





### ARRÊTÉ DE MISE A L'ENQUÊTE PUBLIQUE DU PLAN LOCAL DES MOBILITES DE MARNE-LA-VALLEE EN COURS DE RÉVISION

Arrêté du 22 mai 2023 prescrivant l'enquête publique du Plan Local des Mobilités (PLM) de Marne-la-Vallée en cours de révision sur le périmètre du Syndicat Intercommunal d'Études des Mobilités Urbaines (SIEMU) de Marne-la-Vallée.

Le Président,

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L.123-1 et suivants ;

Vu l'article L.1214-30 du code des transports, modifié par l'article 16 de la loi d'Orientation des Mobilités n° 2019-1428 du 24 décembre 2019, qui prévoit que le plan de mobilité de la région Ile-de-France soit complété par des plans locaux de mobilités qui en précisent et en détaillent le contenu, dans des conditions fixées aux articles L.1214-31 à L.1214-36 du code des transports ;

Vu la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement ;

Vu la délibération n°34/2019 en date du 10 décembre 2019 prescrivant la révision du Plan Local des Déplacements de 2008 ;

Vu la délibération n°5/2023 en date du 14 février 2023 du Comité syndical arrêtant le projet de nouveau Plan Local des Mobilités (PLM) de Marne-la-Vallée ;

Vu les pièces du dossier du Plan Local des Mobilités en cours de révision soumis à l'enquête publique ;

Vu les avis des différentes Personnes Publiques Associées et Consultées ;

Vu l'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Ile-de-France ;

Vu le mémoire en réponse du Syndicat Intercommunal d'Études des Mobilités Urbaines de Marne-la-Vallée à l'avis de l'autorité environnementale ;

Vu la décision n°E22000073/77 en date du 26 juillet 2022 de M. le président du tribunal administratif de Melun désignant :

- o M. Joël CHAFFARD, en qualité de commissaire enquêteur et Président de la commission d'enquête,
- o M. Alain LEGOUHY, en qualité de commissaire enquêteur,
- o Mme Marie-Françoise SEVRAIN, en qualité de commissaire enquêteur,

## Arrêté de mise à l'enquête publique 2/5

### ARRETE :

#### Article 1er :

Il sera procédé à une enquête publique portant sur les dispositions du Plan Local des Mobilités des Mobilités (PLM) de Marne-la-Vallée en cours de révision et arrêté sur le périmètre du SIEMU Marne-la-Vallée pour une durée de 31 jours consécutifs à compter du lundi 12 juin 2023, à 9h00 et jusqu'au mercredi 12 juillet, à 17h00.

Cette élaboration a pour objectifs :

- l'actualisation du Plan Local des Déplacements approuvé en 2008 au regard des évolutions du territoire, de l'apparition de nouvelles pratiques de déplacements ainsi que de la redéfinition des objectifs régionaux en matière de mobilité durable.
- la définition des actions prioritaires à mettre en place au cours des cinq prochaines années pour améliorer les conditions de déplacements des personnes et des marchandises, à l'échelle des 31 communes composant le périmètre du SIEMU Marne-la-Vallée.

#### Article 2 :

La personne responsable de la révision du Plan Local des Déplacements de 2008 et de l'élaboration du nouveau Plan Local des Mobilités (PLM) de Marne-la-Vallée est le Syndicat Intercommunal d'Etudes des Mobilités Urbaines (SIEMU) de Marne-la-Vallée, représenté par son Président Monsieur Sinclair VOURIOT et dont le siège administratif est situé au 1, rue du Champ Pillard 77400 Saint-Thibault-des-Vignes.

#### Article 3 :

M. Joël CHAFFARD, professeur agrégé hors classe des sciences de la vie et de la terre en retraite, a été désigné en qualité de commissaire enquêteur et Président de la commission d'enquête par le président du tribunal administratif de Melun.

M. Alain LEGOUHY, ingénieur géomètre topographe en retraite, a été désigné en qualité de commissaire enquêteur par le président du tribunal administratif de Melun.

Mme Marie-Françoise SEVRAIN, consultante en environnement en retraite, a été désignée en qualité de commissaire enquêteur par le président du tribunal administratif de Melun.

#### Article 4 :

Pendant toute la durée de l'enquête, le public pourra consulter le dossier d'enquête sur support papier, dans les lieux suivants, aux jours et heures d'ouverture habituelle :

- A l'hôtel de ville de Lagny-sur-Marne - 2, place de l'Hôtel de ville 77400 Lagny-sur-Marne
- A la mairie de Bailly-Romainvilliers - 51 rue de Paris 77700 Bailly-Romainvilliers
- A la mairie de Bussy-Saint-Georges - Place de la Mairie, 77600 Bussy-Saint-Georges
- A la mairie de Chalifert - Rue Louis Braille, 77144 Chalifert
- A la mairie de Chessy - 32 Rue Charles de Gaulle, 77700 Chessy
- A la mairie d'Esbly - 7 Rue Victor Hugo CS 90184, 77450 Esbly
- A la mairie de Favières - 5 rue de la Brie, 77220 Favières
- A la mairie de Montévrain - 4, rue Bonne Mouche 77144 Montévrain
- A la mairie de Thorigny-sur-Marne - 1 Rue Gambetta, 77400 Thorigny-sur-Marne
- A la mairie de Villeneuve le Comte - Place de la Mairie, 77174 Villeneuve-le-Comte

## Arrêté de mise à l'enquête publique 3/5

Les pièces seront également téléchargeables et consultables au format numérique pendant toute la durée de l'enquête sur la plateforme du registre dématérialisé, à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.fr/siemu-plan-de-mobilite> -

Ils seront également disponibles :

- sur le site internet du SIEMU ([www.siemu.fr](http://www.siemu.fr)) à la rubrique « Ressources/Le Plan Local des Mobilités 2023-2027 »
- sur le site internet dédié au PLM ([www.plm-mlv.fr](http://www.plm-mlv.fr)) à la rubrique « Participer ».

### Article 5 :

Le public pourra consigner ses observations et propositions :

- sur les registres papier ouverts à cet effet, à feuillets non mobiles cotés et paraphés par un membre de la commission d'enquête, qui seront tenus à la disposition du public, pendant la durée de l'enquête aux jours et heures habituels d'ouverture des lieux suivants :
  - Hôtel de ville de Lagny-sur-Marne - 2, place de l'Hôtel de ville 77400 Lagny-sur-Marne
  - Mairie de Bailly-Romainvilliers - 51 rue de Paris 77700 Bailly-Romainvilliers
  - Mairie de Bussy-Saint-Georges - Place de la Mairie, 77600 Bussy-Saint-Georges
  - Mairie de Chalifert - Rue Louis Braille, 77144 Chalifert
  - Mairie de Chessy - 32 Rue Charles de Gaulle, 77700 Chessy
  - Mairie d'Esbly - 7 Rue Victor Hugo CS 90184, 77450 Esbly
  - Mairie de Favières – 5 rue de la Brie, 77220 Favières
  - Mairie de Montévrain - 4, rue Bonne Mouche 77144 Montévrain
  - Mairie de Thorigny-sur-Marne - 1 Rue Gambetta, 77400 Thorigny-sur-Marne
  - Mairie de Villeneuve le Comte – Place de la Mairie, 77174 Villeneuve-le-Comte
- par courrier postal avant le mercredi 12 juillet 2023 à 17h à l'attention de M. Joël CHAFFARD, Président de la commission d'enquête au siège de l'enquête : Syndicat Intercommunal des Mobilités Urbaines (SIEMU) de Marne-la-Vallée, 1 rue du Champ Pillard 77400 Saint-Thibault-des-Vignes.
- par courriel à l'adresse suivante [siemu-plan-de-mobilite@mail.registre-numerique.fr](mailto:siemu-plan-de-mobilite@mail.registre-numerique.fr) avant le mercredi 12 juillet 2023 à 17h. Ces observations et propositions seront tenues dans les meilleurs délais à la disposition du public au siège de l'enquête et seront accessibles sur le site <https://www.registre-numerique.fr/siemu-plan-de-mobilite> pendant toute la durée de l'enquête.
- sur le registre dématérialisé, à l'adresse suivante <https://www.registre-numerique.fr/siemu-plan-de-mobilite> avant le mercredi 12 juillet 2023 à 17h.

