



*Réflexions plan circulation  
(19 mai 2026)*

Donnons un nouvel élan à  
**Neuilly-Plaisance**



**Plan circulation**

**Réunion du 2 juin**

Réflexions Inventons Demain

(Version 15 mai 2026)



## Sommaire

### Table des matières

<b>1. PRÉAMBULE :</b> .....	3
<b>1.1. Les objectifs d'un plan circulation</b> .....	3
<b>1.2. Nos questions sur la méthode</b> .....	3
<b>1.3. Nos propositions</b> .....	3
<b>2. LA MÉTHODE</b> .....	5
<b>2.1. Définir les objectifs</b> .....	5
<b>2.2. Commencer le travail à l'échelle des quartiers</b> .....	5
<b>2.3. Travailler avec les villes voisines</b> .....	6
<b>2.4. Travailler avec l'intercommunalité : Grand Paris Grand Est</b> .....	7
<b>3. LA CIRCULATION DES PIÉTONS</b> .....	8
<b>3.1. Valoriser le recours aux transports en commun avec une navette communale</b> .....	8
<b>3.2. Coordonner les horaires des bus avec les horaires du RER</b> .....	8
<b>3.3. Penser les parcours piétons</b> .....	9
<b>4. LA CIRCULATION DES CYCLISTES / TROTTINETTES</b> .....	10
<b>4.1. Revoir les marquages au sol et la signalisation</b> .....	10
<b>4.2. Proposer des voies protégées</b> .....	10
<b>4.3. Zone 30km/h et 20km/h</b> .....	11
<b>4.4. Faire de la pédagogie</b> .....	11
<b>5. LA CIRCULATION DES VÉHICULES</b> .....	13
<b>5.1. Lutter contre le transit</b> .....	13
<b>5.2. Lutter contre les vitesses excessives</b> .....	14
<b>5.3. Sécuriser les abords des écoles</b> .....	14



<b>6.</b>	<b>LE STATIONNEMENT.....</b>	<b>16</b>
6.1.	<b>Rendre les trottoirs aux piétons.....</b>	<b>16</b>
6.2.	<b>Questionner le stationnement alterné.....</b>	<b>16</b>
6.3.	<b>Supprimer les stationnements sur les voies principales .....</b>	<b>17</b>
<b>7.</b>	<b>COHÉRENCE ENTRE PLAN DE CIRCULATION ET URBANISME.....</b>	<b>18</b>
7.1.	<b>Penser le plan au regard du PLUI .....</b>	<b>18</b>
7.2.	<b>Cohérence avec le plan de rénovation des voiries.....</b>	<b>18</b>
<b>8.</b>	<b>ARBITRAGE ET MISE EN OEUVRE DU PLAN.....</b>	<b>19</b>
8.1.	<b>Chiffrer les mesures et rechercher les financements .....</b>	<b>19</b>
8.2.	<b>Qui décide au final ?.....</b>	<b>19</b>
8.3.	<b>Evaluer .....</b>	<b>20</b>

## **1. PRÉAMBULE :**

---

### **1.1. Les objectifs d'un plan circulation**

Nous imaginons que nous poursuivons tous les mêmes objectifs :

- Prendre en compte l'urgence climatique en encourageant les mobilités douces, les transports collectifs, en accompagnant le changement dans nos habitudes, nos réflexes.
- Fluidifier les déplacements à Neuilly-Plaisance pour tous : piétons, cyclistes/trottinettes, automobilistes/motos.
- Promouvoir des déplacements apaisés qui tiennent compte des riverains.

Ces objectifs nécessitent d'engager des concertations quartier par quartier, de faire travailler l'intelligence collective pour permettre l'acceptation du changement des usages.

### **1.2. Nos questions sur la méthode**

Aujourd'hui, la municipalité encourage les remontées individuelles pour venir alimenter une réunion de présentation/discussion à l'échelle de la ville sans passer par les concertations par quartier, ne sommes-nous pas en train de nous priver de l'intelligence collective et des fondamentaux de la co-construction ?

