CESEL 2024-2025 Commission Environnement

Saisine N°1 : Améliorer les mobilités du quotidien

Rapport d'étude

Contexte et enjeux

Le CESEL, positionné comme une cellule prospective dans une démarche de réflexion sur l'avenir et d'exploration de la ville de demain, vise à éclairer les décisions et les actions en intégrant les enjeux du temps long. Le travail effectué par le CESEL pourra alimenter la réflexion des élus sur ce que peut et doit devenir Livry-Gargan sur les prochaines années.

Objectifs

Améliorer la mobilité du quotidien et encourager les modes alternatifs à l'usage de la voiture individuelle

Problématiques

Pourquoi les Livryens utilisent-ils autant leurs voitures sur les trajets internes à la ville ?

Comment la Ville peut-elle inciter les Livryens à changer de comportement ?

Membres :

Didier POIRIER (Président), Jean-François MAGNIEN, Soizic JULIEN, Odile ROGER, Clara PUCHEU, André DUSSEAUX, Carine GARROT, Ewa CHARIER, Mehdi BELKHIRIA, Abdelkrim ZIANE

Réunions de la commission : 3 oct / 7 nov 2024 / 8 Janv / 27 janv. / 20 fév / 29 avril / 5 juin / 18 sept. / 13 oct / 18 nov 2025

Participation de membres à diverses rencontres : Plan mobilité EPT, Réunion TZEN 3, Plan Piéton, PAVE, élus, réunion avec la chargée de mission Mobilité et EPT...,

Difficultés rencontrées :

La problématique des mobilités s'intègre dans un cadre institutionnel très dense :

- Plan Ile-de-France Mobilités
- Plan local de mobilité de l'EPT
- Réseau de bus Ile-de-France Mobilités/RATP
- Projets en cours : Ligne 16, TZEN 3
- Plan municipal de circulation routière, plan Vélo, Plan Piéton... en cours

Les priorités retenues par la commission :

- Limiter et fluidifier le trafic routier
- Favoriser les modes alternatifs : vélo, marche
- Favoriser les accès aux gares : Sevran-Livry, T4
- Fluidifier le stationnement

Après un travail de réflexion sur divers thèmes et enjeux, la commission a privilégié plusieurs axes de travail visant des actions à court et moyen terme :

Axe de Travail N°1 : Favoriser la pratique du Vélo :

Axe de Travail N° 2 : Le Covoiturage Urbain

Axe de Travail N°3 : Les modes de transports en commun

Les nouveaux modes de transport

Navette municipale

Axe de Travail N°4 : Stationnement

Axe de Travail N°5 : Schéma de cohérence des plans auto/Vélo/ Piétons/PAVE

Axe de travail N° 6 : La problématique des livraisons et du dernier kilomètre

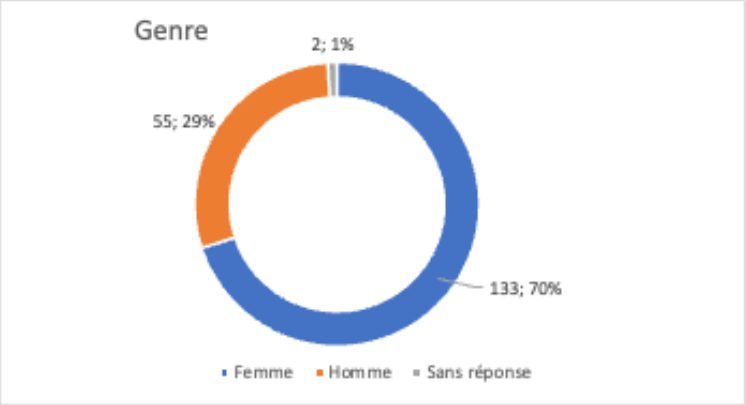
Questionnaire Mobilités Actives :

En premier lieu, la commission a souhaité recueillir les usages, motivations et freins de la population par rapport aux mobilités actives au travers d'un questionnaire (voir annexe).

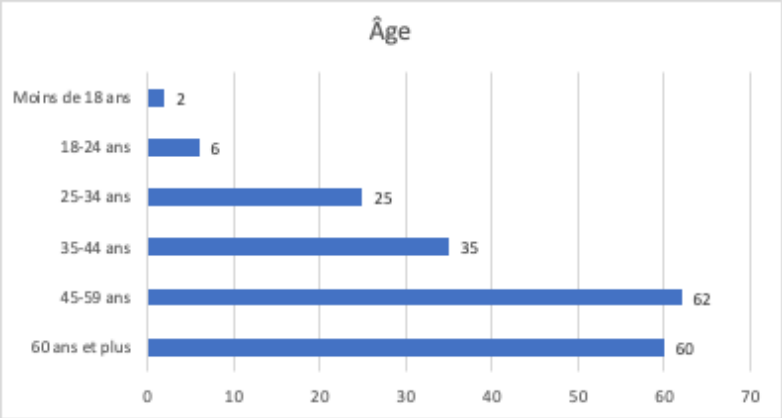
Celui-ci a été diffusé sur le site municipal au cours des mois de juin, juillet et août 2025 ainsi qu'à l'occasion du Forum des Associations du 7 septembre 2025.

192 questionnaires dont 64 questionnaires papier et 128 questionnaires via Internet (site de la ville) ont été complétés.

Les femmes ont représenté 70% des interrogées, les hommes près de 30%.



Les tranches d'âge les plus représentées ont été les 45-59 ans à près de 33% et les 60 ans et plus, à 32%.

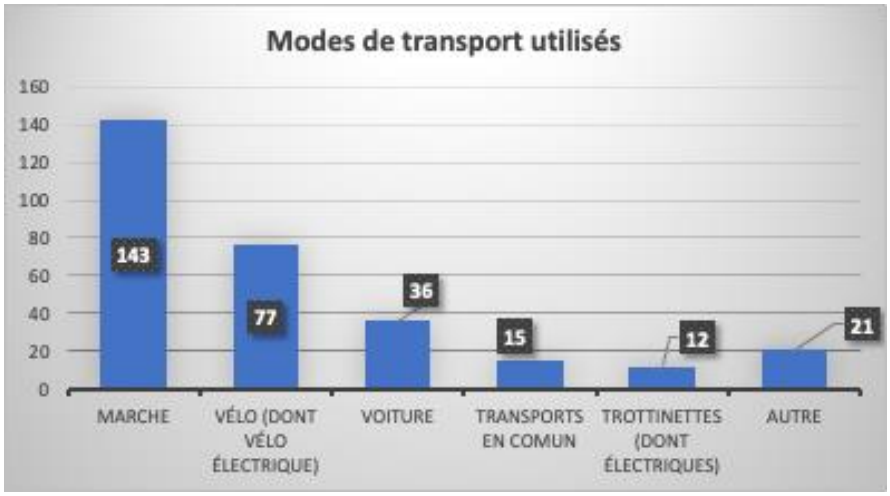


Les principales données recueillies sont les suivantes :

Q 1 - Quels modes de transport actifs utilisez-vous le plus fréquemment pour vos trajets en ville ?