### Article 6 :

Au moins un membre de la commission recevra le public, pour recueillir ses observations et propositions écrites ou orales, lors de permanences organisées aux lieux, dates et horaires suivants :

LIEUX	JOUR	HEURE
Hôtel de Ville de Lagny-sur-Marne 2, place de l'Hôtel de ville 77400 Lagny-sur-Marne	Lundi 12 juin	9h00 à 12h00
Mairie de Bailly-Romainvilliers 51 rue de Paris 77700 Bailly-Romainvilliers	Samedi 17 juin	9h00 à 12h00

## Arrêté de mise à l'enquête publique 4/5

Mairie de Thorigny-sur-Marne 1 Rue Gambetta, 77400 Thorigny-sur-Marne	Mercredi 21 juin	14h00 à 17h00
Mairie de Favières 5 rue de la Brie, 77220 Favières	Vendredi 23 juin	15h00 à 18h00
Mairie de Chalifert Rue Louis Braille, 77144 Chalifert	Mardi 27 juin	9h00 à 12h00
Mairie de Villeneuve le Comte Place de la Mairie, 77174 Villeneuve-le-Comte	Vendredi 30 juin	14h00 à 17h00
Mairie d'Esblly 7 Rue Victor Hugo CS 90184, 77450 Esbly	Mardi 4 juillet	14h00 à 17h00
Mairie de Chessy 32 Rue Charles de Gaulle, 77700 Chessy	Mercredi 5 juillet	14h30 à 17h30
Mairie de Montévrain 4, rue Bonne Mouche 77144 Montévrain	Vendredi 7 juillet	14h00 à 17h00
Mairie de Bussy-Saint-Georges Place de la Mairie, 77600 Bussy-Saint-Georges	Mercredi 12 juillet	14h00 à 17h00

Par ailleurs, trois réunions publiques se dérouleront également aux lieux, dates et horaires suivants :

- Salle Maurice Koehl (Cour de la Rivière, 77600 Bussy-Saint-Georges) – le lundi 19 juin de 19h00 à 21h00
- Salons d'Honneur de l'Hôtel de Ville de Lagny-sur-Marne (2 Place de l'Hôtel de Ville, 77400 Lagny-sur-Marne) – le jeudi 29 juin de 19h00 à 21h00
- Auditorium de la Médiathèque du Val d'Europe (2 Place d'Ariane, 77700 Serris) - le samedi 1er juillet de 10h00 à 12h00

### Article 7 :

Le dossier soumis à l'enquête publique comprend :

- le bilan détaillé du Plan Local des Déplacements (PLD) de 2008,
- le rapport du Plan Local des Mobilités (PLM) de Marne-la-Vallée accompagné de ses annexes (diagnostic complet, délibération de lancement de la révision du PLD de 2008 et délibération d'arrêt du projet),
- le bilan réglementaire de la concertation et ses annexes comprenant les comptes-rendus de l'ensemble des temps de concertation préalable,
- le rapport d'évaluation environnementale accompagné de ses annexes (décision de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) de soumettre le projet à évaluation environnementale, avis de la MRAe sur le rapport d'évaluation environnementale, réponse du SIEMU à l'avis de la MRAe),
- la compilation des avis des Personnes Publiques Associées et Consultées (PPAC).

### Article 8 :

A l'expiration du délai de l'enquête prévu à l'article 1<sup>er</sup>, le registre sera clos et signé par le commissaire enquêteur.

Dès réception du registre et des documents annexés, la commission d'enquête rencontrera, dans la huitaine, le Président du SIEMU et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le Président disposera d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles. La commission d'enquête établira un rapport relatant le déroulement de l'enquête et examinant les observations recueillies. Elle consignera, dans un document séparé, ses

## Arrêté de mise à l'enquête publique 5/5

conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet de Plan Local des Mobilités (PLM) de Marne-la-Vallée.

Elle transmettra au Président l'exemplaire du dossier de l'enquête, accompagné des registres et pièces annexées, avec son rapport et ses conclusions motivées, dans un délai de 30 jours à compter de la fin de l'enquête.

Un délai supplémentaire pourra être demandé par la commission d'enquête pour la remise du rapport et accordé par le Président du SIEMU compte-tenu des contraintes de la période des congés d'été.

### Article 9 :

A l'issue de l'enquête, le public pourra consulter le rapport et les conclusions de la commission d'enquête dans les locaux du SIEMU Marne-la-Vallée, sur la plateforme en ligne du registre numérique, sur le site internet du SIEMU ainsi que sur le site internet dédié au PLM de Marne-la-Vallée pendant un an.

### Article 10 :

Une copie du rapport de la commission d'enquête sera adressée à M. le Préfet du département de Seine-et-Marne et à Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Melun.

### Article 11 :

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant celle-ci, le SIEMU portera à la connaissance du public, par tous moyens appropriés d'affichage et de presse écrite ou de communication audiovisuelle, l'objet de l'enquête, les noms et qualités des membres de la commission d'enquête, la date d'ouverture, le lieu de l'enquête et la durée de celle-ci.

### Article 12 :

A l'issue de l'enquête publique, le comité syndical approuvera le Plan Local des Mobilités (PLM) de Marne-la-Vallée, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique et des avis des Personnes Publiques Associées et Consultées (PPAC).

Copie du présent arrêté sera adressée à :

- Monsieur le Préfet du département de Seine-et-Marne,
- Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Melun,
- Madame et Messieurs les membres de la commission d'enquête,

Fait à Saint-Thibault-des-Vignes, le 22 mai 2023,

Le Président du SIEMU Marne-la-Vallée  
**Sinclair VOURIOT**



## **Enquête publique PLM Marne-la-Vallée Comptes-rendus des réunions publiques**

Lors de la réunion de concertation et communication du 13 mars 2023 de la commission d'enquête avec des représentants du SIEMU et des bureaux d'études TRANSITEC et PALABREO, il a été envisagé d'organiser la tenue de réunions publiques d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage (techniciens accompagnés par le Président du SIEMU ou des Vice-Présidents en charge du PLM), sous la présidence du président de la commission d'enquête.

Au regard de l'étendue du ressort territorial du SIEMU et de la répartition de la population, il a été convenu de réaliser trois réunions publiques le temps de l'enquête publique (2 en soirée et 1 le samedi matin)

Pour chacune des réunions publiques, l'organisation et le déroulement étaient les mêmes, sauf exception, précisées s'il y a lieu.

### **Etaient présents :**

- Pour la commission d'enquête :
  - M. Joël CHAFFARD, Président ;
  - Mme Marie-Françoise SÉVRAIN, Commissaire enquêteur ;
  - M. Alain LEGOUHY, Commissaire enquêteur.
  
- Pour le SIEMU :
  - M. Sinclair VOURIOT, Président du SIEMU Marne-la-Vallée (réunions des 19 et 29 juin 2023),
  - M. Daniel CHEVALIER, Vice-Président du SIEMU en charge du PLM pour le territoire de Val d'Europe Agglomération (réunion du samedi 1<sup>er</sup> juillet 2023),
  - M. Jacques POTTIER, Vice-Président du SIEMU en charge du PLM pour le territoire de la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire (réunion du samedi 1<sup>er</sup> juillet 2023),
  - Mme Emilie MAUVIGNIER, Responsable PLM et observatoire des mobilités ;
  - M. Franck CHAUVIN, Directeur du SIEMU.
  
- Pour les bureaux d'Etudes :
  - Mme Loraine ALEXANDRE – Cheffe de projet, TRANSITEC
  - Mme Mathilde CHOCAT – Cheffe de projet concertation, PALABREO

### **Organisation de la salle**

Devant le public, la commission d'enquête et les personnes du SIEMU et des bureaux d'études siégeaient à deux tables séparées par l'écran et le vidéoprojecteur prévu pour un diaporama.

