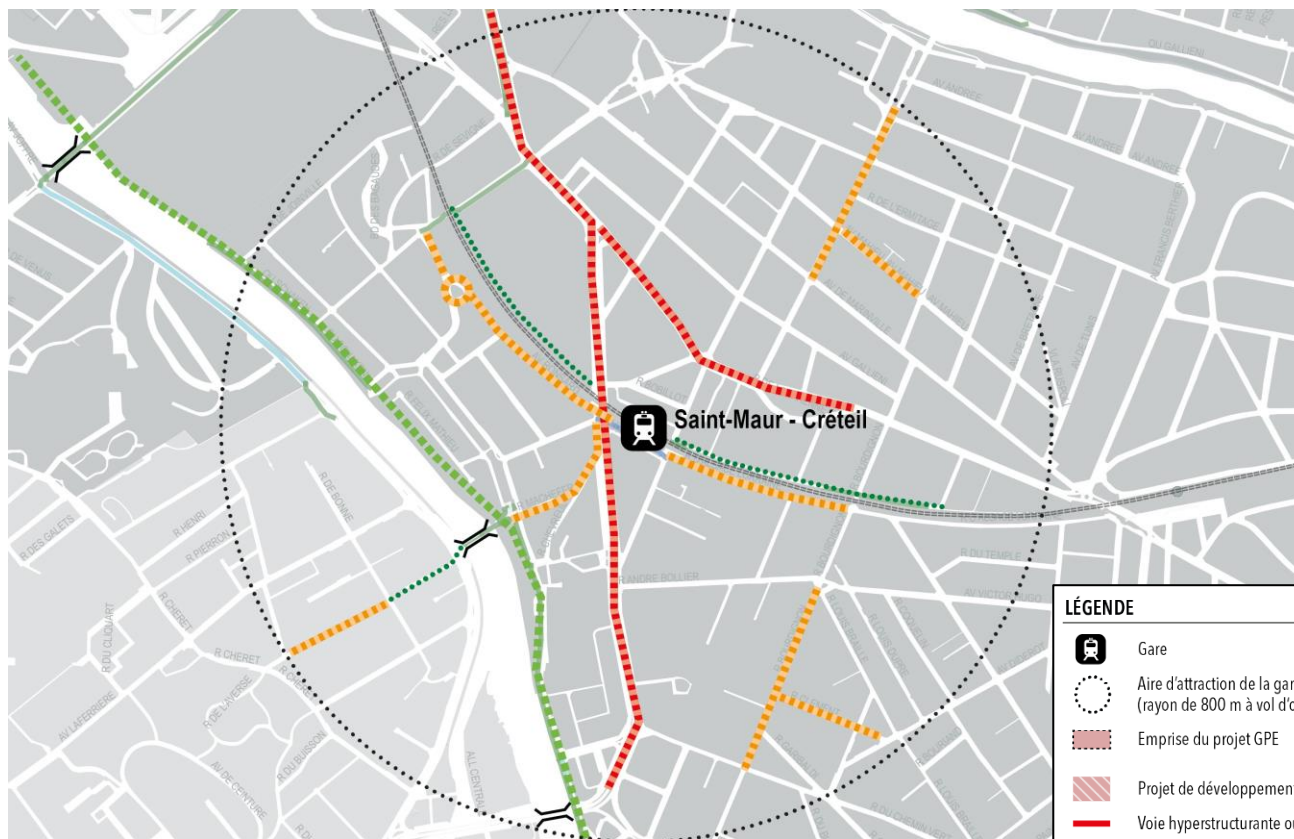


LÉGENDE	
	Gare
	Aire d'attraction de la gare (rayon de 800 m à vol d'oiseau)
	Emprise du projet GPE
	Projet de développement urbain
	Voie hyperstructurante ou structurante
	Voie secondaire
	Projet d'itinéraire cyclable structurant (RERV ou schéma cyclable départemental)
	Aménagement cyclable en site propre existant
	Aménagement cyclable marqué sur voirie (bande cyclable et couloir de bus ouvert aux vélos)
	Voie ferrée
	Ouvrage d'art
	Périmètre de l'OAP
	Voie structurante à requalifier (insertion d'aménagements bus et vélos, amélioration des cheminements piétons)
	Voie secondaire à requalifier (amélioration des circulations piétonnes et vélos, mise place de dispositifs Zone 30, ZDR)
	Liaison piétonne à créer
	Franchissement piéton et vélo à créer
	Liaison cyclable à créer
	Services de mobilité à créer ou favoriser (stationnement et/ou location de vélo, autopartage)
	Développement de services de proximité à favoriser (commerces, services à la personne)

Saint-Maur – Créteil (Saint-Maur-des-Fossés) :