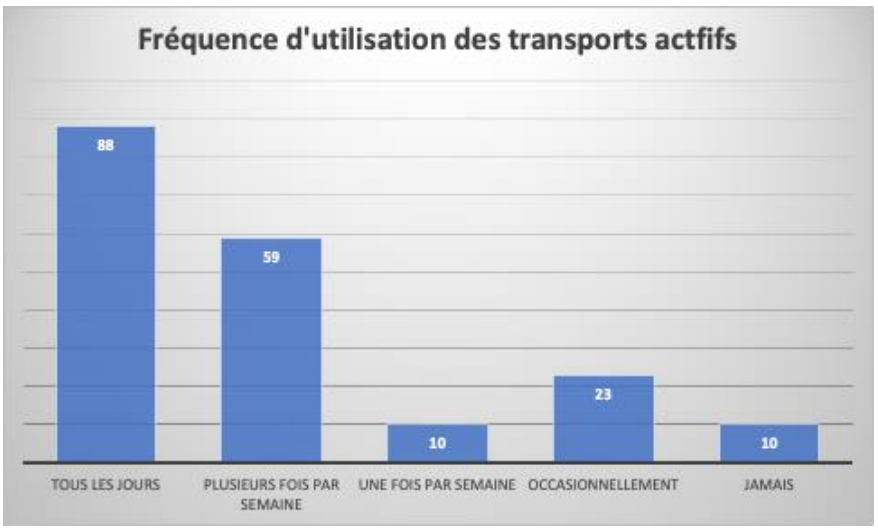
La marche est plébiscitée, avec 47% de personnes déclarant l'utiliser, suivie de l'utilisation du vélo classique/électrique pour 38% des personnes interrogées.

A noter la faible utilisation de la voiture soit près de 12% de répondants. Un chiffre qui peut interroger au regard du trafic constaté sur la ville mais qui est à rapprocher du contexte de cette enquête et de la question elle-même portant spécifiquement sur les trajets en ville.



Q 2 - À quelle fréquence utilisez-vous des modes de transport actifs (comme la marche, le vélo, la trottinette, etc.) dans notre ville ?

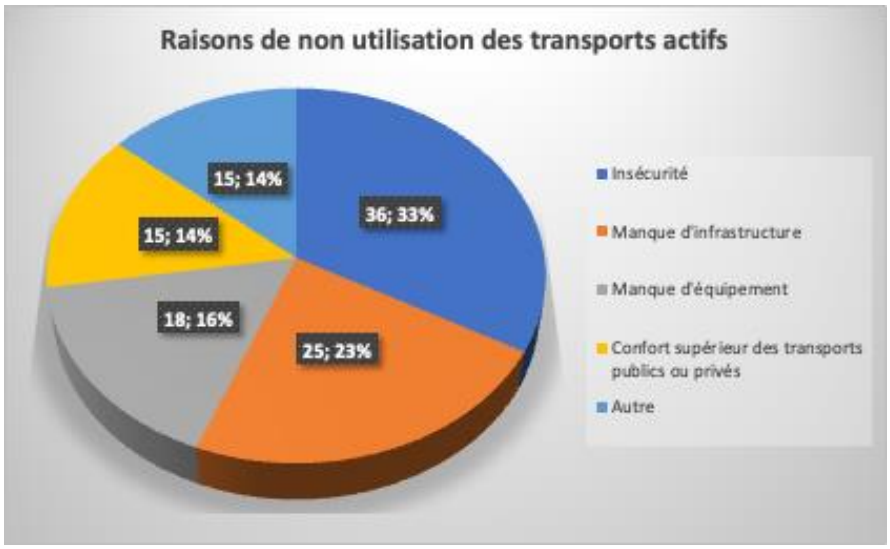
Près de 80% des personnes interrogées utilisent les mobilités actives tous les jours ou plusieurs fois par semaine.



Q 3 - Si vous n'utilisez jamais de modes de transport actifs, pourquoi ?

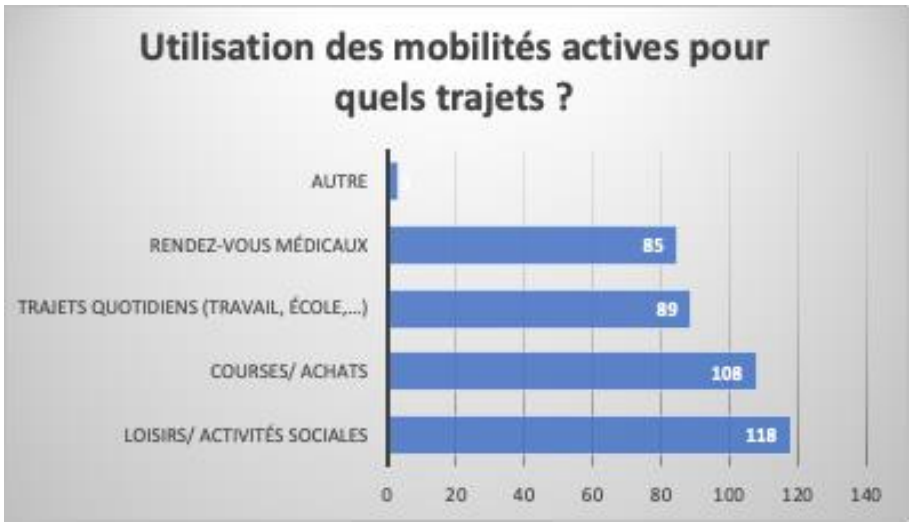
Pour un tiers des personnes interrogées, **le manque de sécurité** apparaît comme le principal frein.