Le dossier soumis à l'enquête et des plaquettes de 12 pages relatives à l'enquête publique et à son objet étaient disponibles sur une table ; les pages de cette plaquette étaient reproduites sur un ensemble de panneaux exposés.

La disposition de micros mobiles assurait une bonne qualité sonore pour les interventions.

### **Présentations avant les échanges avec le public**

- Le Président de la commission d'enquête présente en introduction les deux volets de la réunion : l'enquête publique diligentée par la commission d'enquête et son objet, le projet de PLM porté par le SIEMU

- Le Président du SIEMU fait un résumé de l'historique de l'élaboration du dossier présenté et les objectifs du PLM
- Les bureaux d'études commentent sur diaporama
  - La présentation de la démarche du PLM : le calendrier de la démarche ; les phases de concertation sur les deux ans ; l'organisation de l'enquête publique
  - Les éléments saillants du diagnostic : une augmentation importante des besoins de mobilité ; la voiture, le mode de transport dominant ; synthèse des problématiques.
  - Les orientations retenues : synthèse des orientations ; évolution visée des parts modales tous motifs.
  - Présentation du plan d'actions : un plan d'actions travaillé avec les acteurs ; structure du plan d'actions : 8 axes et 25 fiches actions
  - Constitution du dossier : constitution du dossier soumis à enquête publique ;
  - Suivi de la démarche.

## **1/ BUSSY-SAINT-GEORGES, salle Maurice Koehl, le lundi 19 juin, de 19 h à 21 h**

### **Echanges avec le public (13 personnes présentes)**

Plusieurs personnes présentes sont intervenues pour obtenir des précisions sur un cas concret ou sur un thème, notamment pour ce qui concerne le vélo et les liaisons cyclables

- Demande de signification de sigles : TCSP et DSP  
**→ à préciser dans la présentation pour les prochaines réunions publiques**
- Précision concernant le barreau A4-RD96 : n'est plus en études mais les travaux vont commencer  
**→ Vérifier ce qui a été inscrit dans le plan d'actions en termes de calendrier**
- Beaucoup d'éléments des comités grand public se retrouvent dans le document final, c'est bien.
- La liaison Dampmart-Lesches : il y a la problématique du tunnel et du pont, et on ne parle que du pont, il faut pouvoir contraindre la SNCF pour agir sur le tunnel.  
**→ Problématique bien identifiée dans les schémas directeurs intercommunaux, travail en cours par la CAMG. Malheureusement, les actions sur lesquelles aucun engagement n'a été obtenu ne peuvent pas apparaître dans les plans.**
- Part modale du vélo, l'objectif de l'Etat est de +9% et vous êtes beaucoup moins ambitieux dans le PLM, du coup le PLM paraît peu ambitieux.  
**→ En effet, notre territoire est un territoire périurbain qui n'est, à la base, pas en avance sur le vélo. Les objectifs de parts modales du PLM prévoient tout de même un doublement voire un triplement des déplacements en vélos, en 5 ans, sous réserve de la réalisation des mesures inscrites au plan d'actions, ce qui paraît déjà très ambitieux effectivement au regard de la situation actuelle locale et pas des objectifs nationaux. Le plan d'action du PLM reprend les actions inscrites aux schémas directeurs intercommunaux qui reflètent les engagements pris par les EPCI.**
- Dans le précédent PLM une partie des schémas et circulations cyclables prévus n'ont pas été mis en œuvre alors que ça rentrait dans les objectifs.  
**→ L'objectif est bien de mettre en œuvre le plan d'actions de l'actuel PLM.**
- Besoin de stationnements vélos mais pas que dans les gares, aussi vers les écoles, les commerces... Dans le schéma directeur cyclable de CAMG les stationnements prévus sont des pince-roues qui sont très mauvais pour l'entretien du vélo et peu sécurisants. Cela doit être changé !  
**→ Il est communément admis dans la profession que le système de pince-roues est à bannir. Après vérification lors de la réunion, il est prévu dans le schéma directeur de**

la CAMG de **remplacer** les systèmes de pince-roues par des arceaux. Il est également prévu d'implanter du stationnement sur l'espace public aux abords des équipements.

- Sur l'ambition, impression que ça n'avance pas vite alors que l'on a une obligation de résultats pour 2030 et on en est loin. D'autant plus que pour le vélo il faut changer les habitudes avec des infrastructures, c'est important d'avoir une prise de conscience globale.  
→ **Il n'existe malheureusement pas de moyen de coercition pour le SIEMU pour contraindre les collectivités à mettre en œuvre leurs engagements. Néanmoins, une animation sera mise en place et au moins un bilan sera effectué annuellement afin de vérifier l'avancement de la mise en place de chacune des actions inscrites au PLM. Un comité de suivi incluant les différents maîtres d'ouvrage sera mis en place afin de partager ce bilan.**
- Est-ce qu'il existe une carte interactive des itinéraires cyclables du territoire ?  
→ **Des sources d'information nationales existent (Site ou appli GéoVélo ou OpenStreetMap par exemple) mais pas de déclinaison à l'échelle locale. Par ailleurs, en ce qui concerne les transports collectifs, le Portail des mobilités actuel ne répond pas au besoin d'information du public. Le SIEMU est actuellement en train de travailler sur la création d'un nouvel outil d'information afin d'inciter aux changements de comportements de mobilité.**
- Concernant les objectifs vélos fixés, certaines actions peuvent être mises en œuvre par la CAMG et d'autres par les communes. Comment est pensé le financement pour les communes ? Qui finance quoi ? Quels moyens de contraintes sur CAMG ?  
→ **Les schémas directeurs intercommunaux prévoient la réalisation d'un réseau d'itinéraires cyclables intercommunal complété par un réseau d'itinéraires secondaires à la charge des communes. Comme indiqué plus haut, il n'existe pas de moyen de coercition pour contraindre les collectivités à mettre en œuvre l'intégralité de leur schéma cyclable qui est soumis, comme n'importe quel projet, aux aléas financiers, politiques, techniques...**
- Liaison Bussy-Chanteloup pour un itinéraire cyclable est-elle identifiée comme à faire ? → **A priori, cet itinéraire est bien prévu dans le schéma directeur des liaisons douces de la CAMG.**
- Travaille à Val d'Europe et habite Bussy mais liaisons cyclables très difficiles et dangereuses, donc pas incitatif pour le vélo. Idem problème sécurité des stationnements vélo.
- Voie express Vélo Sud relie bien Général De Gaulle à Montévrain.  
→ **Oui (écoquartier de Montévrain sur la RD231)**
- Le RER V s'appelle maintenant Véloroute d'Ile de France  
→ **Le SIEMU n'a pas connaissance de ce changement de nom mais celui-ci pourra être mis à jour.**
- Est-ce que la liaison sud va permettre de relier la V2 à Torcy ? Traversée sécurisée de la voie ?  
→ **La liaison sud rejoint bien la gare de Torcy en longeant les voies du RER A par le nord. Il est logiquement prévu de sécuriser les traversées.**
- Nouveau service de location vélo électriques / trottinettes électriques déployé dans certaines communes : quels sont les retours ? Dans quelles communes ce service est-il le plus utilisé ? Ces données sont-elles ouvertes à tous ?  
→ **Le Président a donné quelques chiffres de fréquentation. Ces données ne sont actuellement pas ouvertes à tous. Quelques données seront probablement portées à la connaissance du public dans le cadre de l'observatoire des mobilités qui sera mis en place.**