Nous avons donc les questions suivantes pour bien comprendre le contexte de ce plan :

- 1) Quels sont les objectifs poursuivis par la municipalité dans ce nouveau plan ?  
Nous avons exprimé les nôtres plus haut.
- 2) Quelle a été la commande transmise au cabinet d'étude Solcy ? Ce point nous permet de comprendre le contexte dans lequel l'étude va être présentée.
- 3) Quels sont les résultats des études précédentes sur le plan circulation et disposons-nous d'un premier bilan sur le plan vélo ?
- 4) Après la réunion du 2 juin, quelles sont les étapes prévues pour impliquer les citoyens dans la réflexion ?
- 5) Quel est le calendrier et quelles sont les différentes étapes qui doivent conduire à la proposition d'un nouveau plan ?

### **1.3. Nos propositions**

Afin d'apporter nos contributions, nous proposons un certain nombre de propositions qui ne sont que des bases de réflexion. En effet, nous pensons que la question du plan

de circulation doit impérativement passer par des étapes de réflexions locales quartier par quartier, animées par des experts (spécialistes, associations) et faisant intervenir les élus de toutes les sensibilités.

Ce n'est qu'après cette étape qu'il devient possible de reproduire le même schéma à l'échelle de la ville via un conseil participatif comme nous l'avons décrit lors de notre campagne.

Nous avons structuré nos propositions selon le plan suivant :

- **La méthode** : une réflexion sur la méthode à suivre pour la préparation de ce plan.
- **La circulation des piétons** : commençons par ce qui nous réunit, nous sommes tous des piétons à Neuilly-Plaisance.
- **La circulation des vélos/trottinettes** : nous souhaitons encourager les mobilités douces.
- **La circulation des véhicules** : automobiles, motos et camions.
- **Le stationnement** : qui est bien sûr un point essentiel dans ce plan.
- **La cohérence du plan de circulation avec le PLUI** : le plan de circulation est un élément clé de l'urbanisme et ne peut pas être dissocié de ces réflexions.
- **Les arbitrages et la mise en œuvre du plan** : quel que soit le plan retenu, il convient de se poser la question du financement associé, de l'évaluation des processus de décisions.

## 2. LA MÉTHODE

---

### 2.1. Définir les objectifs

Comme nous l'avons évoqué dans le préambule, la première étape passe par l'analyse de la situation, la définition des objectifs et d'un calendrier des étapes.

Nous formulons donc une proposition 0 en préalable :

#### **Proposition 0 : Définir les objectifs et un calendrier**

**Cela passe par le partage des informations collectées et des analyses menées pour ensuite se fixer les objectifs et établir un calendrier du projet.**

### 2.2. Commencer le travail à l'échelle des quartiers

Ce sont les riverains qui connaissent le mieux leur quartier et qui vivent au quotidien les choix d'un plan de circulation. Ils connaissent les zones accidentogènes, les horaires des bouchons, les pratiques des usagers, ils subissent les nuisances. Ils ont également des besoins à exprimer.

Il nous semble souhaitable de commencer par les écouter pour les associer au plan qui les impactera. Cela permettra de prendre en compte leurs besoins et de négocier avec eux des concessions nécessaires pour un plan cohérent à l'échelle de la ville.

Ces concertations locales par quartier doivent faire l'objet d'allers et retours avec la réflexion menée à l'échelle de la commune pour converger finalement vers un plan accepté par tous. La démocratie locale nécessite le temps long.

Il existe déjà différents collectifs qui se sont montés sur le sujet de la circulation.

- Le collectif de Pasteur,
- Le collectif d'Edgar Quinet à l'occasion du plan vélo,
- Le collectif des Fauvettes récemment constitué.

D'autres quartiers commencent à s'organiser, il nous semble nécessaire de s'appuyer sur ces initiatives citoyennes et d'encourager dans les autres quartiers la constitution de groupes locaux de réflexion.

Il existe également des associations comme MDB.

L'animation de ces concertations doit faire intervenir ces collectifs, des élus et des spécialistes des questions des mobilités en intégrant les associations.