Pour un quart d'entre elles, la raison réside dans le **manque d'infrastructures** et pour un autre quart, dans le **manque d'équipement.**



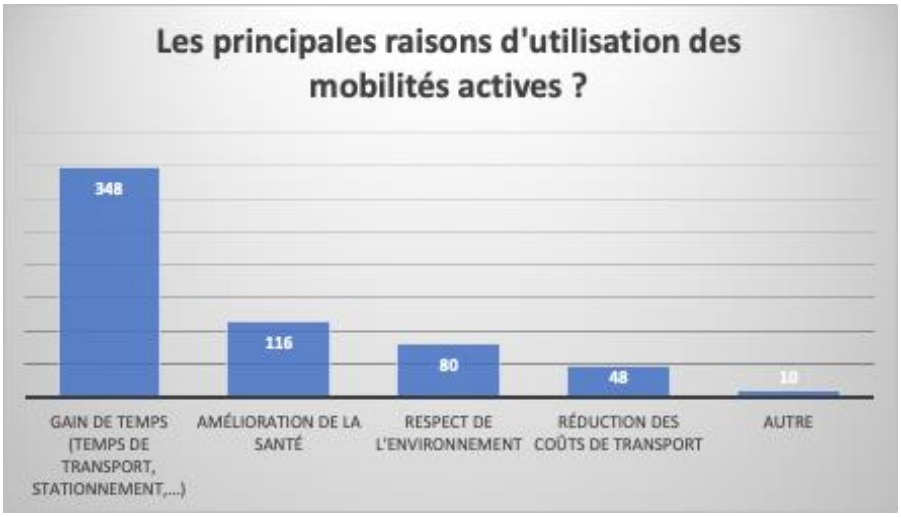
Q 4 - Pour quels types de trajets utilisez-vous principalement les mobilités actives ?

Les habitants interrogés évoquent les loisirs et activités sociales, les courses et des trajets quotidiens, tels que travail, école, respectivement, à 29%, 27% et à 22%.



Q 5 - Quelles sont les principales raisons qui vous incitent à utiliser des modes de transport actifs ?

Plusieurs raisons sont évoquées : l'amélioration de la santé grâce à une pratique régulière d'activité physique pour 23% de répondants, le gain de temps pour près de 19%, la contribution au respect de l'environnement pour 16% d'interrogés et la réduction du coût des transports pour une part identique d'entre eux.



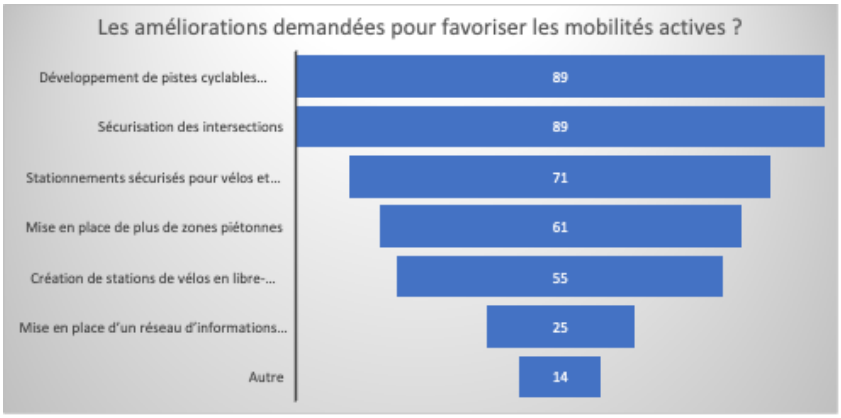
Q 6 - Quels sont, selon vous, les principaux obstacles à l'utilisation des mobilités actives dans notre ville ?

Les interrogés citent ici l'insécurité dans la circulation, à près de 22%, le manque d'infrastructures dédiées, telles que les pistes cyclables, trottoirs assez larges, à près de 16% et le manque de stationnements sécurisés pour vélos et trottinettes, à 12%.

Q7 - Que souhaiteriez-vous voir amélioré ou développé pour favoriser l'usage des mobilités actives dans notre ville ?

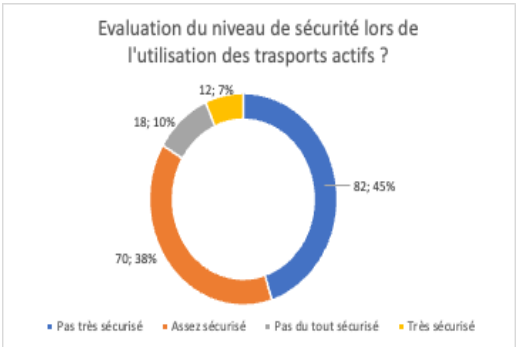
Plusieurs souhaits sont exprimés, en réponse à cette question.

- Le développement de pistes cyclables sécurisées et continues : 22 %
- La sécurisation des intersections (via notamment les feux de signalisation, les ralentisseurs, …) pour 22%
- Davantage de stationnements sécurisés pour vélos et trottinettes seraient à mettre en place pour près de 18% d'interrogés.
- La mise en place des zones piétonnes venant réduire la circulation automobile en centre-ville est suggérée par 15% d'entre eux.
- La création de stations de vélos en libre-service dans des lieux stratégiques est souhaitable pour près de 14% d'habitants.
- Enfin, 6% de répondants considèrent qu'un réseau d'information sur les conditions de circulation (web, application mobile) serait utile.



Q 8 - Comment évalueriez-vous votre niveau de sécurité en utilisant des modes de transport actifs dans la ville ?

- 55% d'utilisateurs de mobilités actives ne se sentent pas très ou pas du tout sécurisés dans leur usage
- 45% qui s'estiment assez ou très sécurisés.



Q 9 - Comment amélioreriez-vous la sécurité des mobilités actives dans notre ville ?

Cette question a donné lieu à une grande multitude de suggestions dont nous avons analysé la fréquence pour faire ressortir les éléments de forte préoccupation pour les personnes interrogées.

S'en dégagent ainsi trois grandes priorités transversales, indispensables dans l'usage sécurisé des mobilités actives :

- Un besoin d'infrastructures sûres, continues et respectées (pistes, trottoirs, intersections).
- Un meilleur respect du code de la route et des comportements civiques (par le renforcement des contrôles + éducation).
- Une approche concertée et équilibrée entre tous les modes de déplacement attendue de la part des acteurs publics de la ville.