- Il y a eu un manque de communication sur ce service : installation et sécurisation de l'utilisation. Information à faire sur des panneaux directement sur les stations, notamment à destination des touristes.  
→ **De la communication a été réalisée via les médias sites internet et réseaux sociaux des communes, du SIEMU et des agglos, dans la presse, via des flyers aux accueils des mairies ainsi que sur les abris-voyageurs des arrêts de bus. Il est également prévu d'effectuer de l'affichage sur les arrières de bus. Effectivement, il n'y a pas de panneaux sur les stations mais des QR Code sont présents sur les véhicules pour faciliter le téléchargement de l'application du service et donc l'information de l'usager.**
- N'y a-t-il que des communes de CAMG dans ce service ?  
→ **Actuellement, seules des communes de la CAMG bénéficient du service. Des discussions sont en cours avec VEA.**
- Quel niveau de détérioration du matériel ?  
→ **Peu de détérioration du matériel recensée sur notre territoire.**
- Plutôt un bon service mais quand on ne prend pas l'abonnement c'est un peu cher. Est-ce qu'il a été fait des déplacements de stations ? Celle à côté de chez moi n'est plus disponible.  
→ **Une station a été déplacée à Bussy Saint-Georges car elle pouvait potentiellement gêner la sortie de véhicules depuis des parcelles privées. Le tarif à la minute est celui établi par l'opérateur pour son équilibre économique et est effectivement moins avantageux que l'abonnement.**
- Dans les bus, les systèmes PMR ne sont pas adaptés et très dangereux pour les personnes en fauteuil roulant.  
→ **Malheureusement, le PLM n'a pas été en mesure d'obtenir des engagements de la part d'Ile-de-France Mobilités ou de l'opérateur du réseau de bus dans la mesure où ces sujets relèvent de politiques régionales (matériel roulant) ou de leur relation contractuelle (bonus malus). Toutefois, comme plusieurs autres sujets importants sur lesquels le territoire entend quand même agir, le sujet de l'accessibilité du réseau de bus (hors points d'arrêt) a été listé et réaffirmé dans une action « Poursuivre la défense des intérêts du territoire »**
- Problème de trottoirs sur les pistes cyclables et pour les PMR : les bateaux ne descendent pas assez et c'est compliqué de monter sur le trottoir.

## 2/ LAGNY-SUR-MARNE, salon d'Honneur de l'Hôtel de Ville, le 29 juin 2023, 19h-21h

### Échanges avec le public (2 personnes)

- Dans l'évolution visée des parts modales, l'objectif conditionné à la réalisation des actions prévues montre une diminution de 3,5 points pour l'usage de la voiture alors que la population va augmenter sensiblement.  
→ **Les valeurs sont en pourcentage et non en volume ; sur l'ensemble de la population, qui va augmenter, le pourcentage relatif à l'usage de la voiture devrait diminuer de 3,5 %.**
- Aujourd'hui, ce sont 2 à 3 voitures par appartement, il faudrait pouvoir inciter les gens à réduire le nombre de véhicules. Or les nouveaux PLU ont tendance à augmenter les parkings dits privés dans les copropriétés  
→ **Les PLU, contraints par le PDUIF, sont sensés en appliquer les normes et doit inciter les ménages à diminuer le nombre de voiture par foyer. Le SIEMU, au travers de l'émission d'avis sur les PLU, analyse régulièrement les ratios utilisés par les communes pour rappeler les exigences régionales si nécessaire.**

- La répartition des parts modales tous motifs fait état « d'objectifs ambitieux » ; le terme est à proscrire car il peut laisser supposer que les objectifs pourront ne pas être atteints.  
→ **Dans chacun des 8 axes de la stratégie, les actions sont présentées avec le délai de réalisation prévu court, moyen, long terme au-delà de 2028. Le maître d'ouvrage voulait simplement signifier que les objectifs de parts modales affichées pouvaient paraître faibles au regard des exigences nationales en matière de vélo, mais que dans la réalité, les parts modales évoluent très lentement. Atteindre 1% supplémentaire sur le vélo d'ici 5 ans va nécessiter la mobilisation des partenaires.**

- Le partage des voies avec les vélos n'est pas respecté (ex : le double sens cyclable). Le cahier des charges pour appliquer la loi aboutit à des solutions onéreuses alors qu'il existe des solutions de mise en application parfois simples (pose de panneaux...) à appliquer au cas par cas

→ **Les schémas directeurs intercommunaux ont été concertés et prévoient effectivement l'aménagement d'axes structurants par des aménagements importants. Sur les réseaux communaux plus fins, des marquages de mise en évidence pour le vélo sont planifiés étant donné les contraintes de voirie et le suivi entre dans le cadre du PLM.**

Nous avons proposé des solutions mais nous n'avons pas été entendus.

A l'échelle du territoire, il faudrait développer un maillage. Par exemple concernant la commune de Favières, la gare la plus proche est celle de Tournan avec une liaison directe alors que la remontée vers Marne-la-Vallée n'est pas évidente. Carnetin ou Lesches, petites communes où il y a obligation de construire, la voiture est indispensable.

→ **La commune de Favières est largement tournée vers Tournan (Gare, collègue, etc.). Des arbitrages ont donc dû être effectués par le Département pour répondre aux besoins du plus grand nombre. Les schémas directeurs intercommunaux prévoient bien des liaisons vers l'ensemble des communes de leur périmètre.**

- Les normes PMR sont appliquées sur certains secteurs du territoire, notamment au niveau des arrêts de bus mais il faudrait que tous les bus soient aussi équipés

- → **Tous les bus sont équipés mais il peut y avoir une problématique de maintenance du plateau télescopique et de formation des chauffeurs. La problématique d'accessibilité liée à l'opérateur du réseau de bus relève du contrat entre Transdev et IDFM. Le PLM ne pouvait pas directement agir dessus mais a inscrit dans une action « poursuivre la défense des intérêts du territoire » le portage de ce sujet auprès des partenaires concernés.** Dans les bourgs anciens, il est très difficile d'aménager les voies compatibles avec la circulation des vélos et des PMR ; il conviendrait de les prendre en priorité et en second prendre en compte la voiture.

→ **Aménager la voie pour laisser la possibilité de croiser 2 bus, une voie cyclable et un trottoir assez large pour les PMR est très difficile en centre bourg. A chaque révision de PLU, le SIEMU donne son avis en proposant aux aménageurs et décideurs des solutions adoptées par compromis en certains lieux et qui fonctionnent. Toutefois, de fait, l'usage de la voiture reste important sur ces communes et il paraît illusoire de les exclure de l'espace public.**

- Stationnement : les voitures restent stationnées sur le domaine public et non dans les parkings privés.

→ **Inciter l'usage des parkings privés pour dégager de l'espace qui va être rendu aux cyclistes, aux piétons est un des enjeux du PLM.**

**Disposer de parkings privés permet de dégager de l'espace public mais favorise la possession de plusieurs véhicules. Pour inciter à la diminution du nombre de véhicules**

**par foyer un équilibre subtil reste à trouver. Idem pour ce qui concerne les parkings-relais pour inciter à finir le trajet en transport collectif : entre la voiture et son confort et un bus qui ne va pas plus vite dans la congestion de la circulation, le choix de la voiture est fait même pour un coût nettement supérieur. Le couloir de circulation réservé incitera le choix du bus mais c'est encore trop peu développé pour porter cet avantage comparatif de vitesse commerciale par rapport à la voiture.**

- **Problème des pôles gares. A Lagny étude pour la réorganisation d'une gare avec la construction d'un parking-silo. Le problème est que le pôle gare est enclavé et l'augmentation du nombre de voiture rend la circulation à l'heure de pointe le soir très difficile pour les bus. Augmenter le nombre de places de parking à proximité d'une gare et des centres commerciaux est problématique**  
**→ A Lagny, il est encore trop tôt pour se prononcer sur l'opportunité et le dimensionnement d'un parking-relais. L'étude n'est pas encore lancée et devra arbitrer sur la nécessité ou non de développer de nouveaux espaces de stationnement.**
- **On entend depuis 30 ans du doublement du RER A**  
**→ Le réseau des transports collectifs est saturé 3 heures par jour (8-9 h et 17h30-19h30) et en dehors de ces créneaux le RER est ultra capacitair. L'enjeu est d'utiliser ces réseaux aux heures creuses (lissage des heures de pointe). Des études sont en cours et l'objectif est de porter ces nouvelles pratiques, notamment dans le cadre du management de la mobilité.**
- **Il est noté la qualité du travail très documenté sur un territoire très difficile à gérer par ses contrastes**

### **3/ SERRIS, auditorium de la Grande Médiathèque, samedi 1<sup>er</sup> juillet 2023, 10h-12h**

M. Sinclair VOURIOT étant empêché MM. Daniel CHEVALIER et Jacques POTTIER, Vice-Présidents du SIEMU en charge des affaires relatives au suivi du PLM sur le territoire respectivement de VEA et de la CAMG présentent les objectifs du PLM Marne-la-Vallée en rapport avec les caractéristiques du territoire.