### **Proposition 1 : les concertations locales.**

**Travailler à l'échelle des quartiers en concertation avec les collectifs locaux existants ou en encourageant la création de ces collectifs quand ils n'existent pas.  
Intégrer les associations dans ces concertations locales.**

### **2.3. Travailler avec les villes voisines**

On ne peut pas travailler sur un plan de circulation sans concertation avec nos voisins.

Quelques exemples bien connus :

- Le détournement pour accéder à la A86.
- Le contournement par le Plateau d'Avron par les Rosnéens et les Villemomblois.
- L'aménagement de la RN34 en concertation avec Neuilly-Sur-Marne et le Perreux.
- L'entretien des routes de la rue des Deux-Communes.
- Le choix d'un parcours d'une navette communale qui permettrait la liaison avec les gares principales : RER A, RER E mais prochainement ligne 15 et 1 à Fontenay.

On ne peut pas penser un plan de circulation seul.

Nous proposons donc de créer un groupe de contact avec des interlocuteurs pour chacune de ces communes afin d'engager le dialogue sur les points qui le nécessitent.

### **Proposition 2 : créer un groupe de contact intercommunal**

**Créer un groupe de contact avec les communes voisines : Rosny-sous-Bois, Le Perreux, Neuilly-sur-Marne, Villemomble, Fontenay-sous-Bois.**

#### 2.4. Travailler avec l'intercommunalité : Grand Paris Grand Est

L'intercommunalité du Grand Paris Grand Est a travaillé à l'élaboration d'un Plan de Mobilité Local en faisant intervenir le cabinet de conseil Ingerop. Le rapport d'une centaine de pages ne peut être ignoré.

Il décline des fiches actions sur 4 thématiques :

- La circulation et le stationnement
- Les modes actifs, l'accessibilité et la transition écologique
- Les transports en commun
- La logistique urbaine

Ces fiches actions donnent notamment des lignes directrices à mettre en place à l'échelle des communes. Il n'est pas contraignant, mais permet d'agir de manière coordonnée. Nous devrions intégrer ces recommandations dans nos réflexions.

Accès au PLM :

<https://gpge.sharepoint.com/sites/GPGEEexterne/Documents%20partages/Forms/AllItems.aspx?id=%2Fsites%2FGPGEEexterne%2FDocuments%20partages%2FPLM%20GPGEE%2DApprobation&p=true&ga=1>

#### **Proposition 3 : Intégrer le plan de Mobilité de Grand Paris Grand Est**

**Intégrer dans nos réflexions les recommandations du rapport PLM adopté par l'intercommunalité pour avancer dans la même direction que nos voisins.**

Par ailleurs, Neuilly-Plaisance est traversé par des routes départementales comme le chemin de Meaux ou l'avenue Foch et la place Jean-Mermoz est également en partie sous la responsabilité départementale. Le département jouera donc un rôle essentiel dans le cadre de ces aménagements.

### **3. LA CIRCULATION DES PIÉTONS**

---

#### **3.1. Valoriser le recours aux transports en commun avec une navette communale**

La valorisation des transports en commun passe par la facilité qu'on offre à l'intermodalité.

L'étude d'une navette communale est une bonne solution pour limiter le recours à la voiture mais elle doit satisfaire les critères suivants :

- Être électrique pour des raisons de transition écologique.
- Circuler à haute fréquence pour offrir une alternative encourageante au véhicule individuel.
- Relier les quartiers entre eux.
- Relier les gares de Neuilly-Plaisance, Rosny-Sous-Bois (les 2), Val de Fontenay pour répondre aux besoins des nocéens.
- Proposer une tarification sociale pour encourager les petits revenus.
- Suivre des itinéraires qui ne sont pas en doublon avec ceux des bus et qui évitent les points de bouchons.
- Proposer une forte amplitude horaire notamment pour la connexion au RER afin de disposer d'une solution en soirée où les bus sont trop peu fréquents.