Source : RR&A

M15 – RER A

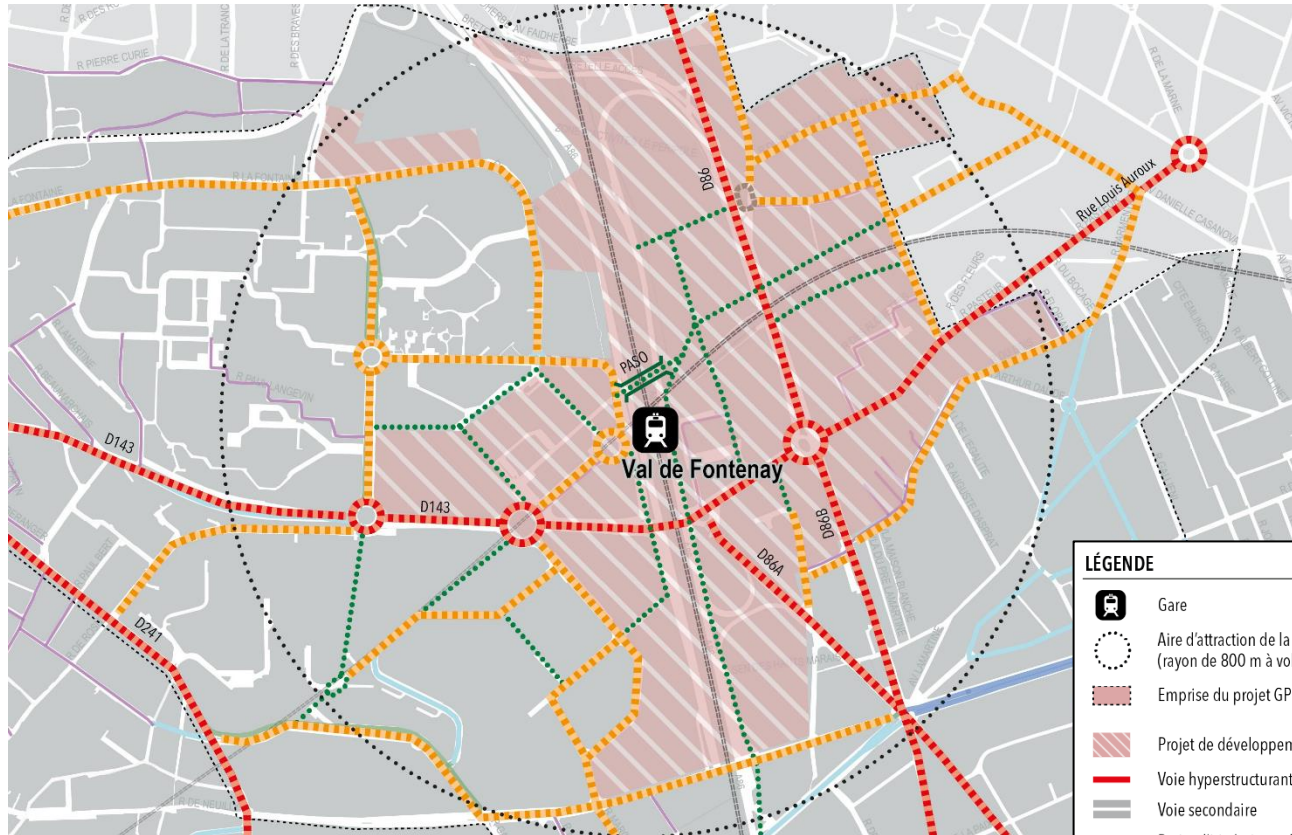


LÉGENDE	
	Gare
	Aire d'attraction de la gare (rayon de 800 m à vol d'oiseau)
	Emprise du projet GPE
	Projet de développement urbain
	Voie hyperstructurante ou structurante
	Voie secondaire
	Projet d'itinéraire cyclable structurant (RERV ou schéma cyclable départemental)
	Aménagement cyclable en site propre existant
	Aménagement cyclable marqué sur voirie (bande cyclable et couloir de bus ouvert aux vélos)
	Voie ferrée
	Ouvrage d'art
	Périmètre de l'OAP
	Voie structurante à requalifier (insertion d'aménagements bus et vélos, amélioration des cheminements piétons)
	Voie secondaire à requalifier (amélioration des circulations piétonnes et vélos, mise place de dispositifs Zone 30, ZDR)
	Liaison piétonne à créer
	Franchissement piéton et vélo à créer
	Liaison cyclable à créer
	Services de mobilité à créer ou favoriser (stationnement et/ou location de vélo, autopartage)
	Développement de services de proximité à favoriser (commerces, services à la personne)

Val-de-Fontenay (Fontenay-sous-Bois) :