#### **Échanges avec le public (10 personnes)**

- **Est-il utile de reposer une remarque quand elle a déjà été déposée ?**  
**→ (CE) L'observation peut faire doublon sur le fond mais statistiquement elle montre l'intérêt que le public manifeste sur un thème donné ; elle révèle également la participation du public sur un sujet qui le concerne.**
- **Comment nos remarques sont-elles prises en compte dans un dossier où les décisions apparaissent déjà prises ?**  
**→ (CE) Le PLM est arrêté pour marquer l'aboutissement d'un travail d'élaboration mais il n'est pas approuvé et peut donc encore être modifié à partir des avis des PPA, par vos remarques et par les conclusions de la commission d'enquête.**  
**La commission d'enquête rend un avis qui n'est que consultatif mais qui est motivé. Le syndicat qui a la décision finale d'approuver prendra en compte notre avis pouvant être motivé par des éléments que vous avez apportés en tant qu'utilisateur des mobilités sur le secteur.**  
**(SIEMU) Il est difficile pour le maître d'ouvrage de ne pas tenir compte des avis ; par ailleurs, le syndicat d'études par un certain nombre d'actions, dépend d'autres partenaires et il peut peser auprès d'eux par les remarques pertinentes d'intérêt général exprimées par le public. Maintenant tout ne relève pas du PLM, notamment au niveau de la politique régionale, par exemple la fréquence du RER A. Mais il est toujours intéressant pour le SIEMU indépendamment du PLM de faire remonter les dysfonctionnements dans les négociations permanentes avec les décideurs.**

- Sur le fond, on constate la qualité de votre travail mais quelle que soit la qualité de votre travail, quelle est votre marge de manœuvre face à des décideurs extraterritoriaux ?  
Cas concret : habitant Villeneuve-Saint-Denis, à qui présenter la doléance suivante : le dernier passage de la ligne 32 Serris Val d'Europe-Tournan est à 20h25 quand les employés du centre commercial quittent à 21h ?  
→ Cette ligne 32 a été améliorée à l'arrivée de Village Nature (services WE, horaire porté jusqu'à 20h30) en concordance avec la fréquence d'utilisation. Une fréquentation minimale permet de maintenir une ligne. La création de courses supplémentaires peut intervenir en cas de surcharge constatée.
- En revanche la solution dans ce cas précis est le transport à la demande (TAD) Marne-la-Vallée qui permet notamment des retours depuis les gares (notamment du Val d'Europe) en soirée. Mais quand IDF Mobilités ne mobilise pas de nouveaux moyens en dessous de X passagers, n'est-ce pas confondre cause et conséquence quand le service dissuade de l'usage du bus : il faut considérer la fréquence et aussi la durée du trajet. Afin de faire remonter les besoins, il faudrait améliorer la participation citoyenne, notamment des jeunes, par exemple en utilisant la communication par la plateforme Discord.  
→ L'articulation Offre/Fréquentation est un sujet régulièrement remonté par les élus et abordé dans les échanges avec Ile-de-France Mobilités. Malheureusement, à l'échelle de l'Ile-de-France, la mobilisation de moyens financiers supplémentaires s'arbitre actuellement sur les cas de surcharge avérée.  
Par ailleurs, le SIEMU a déployé un dispositif important pour mobiliser tous les types de public durant les comités grand public (tirages au sort sur les listes électorales). De plus, pour ce qui concerne l'enquête publique, des communications ont été réalisées sur les sites internet des collectivités locales, les newsletters, Facebook, etc. Nous n'avons pas connaissance de « Discord » mais toute suggestion est bonne à prendre pour améliorer la communication auprès du public.
- Comment obtenir les informations concernant le Transport à la Demande ?  
→ Le site internet TAD IDF Mobilités (<https://tad.iledefrance-mobilites.fr/>) présente tous les territoires concernés, en l'occurrence celui de Marne-la-Vallée avec les différentes dessertes « Depuis-Vers » disponibles, les tranches horaires concernées et les informations concernant les modalités de réservation. C'est une information à développer.  
Des efforts de communication ont été réalisés par le SIEMU toutefois, cela ne semble pas avoir été suffisant pour faire connaître largement le service. Le frein de la réservation ainsi que la complexité du service peuvent expliquer un usage faible. Une étude de restructuration du service est prévue et inscrite au PLM et permettra probablement de réinterroger ces sujets.
- A propos des documents graphiques disponibles  
→ Le rapport (Pièce 1) est assez synthétique sur le sujet même s'il comporte quelques cartographies. Le diagnostic complet (Pièce 1a) permet, en revanche, de consulter l'ensemble du travail réalisé en amont.
- Concrètement pour ce qui concerne la mobilité en vélo  
→ Un certain nombre de projets (échéance, MOA, financement) sont déjà actés et d'autres sont en cours qui dépendront de la subvention. Ces projets sont présentés dans les schémas directeurs cyclables en cours de la CAMG et de VEA.
- Concrètement pour la liaison Villeneuve-le-Comte / Villeneuve-Saint-Denis ?  
→ Cette liaison cyclable est identifiée et programmée à court terme. La liaison cyclable entre les 10 communes de VEA est un des objectifs du schéma directeur cyclable en surmontant la difficulté du financement pour les petites communes.

- Le nouveau parking du pôle gare d'Esbly est sous concession privée et payant entraînant le stationnement ailleurs sur voie publique, et, de manière contreproductive, risque d'entraîner une utilisation de la voiture jusqu'à la destination  
 → **L'enjeu des parkings relais et du rabattement vers les gares fait partie intégrante du PLM dans une optique de décourager l'utilisation de la voiture au profit d'autres modes et d'encourager le rabattement par le bus.**  
 Après vérification, le parking d'Esbly est moins cher pour les porteurs de pass navigo. Cela permet en partie de compenser son passage au payant.  
 Encore faut-il que le service des bus soit adapté ce qui n'est pas le cas par exemple pour la ligne 6 Coupvray-Esbly  
 → **Le problème du rabattement en gare est récurrent, multifactoriel et concerne tous les parkings à proximité des gares (Noisiel, Torcy, Bussy-Saint-Georges, Val d'Europe...). Il y a une réflexion à mener sur la logique politique et une meilleure coordination à l'échelle du territoire.**
- Problème du stationnement des vélos vers les gares  
 → **Le plan d'actions présente le volet itinéraire et le volet stationnement des schémas directeurs cyclables pour optimiser, développer et organiser l'offre.**
- Le RER A est saturé. Qu'est-ce qui est prévu en réponse au problème ? De plus, il n'est pas facile de relier le RER A à la ligne P.  
 → **Le transport en site propre EVE reliera la gare d'Esbly à l'hôpital de Jossigny en traversant le territoire du Val d'Europe. Le projet a été retardé pour raison administrative. La mise à l'enquête ne devrait cependant plus tarder pour une réalisation probable à horizon 2028-2030.**  
 Témoignage concernant le secteur de Magny-le-Hongre où les transports alternatifs sont peu utilisés par manque d'attractivité (fréquence, durée)
- Concernant la sécurité routière, il y aurait un travail partenarial : entre qui et qui ?  
 → **Des échanges ont eu lieu avec le Département sur les points durs de sécurité routière identifiés dans le cadre du PLM. En parallèle, dans le secteur du Val d'Europe des échanges ont lieu, dans le cadre du lancement de la phase 5 de Disney, sur un ensemble d'études pratiques sur les infrastructures routières du territoire, permettant de caractériser les difficultés actuelles, d'identifier des projets nécessaires. Il doit en résulter un accord entre l'Etat et les principaux partenaires concernés du projet Disney**
- Sur quelles bases sont identifiés les points durs alors qu'un certain nombre d'accidents et infractions ne sont pas comptabilisés  
 → **Les points durs identifiés aux PLM l'ont été sur la base de la concertation et recense donc également des situations jugées dangereuses. En revanche, les acteurs comme le Département s'appuient sur des données d'accidentologies officielles et disponibles (les rapports d'assurance, des forces de l'ordre)**
- Le rapport de la MRAe donne des informations souhaitées quand elle recommande de préciser tel point, de vérifier si les critères sont adaptés au territoire...  
 → **Les recommandations de compléter l'évaluation environnementale paraissent disproportionnées à l'échelle du territoire. La difficulté pour le MO est que sur un certain nombre de sujets les attentes vis-à-vis de l'impact sur l'environnement réclament un temps et un coût très important à l'échelle d'un PLM sur 5 ans. Les exigences de la MRAe sont très fortes et correspondent plus au niveau régional et a priori le Syndicat n'y est pas tenu. La réponse du SIEMU à l'avis de la MRAe jointe au dossier souligne que l'objectif de ce PLM est d'aboutir à un plan d'actions concret, opérationnel et réaliste au regard de la capacité à faire des acteurs du territoire et permettant d'anticiper l'avenir au-delà de la période des 5 ans.**