#### **Proposition 4 : Mettre en place une navette communale**

**Mettre en place une navette communale qui relie les quartiers entre eux et les gares principales avec une fréquence élevée.**

#### **3.2. Coordonner les horaires des bus avec les horaires du RER**

La mairie de Neuilly-sur-Marne a indiqué avoir travaillé avec la RATP pour permettre une meilleure coordination entre les bus qui desservent la ville et le RER.

Nous devrions étudier les résultats de cette initiative et mener le même travail de coordination avec la RATP. Cet exemple illustre l'intérêt de travailler en coordination avec nos voisins face aux mêmes besoins.

**Proposition 5 : coordonner les horaires des bus avec les horaires du  
RER A**

**Comme l'a fait Neuilly-sur-Marne : améliorer la synchronisation des horaires**

### **3.3. Penser les parcours piétons**

Penser les parcours consiste à définir, sur des itinéraires clés, un cheminement piéton qui prend en compte les différents types de population dont notamment les enfants, les seniors, les personnes à mobilité réduite, les poussettes etc.

Ces parcours doivent être lisibles, accessibles et sécurisés.

Quelques exemples :

- La place Jean-Mermoz doit être revue pour être mieux adaptée à la circulation piétonne.
- Même constat pour la place Stalingrad particulièrement accidentogène.
- La mise en place d'un tracé piéton sur la place de la République est un exemple d'amélioration du parcours piéton.
- De nombreux trottoirs ne disposent pas des bateaux adaptés pour l'accessibilité, sans revoir tous les trottoirs, il est fondamental d'identifier les parcours principaux à adapter.
- La visibilité à hauteur d'enfants n'est pas toujours garantie sur les intersections, il faut identifier les points accidentogènes.
- Certains publics ont besoin de faire des pauses dans leurs déplacements, cela nécessite l'installation de bancs pour leur permettre ces temps d'arrêt. C'est aussi un facteur de convivialité.
- La distribution des ombrages est également un point clé dans les parcours piétons compte tenu du changement climatique que nous subissons.
- La gestion des éclairages fait également partie des réflexions à mener pour les parcours piétons en soirée ou le matin.

**Proposition 6 : organiser des marches exploratoires pour définir des  
parcours piétons adaptés**

**Ces marches doivent permettre d'identifier les facteurs d'amélioration à mettre en place.**

## 4. LA CIRCULATION DES CYCLISTES / TROTTINETTES

---

### 4.1. Revoir les marquages au sol et la signalisation

Les marquages au sol tels qu'ils ont été conçus apportent une confusion : ils sont parfois centrés et parfois positionnés sur un côté de la chaussée.

Les marquages doivent clairement identifier une zone de passage pour les vélos. C'est aussi une raison pour laquelle nous préconisons la suppression du stationnement alterné.

Les signalisations pour les doubles sens doivent être plus claires et certains doubles sens sont potentiellement accidentogènes, par exemple en raison des passages des bus et doivent être revus et éventuellement supprimés.

#### **Proposition 7 : revoir les marquages au sol actuels**

**Rendre plus lisibles les marquages au sol pour qu'ils indiquent clairement le côté sur lequel un vélo va circuler dans le cas des doubles sens.**

### 4.2. Proposer des voies protégées

La circulation à vélo ne pourra se déployer que dans le cadre de voies sécurisées. Cela ne peut pas se limiter à des peintures au sol.

Une étude quartier par quartier doit être menée pour établir les rues où il est possible d'aménager des voies protégées.

Ces voies doivent permettre en priorité de relier les quartiers à la gare et aux centres-villes.

Cela peut passer par la suppression de stationnements sur les axes principaux.

Quelques exemples de pistes de réflexion :

- Etudier une solution mixte permettant de créer une piste cyclable sur le tronçon Mermoz - Faidherbe de la voie Lamarque, se poursuivant en zone protégée sur Edgar Quinet jusqu'à la gare du RER
- Créer une liaison piétonne et cyclable protégée reliant le centre-ville au plateau, en longeant le parc côté Ouest par exemple avec le comblement des carrières qui fait partie du programme de la municipalité. Nous reviendrons sur ce point en explorant la création d'une circulation alternée sur l'avenue des Fauvettes.