Source : RR&A

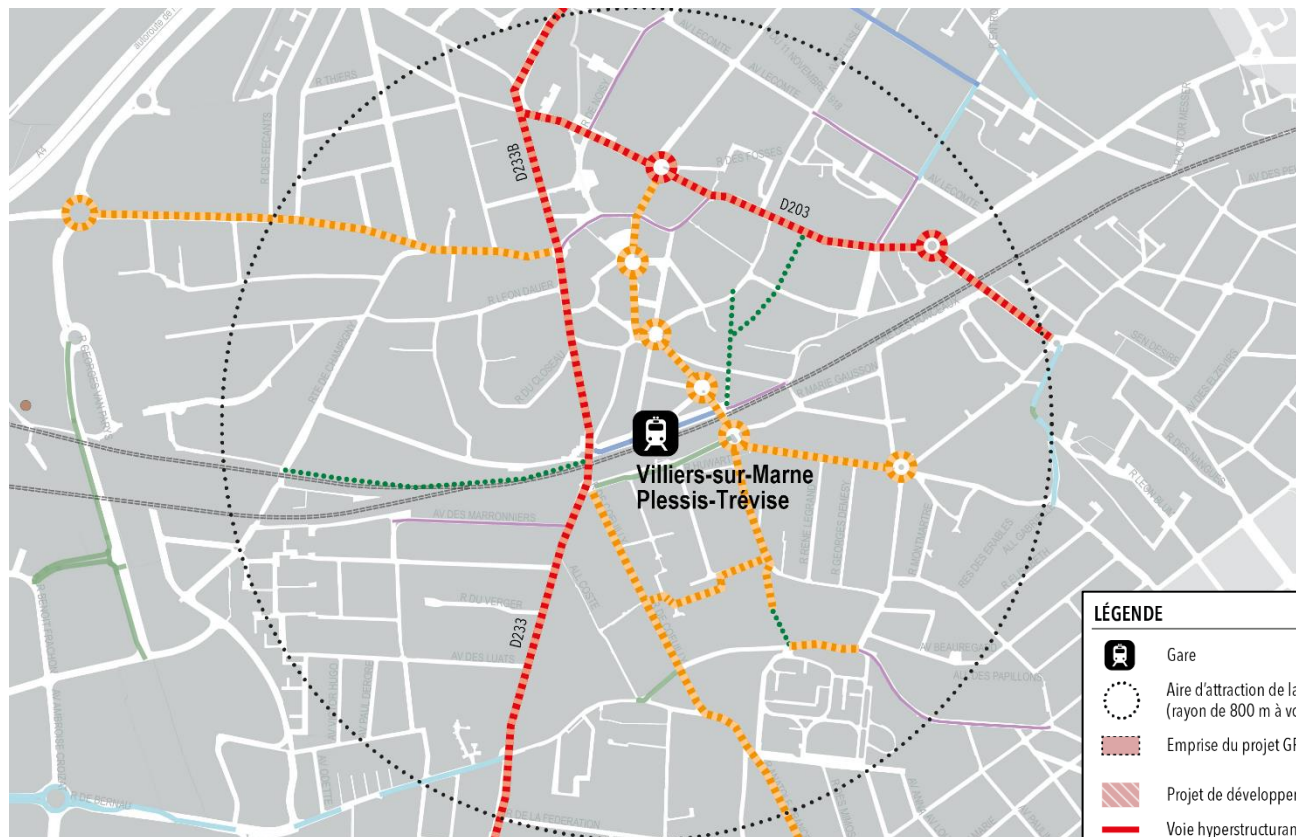
M15 – RER A et E



LÉGENDE			
	Gare		Périmètre de l'OAP
	Aire d'attraction de la gare (rayon de 800 m à vol d'oiseau)		Voie structurante à requalifier (insertion d'aménagements bus et vélos, amélioration des cheminements piétons)
	Emprise du projet GPE		Voie secondaire à requalifier (amélioration des circulations piétonnes et vélos, mise place de dispositifs Zone 30, ZDR)
	Projet de développement urbain		Liaison piétonne à créer
	Voie hyperstructurante ou structurante		Projet d'itinéraire cyclable structurant (RERV ou schéma cyclable départemental)
	Voie secondaire		Aménagement cyclable en site propre existant
	Projet d'itinéraire cyclable structurant (RERV ou schéma cyclable départemental)		Aménagement cyclable marqué sur voirie (bande cyclable et couloir de bus ouvert aux vélos)
	Aménagement cyclable en site propre existant		Voie ferrée
	Aménagement cyclable marqué sur voirie (bande cyclable et couloir de bus ouvert aux vélos)		Ouvrage d'art
	Liaison piétonne à créer		Liaison cyclable à créer
	Projet d'itinéraire cyclable structurant (RERV ou schéma cyclable départemental)		Services de mobilité à créer ou favoriser (stationnement et/ou location de vélo, autopartage)