## Pièce jointe 3 – CR réunion de préparation (1/5)

### COMPTE-RENDU

Réunion de préparation de l'enquête publique du Plan Local des Mobilités (PLM) de Marne-la-Vallée

13/03/2023

REUNION TECHNIQUE - de 9h00 à 11h00

#### Ordre du jour :

- ⇒ Présentation synthétique du dossier du PLM de Marne-la-Vallée
- ⇒ Echanges avec la commission d'enquête et réponses aux éventuelles questions sur le contenu du PLM ou son élaboration.

#### Personnes présentes :

Joël CHAFFARD – Président de la commission d'enquête PLM

Marie-Françoise SEVRAIN – Commissaire enquêteur

Alain LEGOUHY – Commissaire enquêteur

Lorraine ALEXANDRE – Cheffe de projet TRANSITEC

Mathilde CHOCAT – Cheffe de projet concertation, PALABREO

Franck CHAUVIN – Directeur du SIEMU

Emilie MAUVIGNIER – Responsable PLM et observatoire des mobilités

#### Relevé des échanges :

Transitec rappelle le cadre réglementaire du PLM, quelques éléments de diagnostic, les orientations qui ont été prises par le territoire ainsi que les objectifs fixés en termes de report modal.

Enfin, la structuration du plan d'actions ainsi que la construction des fiches actions sont présentées. Ce fut également l'occasion de revenir sur un certain nombre d'actions phares.

Palabreo revient ensuite sur le déroulé de la concertation et sur les différents temps d'échanges qui ont été organisés avec la population et les partenaires en vue de construire le plan d'actions du PLM.

Tout au long de la présentation, des échanges permettent de répondre aux questions des membres de la commission d'enquête.

La présentation réalisée en séance est jointe au présent compte-rendu.

De plus, afin de permettre aux membres de la commission d'enquête de mieux s'appropriier le dossier, le SIEMU fournira les documents qui ont servis de supports durant les 3 visites de terrain réalisées avec les bureaux d'études en amont de l'élaboration du PLM.

Ceux-ci listent les principaux secteurs du territoire à forts enjeux en termes de mobilités.

## Pièce jointe 3 – CR réunion de préparation (2/5)

REUNION CONCERTATION/COMMUNICATION – de 11h00 à 12h45

### Ordre du jour :

- ⇒ Présentation du plan de communication envisagé en supplément des supports légaux de la publicité de l'enquête.
- ⇒ Echanges autour des modalités proposées par le SIEMU et le groupement d'études pour le déroulement de l'enquête publique.

### Personnes présentes :

Joël CHAFFARD – Président de la commission d'enquête PLM  
Marie-Françoise SEVRAIN – Commissaire enquêteur  
Alain LEGOUHY – Commissaire enquêteur  
Sinclair VOURIOT – Président du SIEMU Marne-la-Vallée  
Daniel CHEVALIER – Vice-Président du SIEMU Marne-la-Vallée, en charge du PLM pour VEA  
Lorraine ALEXANDRE – Cheffe de projet, TRANSITEC  
Mathilde CHOCAT – Cheffe de projet concertation, PALABREO  
Romain DICHAMPT – Directeur associé, R3LIEF  
Franck CHAUVIN – Directeur du SIEMU  
Emilie MAUVIGNIER – Responsable PLM et observatoire des mobilités

### Personnes excusées :

Jacques POTTIER – Vice-Président du SIEMU Marne-la-Vallée, en charge du PLM pour CAMG

### Relevé des échanges :

#### Présentation du plan de communication du SIEMU

Le plan de communication envisagé par le SIEMU en complément des obligations légales de publicité de l'enquête est présenté par R3lief, agence de communication accompagnant la démarche du PLM. La commission estime que celui-ci est bien adapté. La présentation est jointe au présent compte-rendu.

#### Rappel des dates de l'enquête publique :

Pour rappel, la consultation des avis PPA se déroule jusqu'au 20 mai 2023 et la MRAe peut rendre son avis sur l'évaluation environnementale du PLM jusqu'au 17 mai 2023. Dans l'optique de rédiger une réponse à cet avis, le SIEMU prévoit de compléter le dossier d'enquête publique avec les dernières pièces d'ici fin mai (avis de la MRAe, réponse du SIEMU à l'avis de la MRAe et compilation des avis PPA (2<sup>ème</sup> vague)).

Aussi, il paraît raisonnable d'envisager l'enquête publique du lundi 12 juin à 9h00 au mercredi 12 juillet 2023 à 17h30.

## Pièce jointe 3 – CR réunion de préparation (3/5)

### Organisation des permanences :

Afin de couvrir l'ensemble du territoire, le SIEMU a proposé la tenue de 10 permanences. Après approbation de ce principe par la commission d'enquête, les dates et horaires prévisionnels ont été définis au regard des jours et horaires d'ouverture de chacun des lieux d'accueil :

- Lundi 12 juin – de 9h00 à 12h00 : Mairie de Lagny-sur-Marne
- Samedi 17 juin – de 9h à 12h00 : Mairie de Bailly-Romainvilliers
- Mercredi 21 juin – de 14h00 à 17h00 : Mairie de Thorigny-sur-Marne
- Vendredi 23 juin – de 15h00 à 18h00 : Mairie de Favières
- Mardi 27 juin – de 9h00 à 12h00 : Mairie de Chalifert
- Vendredi 30 juin – de 14h00 à 17h00 : Mairie de Villeneuve le Comte
- Mardi 4 juillet – de 14h00 à 17h00 : Mairie d'Esbly
- Mercredi 5 juillet – de 16h00 à 19h00 : Maison des Mobilités à Lagny-sur-Marne
- Samedi 8 juillet – de 9h00 à 12h00 : Mairie de Montévrain
- Mercredi 12 juillet – de 9h00 à 12h00 : Mairie de Bussy-Saint-Georges

Dans un premier temps, les mairies seront contactées par le SIEMU pour confirmer leur capacité à mettre à disposition une salle.

Les commissaires enquêteurs recontacteront par la suite les communes pour les modalités pratiques et les moyens matériels nécessaires pour la tenue des permanences.

### Organisation des réunions publiques :

Il a été convenu de réaliser 3 réunions publiques (2 en soirée et 1 le samedi matin).