Q 10 Avez-vous des suggestions ou des commentaires concernant les mobilités actives dans la ville de Livry-Gargan ?

La même méthode d'analyse a été appliquée aux réponses fournies.

Ainsi, les pistes cyclables sont au cœur de l'expression mais, la sécurité est un thème transversal englobant tous les usagers.

Les répondants expriment une **envie d'équilibre** : entre mobilités douces et circulation automobile, entre infrastructures et comportements.

Les **trottinettes**, la **vitesse**, et le **manque de cohérence urbaine** cristallisent des frustrations récurrentes.

En conclusion, il ressort que les personnes interrogées ont plus particulièrement exprimé les demandes suivantes :

- Un besoin de sécurisation, de cohérence et de continuité des pistes cyclables.
- Un meilleur partage de la voirie entre autos, piétons, vélos, trottinettes.
- Un meilleur respect des règles de circulation et une réduction des incivilités.
- Une nécessité de mieux éduquer et former la population.

La commission préconise que les conseils de quartiers puissent se saisir de ces sujets notamment sur les thèmes des pistes cyclables, du partage de la voirie.

Axe de Travail N°1 : Favoriser la pratique du Vélo :

Un des axes de travail pour développer la mobilité douce est de **renforcer** et **promouvoir** la pratique du vélo avec 2 propositions :

1. **Création d'une vélo-école**

2. **Organisation d'un événement « Faites du Vélo »**

Ces propositions peuvent participer à **lever des freins** au développement de l'utilisation du vélo et répondre à un certain nombre d'interrogations des Livryens, notamment sur le bien-vivre ensemble, les incivilités et le sentiment de sécurité.

Etat des lieux sur la pratique du vélo à Livry-Gargan

Avec le plan Vélo lancé en 2021, des actions ont été menées et se poursuivent à Livry-Gargan

- Poursuite de la mise en œuvre de voies et de bandes cyclables (28 km)
- Installation de « Sas vélo » au niveau de feux tricolores
- Installation de panneaux indiquant des distances et temps de trajet à pied et en vélo pour relier certains points stratégiques de la ville.
- Installation de plus de 150 arceaux de stationnement vélo
- « Outils de réparation » avec 4 pompes à vélo en libre-service
- L'installation de panneaux M12 autorisant les cyclistes à franchir un feu rouge en empruntant la direction indiquée par une flèche est prévue sur une vingtaine de carrefours

La municipalité propose également plusieurs dispositifs à destination des jeunes :

1. « Savoir rouler à vélo » pour accompagner les élèves de CM1/ CM2 dans l'apprentissage du vélo (formation d'une dizaine d'heures)

2. « Permis piéton et vélo » pour les élèves de CE1/ CE2, encadrés par la police municipale avec 2 objectifs :

- Responsabiliser les enfants

- Développer leurs réflexes

Pour autant, les différents sondages menés autour de la mobilité et des solutions alternatives à la voiture pointent toujours des freins à l'utilisation de la bicyclette, tels que l'insécurité sur route, les incivilités, le manque de stationnements vélo sécurisés et la cohabitation avec les autres modes de transport : tram, voitures, trottinettes, etc.

Les 2 projets proposés sont des réponses possibles à ces préoccupations.

1. Création d'une vélo école

Le projet de création d'une vélo-école s'articule autour de 3 axes :

1. Mieux circuler : création d'une vélo-école proprement dite

2. Lutter contre les incivilités : pédagogie autour du code de la route du cycliste et la cohabitation piétons/ cyclistes/ automobilistes

3. Gagner en autonomie : par des ateliers d'auto-réparation

Cette proposition s'appuie sur des expériences d'autres vélo-écoles, dont celle de MDB Aulnay-sous-Bois. Plusieurs villes ont une certaine expérience sur la création d'une vélo-école, comme Montreuil qui a plus de 20 ans d'expérience : https://youtu.be/nfuJKfy5IwA?si=88tbVx67vtWrPU_7

1.1 Mieux circuler : l'apprentissage du vélo

Une vélo-école est une structure d'enseignement du vélo. Cet enseignement peut comporter des aspects théoriques (code de la route, pistes cyclables,…) et pratiques (pratique du vélo du niveau débutant au confirmé, en passant par des « remises en selle »). L'enseignement s'adresse aux personnes n'ayant jamais fait de vélo, mais également à des personnes ayant peu ou pas de pratique depuis de nombreuses années et ayant besoin de (re)trouver confiance afin de pouvoir circuler en ville en toute sécurité.

L'objectif est de permettre aux apprenants d'évoluer en toute sécurité en ville, quel que soit leur niveau initial.

Les enjeux sont doubles : développer la pratique du vélo en ville pour favoriser la mobilité douce et proposer un accompagnement pour une alternative à la voiture pour les trajets de proximité.

Population ciblée :

Les vélo-écoles peuvent s'adresser aux enfants et aux adultes. Cependant les enfants ont déjà des apprentissages dans le cadre scolaire, et l'accompagnement des enfants peut être plus complexe ou contraint. Les adultes n'ont pas d'endroits ou de structures dédiées à cet apprentissage.

Les adultes demandeurs sont majoritairement des femmes (100% des apprenants à MDB Aulnay sont des apprenantes). Plus de 10 demandes ont été relevées lors du forum des associations de Livry-Gargan du 6 septembre 2025, toutes les demandes ont été faites par des femmes. Une première cible peut donc être des adultes, à partir de 18 ans et sans limite d'âge.

Déroulement et fonctionnement d'une vélo-école

L'apprentissage est basé sur la pratique. La pédagogie doit être adaptée aux adultes et démarre, pour les grands débutants, par l'acquisition de l'équilibre sur le vélo, en l'absence de pédales. Cela doit rester un moment ludique et agréable pour tous. Chacun.e progresse à son rythme dans un moment d'échanges et de partage.

Cet apprentissage nécessite une certaine logistique. Les apprenant.es n'ont souvent pas d'équipement. Il faut donc des vélos « basiques » dont les pédales sont facilement escamotables ou démontables, éventuellement de plusieurs tailles, ainsi que des équipements de sécurité (casques,...). D'autres équipements de base sont également nécessaires comme des anti-vols, gonfleurs, outils pour la maintenance et les petites réparations. Ces équipements doivent pouvoir être stockés dans un endroit sécurisé, proche des lieux d'utilisation.