- Prévoir un itinéraire vélo pour traverser le boulevard Gallieni.

Dans tous les cas, il s'agit de penser les itinéraires vélos en intégrant des voies protégées.

**Proposition 8 : penser des voies protégées pour les vélos**

**Identifier des itinéraires clés en voies protégées pour les vélos.**

**4.3. Zone 30km/h et 20km/h**

Nous reviendrons sur la question des vitesses mais il convient de renforcer la signalisation des limitations de vitesse et de définir des zones 20km/h pour les zones des itinéraires vélos qui ne peuvent pas être protégés.

**Proposition 9 : passer en zone 20km/h les portions des itinéraires vélos qui ne peuvent être protégées**

**Cette proposition concerne les itinéraires principaux retenus.**

**4.4. Faire de la pédagogie**

Le code de la route pour les cyclistes est peu connu, y compris chez les cyclistes. Il convient de mener des campagnes d'information et de prévention sur les règles à suivre et les comportements.

Cette campagne concerne aussi bien les automobilistes, les cyclistes et les piétons. Elle peut se décliner via les moyens de communication de la ville et de manière régulière mais aussi dans les écoles ou via des événements.

**Proposition 10 : mettre en place une campagne de sensibilisation et de formation sur le vivre ensemble des différentes modalités de déplacement**



*Réflexions plan circulation*  
(19 mai 2026)

Donnons un nouvel élan à  
**Neuilly-Plaisance**

## 5. LA CIRCULATION DES VÉHICULES

---

### 5.1. Lutter contre le transit

Neuilly-Plaisance est traversé par des poids lourds qui empruntent souvent des rues non autorisées.

On peut notamment citer les Fauvettes parcourues par plus de 12 000 véhicules par jour avec de nombreux poids lourds ayant pour conséquences : des bouchons, des nuisances sonores, la détérioration de la voirie et des bâtiments des riverains, la pollution etc.

Les moyens d'actions :

- Augmenter les contrôles
- Mettre en place une signalisation plus visible et en amont des zones interdites pour éviter le changement d'itinéraire trop tardif.
- Créer des chicanes, plateaux surélevés ou autre équipement urbain permettant de limiter le transit des camions (tout en tenant compte des parcours vélos).
- Faire pression sur les plateformes (waze) en se regroupant avec les communes voisines pour qu'elles adaptent leurs recommandations.

### Proposition 11 : lutter contre le transit

**Mettre en place des chicanes, ralentisseurs, voire même des plots dans certaines rues pour limiter le passage des camions non autorisés. Revoir la signalisation en amont des zones interdites au transit.**

#### Le cas de l'avenue des Fauvettes :

Pour l'avenue des Fauvettes qui est la zone de transit la plus sensible, nous soumettons une action expérimentale qui s'articulerait autour de la mesure suivante :

- Condamner une voie et la réserver aux bus et aux cyclistes et créer une circulation alternative sur la voie restante. Mettre en place cette condamnation sur les horaires à forte fréquence : le matin et le soir.

L'objectif est de dérouter les transits passant par le plateau en limitant la pénalisation des riverains qui ne constituent pas le plus gros de ce flot. Des expérimentations de

simulation d'accident sur waze ont montré l'efficacité de la création du ralentissement sur la circulation sur ce tronçon.

**Proposition 12 : lancer une expérimentation de circulation alternative sur les Fauvettes.**

## 5.2. Lutter contre les vitesses excessives

Neuilly-Plaisance est une ville 30km/h mais ces limitations ne sont pas respectées, voire même ne sont pas toujours connues (!).

Nous proposons :

- De renforcer les contrôles de vitesses
- De mettre en place des feux rouges pédagogiques qui passent au vert lorsque la vitesse est respectée.
- Renforcer la signalisation indiquant les zones 30km/h.
- Mettre en place des zones de rencontre à 20 km/h notamment aux abords des écoles.
- Dans le cas de chicanes, il convient de penser leur compatibilité avec des pistes cyclables ou privilégier les dos d'ânes là où les bus ne circulent pas.