Les dates retenues sont les suivantes :

- Lundi 19 juin 2023 de 19h00 à 21h00
- Jeudi 29 juin 2023 de 19h00 à 21h00
- Samedi 1<sup>er</sup> juillet 2023 de 10h00 à 12h00

Leur lieu respectif restera à définir en fonction des disponibilités de salles suffisamment dimensionnées. Toutefois, 3 communes sont pressenties pour une juste répartition géographique :

- Lagny-sur-Marne (salle Le Totem ?)
- Bussy-Saint-Georges (salle Maurice-Koehl ?)
- Serris (Médiathèque du Val d'Europe ?)

Le déroulé prévisionnel est le suivant : Introduction par le Président de la Commission d'Enquête (présentation de l'objet et des intervenants), présentation technique par le SIEMU et son bureau d'étude mobilité, réaction et questions. L'animation sera réalisée par l'agence de concertation Palabreo (membre du groupement désigné par le SIEMU pour l'élaboration du PLM).

### Mise à disposition du dossier de l'enquête publique :

L'impression et le routage de 31 dossiers d'enquête au format papier semblant difficile en termes de logistique, il est convenu que seuls 10 dossiers devront être imprimés et acheminés par le SIEMU vers les lieux de permanence qui bénéficieront également d'un registre papier.

Par ailleurs, le dossier doit être consultable sur un poste informatique sur le territoire. Celui-ci sera donc mis à disposition au siège du SIEMU.

### Pièce jointe 3 – CR réunion de préparation (4/5)

La mise à disposition de tablettes, proposée par PubliLégal pour les communes ne bénéficiant pas de dossier papier, ne semble pas utile car apportant peu de plus-value (dossier disponible en ligne sur internet) et peu de gain de lisibilité (format réduit sur tablette).

Aussi, il est convenu que les communes ne bénéficiant pas de dossier consultable sur place auront par contre la possibilité de diffuser largement les livrets et flyers prévus par le SIEMU. Ceux-ci devront bien préciser les lieux possibles de consultation du dossier et les modalités de participation en ligne.

#### Registres papiers :

Il n'est pas obligatoire de prévoir un registre papier pour chacune des 31 communes. Il est convenu qu'un registre serait prévu dans chacun des 10 lieux des permanences.

Les pages des 10 registres doivent être paraphées par les membres de la commission d'enquête. Cela pourra être fait en amont, dans les locaux du SIEMU.

Le SIEMU demandera aux communes de scanner les pages concernées du registre à chaque nouvelle contribution afin de permettre la récupération des contributions en cas de perte ou de dégradation d'un registre.

Les registres seront récupérés par le Syndicat à l'issue de l'enquête et mis à disposition des commissaires enquêteurs au siège du SIEMU.

#### Registre numérique :

PubliLégal propose la mise à disposition d'une plateforme numérique avec 1 à 3 accès.

La commission d'enquête confirme qu'un accès par chacun des membres de la commission est préférable. Le SIEMU peut également bénéficier d'un accès. Le SIEMU demandera des précisions à PubliLégal sur ce point.

La compilation sur la plateforme numérique des contributions papier n'est pas nécessaire.

#### Arrêté de lancement de l'enquête publique :

Un arrêté doit être pris par le Président du SIEMU. Bien qu'aucune validation ne soit nécessaire, une copie peut être envoyée au tribunal administratif pour information.

L'arrêté précisera les dates de l'enquête publique (y compris les horaires, à caler sur l'horaire d'ouverture de la mairie où sera effectuée la première permanence et sur l'horaire de fermeture de la mairie accueillant la dernière permanence), les dates, heures et lieux des permanences et des réunions publiques, les moyens de consultation du dossier d'enquête et de dépôt des contributions, le siège de l'enquête...

Pour s'assurer de l'exhaustivité des informations retranscrites dans l'arrêté, ce dernier sera proposé à la relecture des membres de la commission d'enquête avant officialisation.

#### Annonces légales :

- Publication de l'avis d'enquête publique dans les journaux locaux : une publication sera prévue dans La Marne et Le Parisien 15 jours minimum avant le début de l'enquête publique. Un rappel devra être effectué dans les 8 jours suivant le lancement de l'enquête.

### Pièce jointe 3 – CR réunion de préparation (5/5)

- Affichage légal sur les panneaux administratifs des communes du territoire : L'avis d'enquête publique devra être affiché dans un maximum de panneaux administratifs des 31 communes. Un recensement doit donc être réalisé par le SIEMU sur le nombre d'exemplaires à prévoir. La loi semble prescrire un format d'affiche en A2. Il est prévu que l'affichage soit réalisé par Publilégal avec, pour preuve, la prise d'une photo horodatée. Les panneaux administratifs étant sécurisés, il ne paraît pas nécessaire de prévoir le passage d'un huissier.
- Le SIEMU ne possédant pas de panneau administratif en tant que tel, un affichage sera prévu en bas du bâtiment de manière à être visible depuis l'extérieur.

#### Suites de l'enquête publique :

Suite à la clôture de l'enquête publique, la commission d'enquête a en principe 8 jours pour fournir un PV de synthèse.

Le SIEMU aura ensuite 15 jours pour formaliser des réponses aux remarques effectuées.

Toutefois, la période juillet-août étant peu favorable aux échanges en raison des congés d'étés de chacun, ces délais pourront être rallongés.

La procédure nécessitera alors que la commission d'enquête demande un délai supplémentaire au Président du SIEMU.

#### Pièces jointes :

- Présentation Transitec sur le contenu du dossier du PLM
- Présentation R3lief du plan de communication SIEMU
- Documents des 3 visites terrains réalisées en amont des études d'élaboration du PLM

## Pièce jointe n° 4 – Publicité par flyer

Plan Local des Mobilités  
Marne-la-Vallée

# ENQUÊTE PUBLIQUE

Construisons ensemble le futur de vos déplacements

Donnez votre avis sur le projet du 12 juin au 12 juillet 2023 !

Flasher ce QR code pour accéder au registre en ligne

Pour plus d'informations, rendez-vous sur [www.plm-mlv.fr](http://www.plm-mlv.fr)

Région Île-de-France

Île-de-France mobilités

EpaMarne

Syndicat Intercommunal des Mobilités Urbaines Marne-la-Vallée

MARNE-LOINGOIS

VAL D'EUROPE

VAL BRIARD

## AGENDA

ENQUÊTE PUBLIQUE du 12 juin au 12 juillet 2023.  
VENEZ PRENDRE CONNAISSANCE DU PROJET ET DU PLM ET DONNEZ VOTRE AVIS

**En assistant aux réunions publiques :**

Sallo Maurice Koehl à <b>BUSSY-SAINT-GEORGES</b> Hôtel de Ville de <b>LAGNY-SUR-MARNE</b> Médiathèque du Val d'Europe à <b>SERRIS</b>	Le lundi 19 juin, de 19h à 21h Le jeudi 29 juin, de 19h à 21h Le samedi 1 <sup>er</sup> juillet, de 10h à 12h
--	---

Dans 10 mairies du territoire, sur les registres papier mis à disposition durant toute la durée de l'enquête aux horaires d'ouverture habituelle ou auprès des commissaires enquêteurs lors des permanences suivantes :

<b>LAGNY-SUR-MARNE*</b> <b>BAILLY-ROMAINVILLIERS*</b> <b>THORIGNY-SUR-MARNE*</b> <b>FAVIÈRES*</b> <b>CHALIFERT*</b> <b>VILLENEUVE LE COMTE*</b> <b>ESBLY*</b> <b>CHESSY*</b> <b>MONTÉVRAIN*</b> <b>BUSSY-SAINT-GEORGES*</b>	Le lundi 12 juin, de 9h à 12h Le samedi 17 juin, de 9h à 12h Le mercredi 21 juin, de 14h à 17h Le vendredi 23 juin, de 15h à 18h Le mardi 27 juin, de 9h à 12h Le vendredi 30 juin, de 14h à 17h Le mardi 4 juillet, de 14h à 17h Le mercredi 5 juillet, de 14h30 à 17h30 Le vendredi 7 juillet, de 14h à 17h Le mercredi 12 juillet, de 14h à 17h
--	---

\*Des lieux ont été désignés afin de couvrir l'ensemble du territoire mais il pourrait être de nécessité de les adapter à la terre qui les accueille

**En ligne :**  Projet de PLM consultable en ligne sur [www.plm-mlv.fr](http://www.plm-mlv.fr) ou flashez ce QR Code vers le formulaire de participation pour déposer votre avis en ligne.