L'apprentissage se fait dans des zones d'apprentissage spécifiques qui doivent être sécurisées pour éviter des incidents et stress supplémentaires. Un lieu avec des parcours sécurisés et adaptés – si le lieu de stockage est éloigné des zones d'apprentissage, il faut également prévoir le transport des vélos.

Exemples de parcours par niveau :

- Un simple chemin / espace permet aux débutants de travailler l'équilibre et le démarrage (cours d'école, parking extérieur vide, route barrée)
- Un parcours avec quelques « difficultés » (virages, zone resserrée, …) permet aux personnes de niveau intermédiaire de renforcer l'équilibre et la capacité à manier son vélo
- Un parcours « réel » protégé (comme dans un parc) permet aux personnes de niveau Moyen de prendre de l'assurance, de la vitesse, …
- Le dernier niveau consiste à faire des sorties en ville, dans la circulation afin d'acquérir une certaine autonomie

D'autres zones sont à explorer, telles que : cours d'école, Parc de la Mairie, sous-zone du parc Lefèvre, espaces au parc de la Poudrerie, etc.

Enfin, pour que les ateliers puissent se dérouler il faut des bénévoles encadrants : il faut au moins 1 bénévole par niveau de participants. Le nombre de bénévoles / niveau conditionnera la fréquence des ateliers de pratique.

Fréquence des ateliers

- La fréquence de l'atelier dépend du nombre de vélos et de bénévoles
- Il faut compter 1 encadrant pour 3 ou 4 apprenants environ, par niveau

- Idéalement, un atelier au moins tous les quinze jours permettrait aux apprenants de s'entraîner suffisamment souvent pour ne pas perdre le bénéfice de chacun des entraînements.

Fonctionnement

- Adhésion à prévoir pour qu'il y ait un engagement de la part des apprenants (entre 20 et 30€ par an)
- Le matériel est prêté
- Les personnes équipées peuvent venir avec leur propre vélo

1.2 Cohabiter et sécuriser : code de la route du cycliste

Un minimum de connaissance du code de la route est nécessaire pour les personnes qui doivent circuler en toute autonomie. Cette connaissance doit être mise à jour pour certains, avec des évolutions liées notamment au post-Covid.

Des ateliers ludiques peuvent être organisés :

Cela participe au bien vivre-ensemble et permet d'aborder le problème des incivilités remonté par un grand nombre d'habitants. Cette théorie peut également comporter d'autres aspects tels que bonnes pratiques, la courtoisie, etc.

La participation de la police municipale, encadrant déjà les élèves de CE1/CE2, serait un plus dans ce dispositif.

1.3 Gagner en autonomie : ateliers d'auto-réparation

L'objectif est de permettre aux cyclistes d'acquérir une totale autonomie en donnant les bases d'entretien et réparation de leurs vélos : réglage des freins, changement de chambre à air, dérailleur. La fréquence est à déterminer en fonction de la demande. Un atelier mensuel peut être suffisant dans un premier temps et dépendra de la demande. Celle-ci peut être mutualisée avec des demandes qui viennent d'autres circuits.

Les bénéficiaires sont toutes les personnes souhaitant effectuer une petite réparation sur leur vélo. Ils devront venir avec leur propre vélo.

Par contre, du petit matériel de réparation est à prévoir, ainsi que l'accompagnement par un ou deux bénévoles.

2. Création d'un évènement « Faites du Vélo »

La commission propose l'organisation d'un événement ludique autour du vélo : Bourse, atelier de réparation, ateliers pédagogiques (promenades accompagnées pour découverte des pistes cyclables, Mise à jour des connaissances du code de la route, etc…), conférences et témoignages avec également une réflexion sur la cohabitation des différents modes de transport (vélo, trottinettes, piétons).

Lors de cet événement, il s'agit de rassurer les personnes qui souhaitent se déplacer à vélo, mais n'osent pas encore le faire, en les informant sur les différents dispositifs existants quant à l'apprentissage du vélo pour les adultes (vélo école), les petites réparations que chacun peut apprendre à faire en cas de déraillement de la chaîne, ou crevaison d'une roue, par exemple.

Cet événement pourrait être l'occasion soit de se familiariser avec le vélo, soit de se réconcilier avec le vélo ou tout simplement de retrouver le plaisir de faire du vélo.

Tout ceci dans une ambiance de fête." La Faites du Vélo".

2.1 Associer l'utile à l'agréable

Afin de favoriser la pratique du vélo, le CESEL propose la mise en œuvre de cet événement "Faites du Vélo" sur une journée ou un week-end,

Cet événement vise ainsi à faire prendre conscience des changements post-covid en matière de déplacement, à adopter un nouveau mode de transport mais aussi à mieux se familiariser avec le vélo (différents types, les réparations, les vélos adaptés, …) et les pistes cyclables.

Cet événement pourrait avoir lieu par exemple au parc Lefebvre au printemps (si possible) dans une ambiance ludique, conviviale et amicale. Plusieurs stands pourraient contribuer à l'animation de cette journée tels :

- Qu'un atelier de réparation, où les personnes viendraient s'initier aux bases du fonctionnement d'un vélo
- Un stand de prévention (avec le concours des ASVP ?) pour rappeler le code de la route, aussi bien pour les automobilistes que pour les piétons, les cyclistes et les utilisateurs des trottinettes afin de faire cohabiter l'ensemble en toute sécurité.
- Un stand prévention santé
- Un stand vélos adaptés/tricycles en partenariat avec l'association la Voix du Devenir (les personnes en situation de handicap peuvent faire du vélo)
- Un stand CESEL qui informerait et guiderait les personnes.
- Un stand équipement (quel équipement existe en fonction du temps ?)
- Pourquoi pas un stand de petite restauration ?
- Un stand jeux pour les enfants (autour du vélo et trottinette)

- Un stand musique pour l'ambiance.

2.2 A la découverte des pistes cyclables de Livry-Gargan

Durant cet évènement, une promenade à vélo serait aussi proposée (avec le soutien des membres encadrants à mobiliser) pour celles et ceux qui souhaitent se faire une idée des trajets possibles à vélo sur la commune. Pour cela nous définirons un ou plusieurs trajets (selon les niveaux de difficultés ?) qui partiront du parc Lefebvre en direction du marché Jacob par exemple ou au tramway (à définir également).