**Proposition 13 : mettre en place des feux rouges pédagogiques pour limiter la vitesse.**

## 5.3. Sécuriser les abords des écoles

Pour beaucoup d'écoles de Neuilly-Plaisance, il serait possible d'appliquer la même approche que celle mise en place à Joffre sur le principe d'une « rue aux écoles ».

Il s'agit alors de barrer l'accès aux véhicules dans la rue où se situent les écoles aux heures d'entrée et de sortie. Il convient d'aménager à l'extérieur de l'espace protégé des « déposes-minutes » pour les parents et/ou de coupler le dispositif avec l'organisation de pédibus qui accompagnent les enfants.

L'objectif est de limiter l'accès des véhicules dans les zones rassemblant un nombre important d'enfants.



*Réflexions plan circulation*  
(19 mai 2026)

Donnons un nouvel élan à  
**Neuilly-Plaisance**

Cela pose également la question des gardes corps qui peuvent être prolongés sur toute la rue pour éviter les stationnements au moment des déposes dans un lieu avec beaucoup d'enfants afin de davantage les protéger.

Pour le collège Jean-Moulin, ce dispositif n'est pas possible mais la mise en place de ralentisseurs semble nécessaire pour protéger les enfants.

**Proposition 14 : mettre des dispositifs de type « rue aux écoles » pour protéger les enfants.**

**Ces dispositifs peuvent être complétés par des déposes minutes ou des pédibus.**

## 6. LE STATIONNEMENT

---

### 6.1. Rendre les trottoirs aux piétons

De nombreuses rues ont recours au stationnement à cheval sur le trottoir. L'objectif est de remettre les véhicules sur la chaussée pour libérer les trottoirs pour les poussettes ou les fauteuils roulants.

Cela va bien sûr rendre plus étroites les chaussées concernées avec plusieurs conséquences possibles :

- Une circulation alternée ?
- Moins de place pour les vélos ?

Il faut étudier les différents cas en privilégiant dans l'ordre : la circulation piétonne, le maintien d'un espace pour les vélos.

Pour certaines rues, cela peut conduire à la suppression de places de stationnement sur l'un des deux côtés. Cette décision doit bien sûr être discutée avec les riverains mais la question demeure de la priorité que l'on veut donner entre piétons et automobiles : certaines rues sont impraticables à pied.

**Proposition 15 : limiter le stationnement à cheval sur le trottoir pour rendre le trottoir aux piétons**

### 6.2. Questionner le stationnement alterné

Les nocéens se plaignent de manière récurrente du stationnement alterné qui perturbe régulièrement la circulation au moment des changements de côté.

Cette mesure visant à lutter contre les voitures tampons nous semble perturber davantage la fluidité qu'avoir une réelle efficacité. La suppression doit être discutée avec les riverains qui sont les premiers concernés.

**Proposition 16 : interroger l'intérêt des systèmes de stationnement alterné**

### **6.3. Supprimer les stationnements sur les voies principales**

Les bus ont parfois du mal à passer en raison des stationnements des deux côtés sur les voies principales. C'est par exemple le cas sur l'avenue Foch. Nous proposons de supprimer sur ces axes un des deux stationnements pour d'une part faciliter la circulation des bus et d'autre part permettre la création de pistes cyclables.

La suppression de places de stationnements sera évidemment un sujet de débat, il s'agit donc de prévoir systématiquement des zones de parkings aux endroits concernés comme par exemple au centre-ville.

Evidemment, la mise en place de ces parkings dessine dans le même temps des flux d'entrée et de sortie qui feront partie du parcours automobile.

Il est également important de rappeler qu'aujourd'hui toutes les résidences individuelles disposent de places de stationnement.