	Aménagement cyclable en site propre existant		Développement de services de proximité à favoriser (commerces, services à la personne)
	Aménagement cyclable marqué sur voirie (bande cyclable et couloir de bus ouvert aux vélos)		

Villiers-sur-Marne – Le Plessis-Trévisé (Villiers-sur-Marne)

RER E



Source : RR&A

LÉGENDE			
	Gare		Périmètre de l'OAP
	Aire d'attraction de la gare (rayon de 800 m à vol d'oiseau)		Voie structurante à requalifier (insertion d'aménagements bus et vélos, amélioration des cheminements piétons)
	Emprise du projet GPE		Voie secondaire à requalifier (amélioration des circulations piétonnes et vélos, mise place de dispositifs Zone 30, ZDR)
	Projet de développement urbain		Liaison piétonne à créer
	Voie hyperstructurante ou structurante		Franchissement piéton et vélo à créer
	Voie secondaire		Liaison cyclable à créer
	Projet d'itinéraire cyclable structurant (RERV ou schéma cyclable départemental)		Services de mobilité à créer ou favoriser (stationnement et/ou location de vélo, autopartage)
	Aménagement cyclable en site propre existant		Développement de services de proximité à favoriser (commerces, services à la personne)
	Aménagement cyclable marqué sur voirie (bande cyclable et couloir de bus ouvert aux vélos)		
	Voie ferrée		
	Ouvrage d'art		