En complément, pourrait également être envisagée dans un cadre élargi une "promenade à vélo" collective - dans les rues de Livry-Gargan ainsi qu'une animation musicale avec le concours des élèves du conservatoire.

Axe de Travail N° 2 : Le Covoiturage Urbain

1 . Le covoiturage quotidien en France, de quoi parle-t-on ?

70% des déplacements domicile-travail sont réalisés avec des véhicules individuels et on estime à seulement 3 % la part du covoiturage quotidien. Le covoiturage est pourtant un levier essentiel face aux enjeux de sobriété énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Un trajet et des frais partagés :

On parle de « covoiturage du quotidien » quand on partage un trajet de moins de 80 km, effectué plusieurs fois par semaine. Le plan national covoiturage du quotidien adopté en 2022, se fixe pour objectif d'atteindre les 3 millions de trajets en covoiturage à l'horizon 2027 soit 4,5 millions de tonnes de $C0^2$ économisées. Il s'agit de partager un trajet à plusieurs au sein d'une voiture. Ce trajet est réalisé pour se rendre au travail, aller faire ses courses, se rendre à un évènement culturel, dans un club de sport, etc...

Le covoiturage quotidien peut être réalisé de manière informelle avec des proches. Il peut également être organisé au moyen de plateformes numériques de mise en relation spécialisées dans le covoiturage quotidien.

1.1 Les avantages du covoiturage

De nombreuses idées reçues persistent et freinent le développement du covoiturage : il serait trop contraignant, peu fiable ou pas assez intéressant économiquement.

Pourtant, le covoiturage est une opportunité pour améliorer la qualité de vie et répondre aux enjeux de la mobilité du quotidien.

Bon pour chacun, bon pour la planète, le covoiturage courte distance offre de réels avantages. Il permet de :

- Lutter contre la pollution en diminuant le nombre de voitures sur les routes puisque nous comptons aujourd'hui seulement 1,1 personne par voiture en moyenne

- Fluidifier le réseau routier, ce qui se traduit par un gain de temps sur la route et une meilleure qualité de vie en réduisant le stress
- Offrir des solutions en cas de perturbations dans les transports en commun

Pour l'usager, le covoiturage permet de :

- Augmenter son pouvoir d'achat : un salarié automobiliste qui habite à 30 km de son lieu de travail et qui covoiture quotidiennement en alternance avec un voisin ou un collègue économise près de 2 000 € chaque année.

- Participer à l'amélioration de la qualité de l'air : La voiture individuelle représente à elle seule plus de 15% des émissions de gaz à effet de serre en France. Partager un véhicule permet de diviser par deux les émissions de CO_2 de son trajet.

- De plus, le covoiturage crée une offre de mobilité partagée là où il n'y a pas de transport en commun ou complémentaire. Il est aussi solidaire en permettant l'accès à un transport pour ceux qui n'ont pas de voiture ou qui ne peuvent pas conduire.

Sources : https://www.ecologie.gouv.fr/covoiturage

1.2 Île-de-France Mobilités facilite le covoiturage

Depuis 2017, les abonnés Navigo annuels / mensuels / Imagine R bénéficient de la gratuité de deux trajets par jour en tant que passagers si leur point de départ ou arrivée est en Île-de-France Mobilités.

- Les conducteurs peuvent percevoir une prime (par exemple jusqu'à 150€/mois) pour les trajets domicile-travail avec covoiturage régulier.
- Ile-de-France mobilités prévoit par ailleurs des subventions pour les communes / EPCI / départements pour réaliser des aires de covoiturage au travers desquelles la Région finance jusqu'à 50 % des coûts et plafonne à environ 1 000 € par place pour ces aires.

Sur 2024, plus de 2,8 millions de trajets ont été subventionnés par Île-de-France Mobilités, soit 800 000 de plus qu'en 2023. 80 % des trajets subventionnés l'ont été en grande couronne, montrant l'intérêt de ce mode de déplacement dans les zones moins denses. Selon IdF Mobilités, 900 000 personnes ont covoituré chaque jour en 2024.

Désormais, afin de simplifier son offre et de permettre au covoiturage de passer un cap, Île-de-France Mobilités a opté depuis juillet 2025 pour un marché unifié avec un opérateur unique Karos, intégré à son service, afin de faire de la voiture une solution de mobilité complémentaire au reste du réseau de transport et faciliter les déplacements en Île-de-France.

Dispositif d'incitation financière Île-de-France Mobilités

Ticket passager Gratuit avec le pass Navigo

Prime conducteur 2,25€ jusqu'à 15 km + 0,15€/km au-delà de 15 km

Disponible sur BlaBla Car Daily, Karos, Klaxit, Ynstant

Sources : https://www.iledefrance-mobilites.fr/actualites/le-covoiturage-au-quotidien--faites-des-economies

Exemples de communes ayant engagé des politiques de covoiturage :

La ville de Créteil a mis en place des infrastructures pour faciliter le covoiturage, notamment des aires dédiées près des axes routiers principaux. Le centre commercial Créteil Soleil propose également 17 places de parking réservées au covoiturage.

A Cergy, des actions de sensibilisation au covoiturage ont été menées, notamment lors de la Semaine de la mobilité organisée en mai 2023.

1.3 État des lieux à Livry Gargan

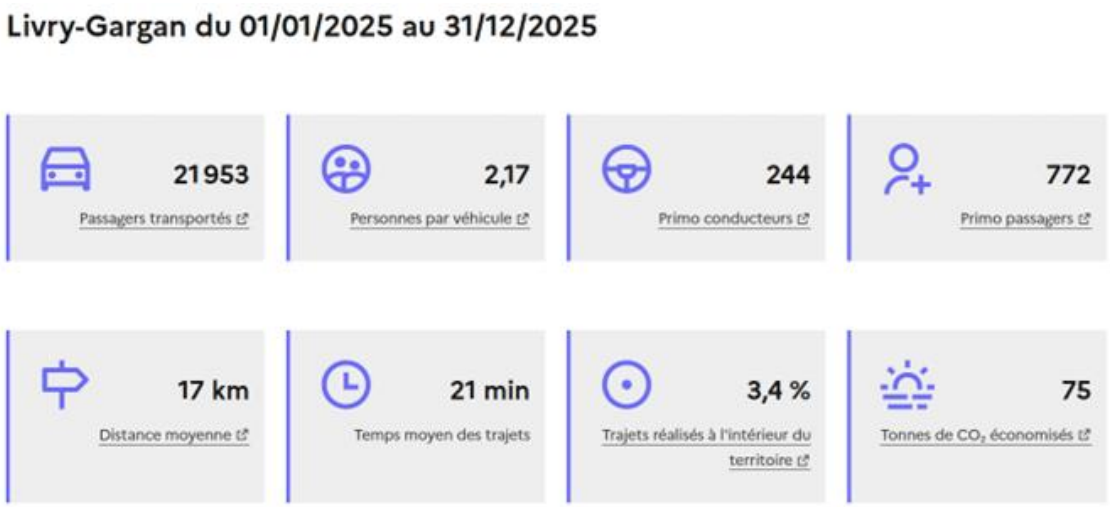
Dans le cadre du plan national de covoiturage mis en place en 2022, un observatoire a été mis en place avec les plateformes de covoiturage.