#### **Proposition 17 : supprimer le double stationnement sur les voies principales**

**Cela permettra une meilleure circulation des bus, la mise en place de pistes cyclables. Cette suppression doit être compensée par des créations de parkings publics ou le rappel de la nécessité d'utiliser son parking individuel.**

## 7. COHÉRENCE ENTRE PLAN DE CIRCULATION ET URBANISME

---

### 7.1. Penser le plan au regard du PLUI

Le plan de circulation doit intégrer les questions d'urbanisme comme par exemple :

- Les nouvelles constructions sont-elles prises en compte dans les différents parcours ?
- Qu'en est-il des questions d'alignement de ces constructions ? Elles déterminent les tailles des trottoirs et les espaces dédiés aux piétons.
- Le projet du nouveau parc en centre-ville doit bien sûr venir alimenter la réflexion sur la définition des itinéraires. Il ne s'agit pas de refaire un nouveau plan chaque année.
- Globalement, les flux vont être impactés par le plan d'urbanisme : il doit faire partie de la réflexion.
- La rénovation du marché doit également être prise en compte dans l'établissement des nouveaux flux.

#### **Proposition 18 : Intégrer les questions d'urbanisme dans les réflexions**

**Il s'agit de penser le plan de circulation avec le plan d'urbanisme et non de manière juxtaposée. La circulation, c'est un élément clé de l'urbanisme et réciproquement.**

### 7.2. Cohérence avec le plan de rénovation des voiries

Le plan de circulation va induire des aménagements urbains, de nouveaux marquages au sol,..etc. Ces évolutions doivent être prises en compte dans la planification des travaux sur la voirie pour ne pas avoir à faire et défaire par manque de coordination.

#### **Proposition 19 : Coordonner le plan avec les travaux de réfection de voirie à venir**

**Ne pas faire et défaire...Le calendrier de rénovation des voiries doit faire partie de la réflexion pour y intégrer les modifications découlant du plan.**

## 8. ARBITRAGE ET MISE EN OEUVRE DU PLAN

---

### 8.1. Chiffrer les mesures et rechercher les financements

La question du financement passe bien sûr par le chiffrage systématique des propositions retenues pour que les décisions soient prises en transparence.

En face de ces chiffrages, il faut lancer les démarches nécessaires à la recherche des financements. Sur ces questions, il est évident que la région, le département et l'intercommunalité doivent être impliqués.

De la même façon, certaines propositions doivent être cofinancées avec nos communes voisines qui seront impactées par ce plan : c'est par exemple le cas de la mise en place d'une navette communale qui relierait les différentes gares.

Le plan de financement doit se construire en parallèle de la réflexion pour écarter les solutions non finançables.

#### **Proposition 20 : Chiffrer chaque mesure et rechercher les financements associés**

**Il faut rechercher les financements aux différentes échelles : région, département, Grand Paris Grand Est. Les éléments budgétaires doivent être transparents et font partie des discussions et des arbitrages.**

### 8.2. Qui décide au final ?

Même si le plan est construit en concertation sur le mode de la co-construction, c'est bien la municipalité qui tranche au final mais parce que le projet aura été le fruit d'un travail collectif, elle devra justifier ses arbitrages.

C'est tout l'intérêt de la démocratie construction : maintenir un dialogue continu et pédagogique.

#### **Proposition 21 : C'est le conseil municipal qui tranche mais il doit expliquer ses arbitrages**

**C'est bien le politique qui tranche à la fin mais il doit faire preuve de pédagogie sur les éléments qui auront guidé ses décisions : c'est la force de la démocratie construction.**

### **8.3. Evaluer**

Enfin, il est nécessaire de définir avec chacune des mesures un plan d'évaluation pour mesurer leur efficacité. Les indicateurs doivent faire partie de la réflexion et être en phase avec les objectifs définis. Ils doivent être transparents et permettre d'ajuster une décision ou de la suspendre si les objectifs ne sont pas atteints.

Les critères d'évaluation doivent donc être définis en amont et de manière transparente.

On a le droit de se tromper, on n'a pas le droit de ne pas s'en apercevoir.

#### **Proposition 22 : Prévoir un plan d'évaluation des mesures**

**Définir en amont des critères et des indicateurs clairs afin de mettre en place un plan d'évaluation des mesures mises en place pour ne pas hésiter à les corriger : on a le droit de se tromper mais on a le devoir de corriger**