Covoiturage.beta.gouv.fr est développé sous la forme d'une Startup d'État dans la communauté beta.gouv.fr et porté par le Ministère de la Transition écologique, chargé des Transports. Celui-ci recense par territoire l'ensemble des déplacements.

Source : https://observatoire.covoiturage.gouv.fr/observatoire/territoire/

Les données relatives au territoire de Livry-Gargan font apparaître des chiffres tout à fait significatifs sur les mouvements de covoiturage quotidiens au départ et à destination de la commune.

https://doc.covoiturage.beta.gouv.fr/

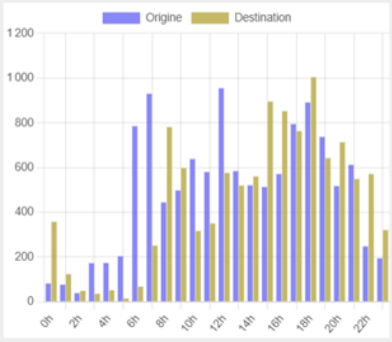


Des chiffres en nette progression :

- Passagers transportés en 2023 : 10 227
- Passagers transportés en 2024 : 15 792 (+ 54%)
- Passagers transportés en 2025 : 21 953 (+ 39%) soit plus de 60 trajets/jour

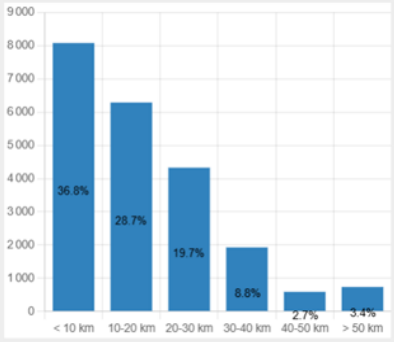
Trajets par horaire

Télécharger les données du graphique



Répartition des trajets par distance

Télécharger les données du graphique



Top 10 des trajets les plus covoiturés

Nom	Nombre
Livry-Gargan - Tremblay-en-France	1354
Claye-Souilly - Livry-Gargan	1352
Bobigny - Livry-Gargan	1097
Aulnay-sous-Bois - Livry-Gargan	876
Livry-Gargan - Livry-Gargan	753
Paris 13e Arrondissement - Livry-Gargan	629
Villeparisis - Livry-Gargan	628
Clichy-sous-Bois - Livry-Gargan	495
Dammartin-en-Goële - Livry-Gargan	462
Livry-Gargan - Sevran	460

1.4 Propositions pour Livry-Gargan

Les données chiffrées témoignent d'une pratique de covoiturage importante. Cependant compte tenu des enjeux et bénéfices de ce mode de déplacement et des potentiels estimés, il apparaît opportun de renforcer les pratiques.

Sur son site, la ville présente succinctement les principaux avantages du covoiturage à la fois pour les usagers et pour l'environnement. Elle mentionne 3 plateformes que sont BlaBlaCarDaily, Karos et Klaxit.

Le CESEL considère que cette action pourrait être renforcée et donner lieu à une stratégie globale de promotion du covoiturage quotidien.

Dans ce cadre, la commission suggère la mise en place de 2 types d'actions :

Action 1 : Un Programme de Sensibilisation & communication

- Campagnes locales sur les bénéfices du covoiturage (coût, écologie, gain de temps…) via Site municipal, Affiches, Flyers, annonces sur les panneaux municipaux. Et ce dans le cadre d'une communication intégrant par exemple des témoignages de conducteurs, de passagers voire d'entreprises contribuant également à lever les freins et à illustrer les avantages du covoiturage.
- Actions de sensibilisation auprès des employeurs et associations : ce type d'action pourrait être conduit au sein des services municipaux, auprès des employeurs, des établissements publics, des associations sportives notamment.

Action 2 : La mise en place d'aires de covoiturage

Une aire de covoiturage est un lieu signalé, géographiquement délimité et équipé d'emplacements de stationnement permettant aux conducteurs et aux passagers de covoiturage de se retrouver ou d'être déposés. L'aire est signalisée par un panneau ou panonceau complémentaire indiquant que le lieu est réservé ou aménagé pour la pratique du covoiturage.

Dans ce cadre et comme cela est déjà en place dans d'autres collectivités, le CESEK préconise la création d'aires de covoiturage clairement identifiées localisées en différents points de la ville et notamment dans le quartier centre à proximité de l'Hôtel de Ville.

Axe de Travail N°3 : Les modes de transports en commun

Les différentes lignes de transports traversant la ville souffrent pour quelques-unes d'un manque de fiabilité et d'irrégularités récurrentes en particulier les lignes desservant les gares (Aulnay, Sevran-Livry, le Raincy ou Bondy) comme la ligne 605 ou le T4 pénalisant l'usage de ces modes alternatifs.

La commission suggère de **poursuivre et d'amplifier la concertation avec les opérateurs afin d'assurer une qualité de service à la hauteur des enjeux.**

Les nouveaux modes de transport

- La mise en place et la finalisation des nouveaux modes de transports structurants tels que les lignes 15 et 16 du métro, le CDG Express ou à terme le TZEN 3 dans l'environnement proche de la Ville auront un impact important sur les moyens de déplacement.

- Elles nécessiteront une refonte des moyens de transports existants gérés par différents opérateurs. La Ville devra absolument être associée à la réflexion.

- Prolongement TZEN 3 : en ce qui concerne le TZEN 3 et compte-tenu notamment de la rupture de charge induite par le projet en cours, de l'absence de gare sur la ville et du risque de congestion de circulation du projet actuel, **la commission souhaite appuyer l'étude à très court terme du prolongement de la ligne jusqu'à Vaujours**.

Navette Municipale :

Ce dispositif mis en place depuis plusieurs années permet de favoriser des déplacements alternatifs aux lignes de bus RATP et apporte un véritable service aux livryens

Après avoir testé cette navette, la commission préconise les actions suivantes :

- Renforcer la visibilité des stations,

- Veiller à l'entretien des bornes d'information

- Étudier les moyens de pallier le manque de personnel (contraignant à restreindre le service apporté)

- Renforcer la communication sur le dispositif

- Mener une réflexion sur les circuits proposés

Axe de Travail N°4 : Le Stationnement

La question du stationnement constitue l'une des composantes de la mobilité urbaine en termes de libération de l'espace public, de partage de la voirie, de stationnement sauvage parfois dangereux ainsi que de gestion des véhicules professionnels et des parkings et aires de stationnement.

Quelques données sur le stationnement à Livry-Gargan

- Il existe environ 9 000 places de stationnement.

- Nombres de PV : 15 000 en 2022 - 56 000 en 2024

- 900 enlèvements de véhicules par an.

- 12 ASVP

- Les zones d'exclusion de stationnement des camionnettes ont été établies en raison de celles créées à Aulnay-sous-Bois et Clichy-sous-Bois.

- Le Plan de stationnement divise la ville en 8 zones selon leur densité.

- La rue Amédée Dunois, récemment refaite, ne comporte aucun stationnement après concertation avec les riverains : bailleurs ou propriétaires privés.

1. Le stationnement des véhicules particuliers – les zones bleues

La multiplication des véhicules des particuliers et leurs stationnements engendrent une occupation croissante de l'espace public au détriment d'autres usages comme les pistes cyclables, les cheminements piétons ou les espaces verts par exemple. Par ailleurs, si la réglementation du stationnement par l'institution de zones bleues a pu libérer des places dans des aires surchargées, elle a repoussé le problème vers des zones non contraintes compliquant grandement le stationnement résidentiel.

Propositions : le stationnement dans les résidences

Une proportion importante des places de stationnement privé est inoccupée du fait du coût trop élevé demandé pour celles-ci reportant le garage sur la voirie. La commission suggère d'entamer des discussions (négociations) avec les bailleurs/promoteurs afin d'aboutir à fixer un prix non dissuasif permettant de libérer de l'espace.

L'exemple de la rue Amédée Dunois qui ne comporte aucune place de stationnement, après concertation avec les riverains, libérant ainsi de la surface pour les autres usages est une pratique qu'il pourrait être intéressante à déployer avec les bailleurs.

2. Le stationnement des véhicules professionnels

Le garage des véhicules professionnels, plus encombrants, occupe une surface plus importante réduisant les disponibilités. Leur taille entraîne également des problèmes de visibilité aux intersections ainsi que parfois des encombrements sur les trottoirs et les pistes cyclables. Les zones d'exclusion déjà mises en place notamment en raison de celles instituées sur les communes voisines reportent la saturation sur les voiries environnantes.

Propositions

La commission propose d'instaurer des aires spécifiques pour ces véhicules. Création d'espaces de stationnement sécurisés en périphérie moyennant une redevance accessible. Cela pourrait faire l'objet d'un partenariat public/privé.

3. Le stationnement anarchique

La congestion du stationnement et l'incivilité entraînent le développement du stationnement sauvage et engendrent des situations dangereuses comme le manque de visibilité aux intersections ou au droit des passages piétons. Cela peut compromettre les usages de déplacement (vélos, piétons).

Proposition

Poursuivre et accroître la vigilance sur ces incivilités.

Axe de Travail N°5 : Schéma de cohérence des plans Auto/Vélo/ Piétons/PAVE

Les nombreux Plans de mobilités conçus à l'échelle de la Région, du Département, des EPT et des villes ont été élaborés par autant de bureaux d'étude. Cela conduit à s'interroger sur leur cohésion et les moyens mis en œuvre pour une corrélation fine.

A Livry-Gargan, l'élaboration des plans autos, vélos, piétons ainsi que le PAVE a été réalisée par des bureaux d'étude différents. Cette conception pose la question de la cohérence de ces schémas.

La commission suggère, à défaut d'une conception unique, de veiller à l'homogénéité et à l'adéquation des solutions préconisées afin d'éviter notamment les conflits d'usage et de faciliter voire de sécuriser la cohabitation.

Axe de Travail N°6 : les enjeux des livraisons, et de la logistique du dernier kilomètre

Les livraisons de marchandises auprès des commerces quelles que soient leurs tailles, le développement des livraisons à domicile, engendré notamment par les commandes en ligne, génèrent une circulation importante pouvant entraîner une congestion du trafic routier, des nuisances pour les riverains ainsi qu'une augmentation de la pollution. On estime à 4 000 le nombre de colis livrés quotidiennement sur la ville. Pour la période de noël, on peut compter jusqu'à 10 000 colis par jour.

A Livry-Gargan, les livraisons auprès des grandes surfaces situées en périphérie ont un impact moins élevé. La question se pose surtout pour les livraisons intra-muros : circulation de poids lourds, rondes de camionnettes aussi bien pour les commerces que pour les particuliers et leur impact pollution. Malgré le développement des points relais et des consignes, les livraisons aux particuliers se font essentiellement par camionnettes. La desserte des grandes surfaces en vélo est peu praticable voire dangereuse.

Les propositions

- Instaurer une réglementation des livraisons : horaires, motorisation et dimension des véhicules.
- Favoriser en périphérie la création de plateformes de dispatching des marchandises permettant le convoyage à destination par de véhicules légers, et si possible propres. Cela peut se concevoir à l'échelle locale, intercommunale voire départementale ou régionale.
- Mettre en place des plateformes de proximité permettant d'envisager les livraisons par vélos cargos (cyclologistique).
- Créer des pistes cyclables fiables et sécurisées desservant les grandes surfaces notamment.
- Inciter les commerçants à inscrire dans les cahiers des charges de leurs fournisseurs l'utilisation de véhicules électriques ou à tout le moins peu polluants.
- Inscrire dans les marchés publics une clause de livraison par véhicules propres.