**Par courrier :** M. Joël CHAFFARD, Président de la commission d'enquête - Syndicat Intercommunal des Mobilités Urbaines (SIEMU) de Marne-la-Vallée, 1 rue du Champ Pillard, 77400 Saint-Thibault-des-Vignes.

**Par mail :** [siemu-plan-de-mobilités@mail.registre-numerique.fr](mailto:siemu-plan-de-mobilités@mail.registre-numerique.fr)

 1, rue du Champ Pillard  
77400 Saint-Thibault-des-Vignes  
01 60 31 54 74  
[secretariat@siemu.fr](mailto:secretariat@siemu.fr)

**Pièce jointe n° 5 – PV de la réunion de notification des observations**

**PROCÈS-VERBAL**

**de la réunion du mercredi 19 juillet 2023 de 15h30 à 17h**

au siège du SIEMU Marne-la-Vallée, 1 rue du Champ Pillard Saint-Thibault-des-Vignes

**Objet :** Notification au Maître d'Ouvrage des observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique relative à la révision du Plan Local des Mobilités Marne-la-Vallée

**Références :** Tribunal administratif Dossier n° E22000073/77  
Arrêté de M. le Président du SIEMU en date du 22 mai 2023

**Pièces jointes :** Procès-verbal de synthèse des observations

Participaient à cette réunion :

Joël CHAFFARD – Président de la commission d'enquête PLM

Marie-Françoise SEVRAIN – Commissaire enquêteur

Alain LEGOUHY – Commissaire enquêteur

Franck CHAUVIN – Directeur du SIEMU

Emilie MAUVIGNIER – Responsable PLM et observatoire des mobilités

Cette réunion a eu lieu conformément à l'article R.123-18 du code de l'environnement et repris à l'article 8 de l'arrêté cité en référence.

La participation du public s'est traduite par 102 contributions reçues sur les registres papier et dématérialisé, par courriels et par courrier, certaines se limitant à une seule observation, d'autres abordant plusieurs points.

Les observations ont été présentées par thèmes qui ont fait l'objet de commentaires

Des éléments de réponse ont pu être apportés. Ils seront finalisés dans le mémoire en réponse que le maître d'ouvrage s'engage à produire.

Serris, le 22 juillet 2023



Joël CHAFFARD

## Annexe au Procès-Verbal de Synthèse

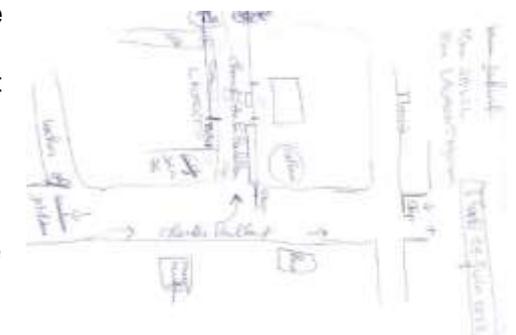
Grille de dépouillement des observations recueillies, selon les thèmes retenus

### Plan Local des Mobilités Marne-la-Vallée

Observations recueillies sur registre papier (**Rp**), registre numérique (**Rn**), par courriels (**@**) et par courrier (**C**)

NB : Les thèmes retenus figurent en abscisse et les observations, courriers figurent en ordonnée. Une croix est portée au regard de chaque observation lorsque le thème retenu y est évoqué.

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors.sujet	Intégralité du texte des contributions
<b>Registre BAILLY-ROMAINVILLIERS</b>																			
																			<p style="text-align: center;"><b><u>Contribution de M. GAILLARD</u></b></p> <p>J'ai pris connaissance de cet admirable travail une réponse par courriel sera transmise à Mme Christelle Labuthie à l'adresse du commissaire enquêteur.</p>
<b>Registre BUSSY-SAINT-GEORGES</b>																			
<b>Registre CHALIFERT</b>																			
<p><b>N°1 Rp CHA 27/06/ 2023</b></p>			X												X				<p style="text-align: center;"><b><u>Contribution de Mmes JALIL et LAURENT Myriam - Carrefour entre la rue Charles Vaillant et le chemin de la Haillette à CHALIFERT</u></b></p> <p>Les échanges au niveau de ce carrefour sont devenus compliqués et dangereux. Nous demandons une étude du réaménagement de ce carrefour. Voir plan joint.</p> <p>PS : Nous attendons avec impatience la déviation de JABLINES et de CHALIFERT.</p>
<b>Registre CHESSY</b>																			
<p><b>N°1 Rp CHE 05/07/</b></p>				X															<p style="text-align: center;"><b><u>Contribution de M. Frédéric LOUIS</u></b></p> <p>Je suis habitant de la commune de VILLENEUVE SAINT DENIS et je constate que l'offre de transport collective est insuffisante pour en avoir discuté avec des voisins proches.</p>



Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
2023																			Le dernier bus de la ligne 32 étant en soirée à 20h25, les habitants et moi-même auraient souhaité un élargissement des horaires en soirée vers 22h00 et au-delà, travaillant pour certains au Parc Disneyland dont la fermeture est à 23h00, donc pas vraiment en adéquation avec l'offre de la ligne 32. Notre observation converge aussi vers la ligne 47 qui dessert Village Nature non loin de la commune, dont les horaires en soirée seraient très intéressants pour les habitants si celle-ci allait jusqu'à la commune de Villeneuve-Saint-Denis..
N°2 Rp CHE 05/07/ 2023			X	X											X				<p><b>Contribution de Mme Catherine DESMAREST- Contribution en contre-point</b></p> <p>1) Il y a un réel problème d'horaires dans les transports en commun au niveau de la ligne 32. Les horaires du soir ne sont absolument pas en compatibilité avec les horaires des salariés du Centre Commercial et des salariés de Disney. La ligne s'arrête à 20h30 environ et les salariés finissent beaucoup plus tard. Il s'agirait d'être cohérent avec la notion « transition écologique » car nous sommes obligés d'aller chercher en voiture notre famille qui travaille et qui pourtant participe au dynamisme du territoire. En conséquence il ne faut pas les oublier.</p> <p>2) Les voies douces entre Villeneuve-Saint-Denis et Villeneuve-le-Comte sont inexistantes. Nous avons tous besoin (toujours dans le cadre de la transition écologique), de pouvoir circuler en vélo et à pied afin de profiter du territoire bien vert et de réduire les émissions de carbone.</p> <p>3) La départementale D21 est très accidentogène (4 accidents en 4 semaines). Elle est donc très dangereuse et le deviendra de plus en plus du fait de la montée en puissance des habitations sur le territoire. Il faudrait par exemple généraliser la zone 30 sur le territoire de Villeneuve-Saint-Denis comme d'autres villes/villages l'ont déjà fait. Il faut donc améliorer la sécurité routière.</p> <p>4) Il faut améliorer également à Villeneuve-Saint-Denis l'accessibilité des personnes handicapées. Ce n'est pas encore le cas même si quelques places ont été réalisées. Il reste de la place pour affecter des stationnements dédiés aux handicapés</p> <p>C. Desmarest – Conseillère municipale et membre de la Commission Economique Tourisme Emploi de VSD.</p>
N°3 Rp CHE 05/07/ 2023	X												X						<p><b>Contribution de M. Patrick RAOULT</b></p> <p>La recommandation de l'autorité environnementale relative au suivi des indicateurs de pollution de l'air (Recommandation N°6) est essentielle. Le développement du territoire (Dont l'augmentation du nombre de logements et celui des trajets en voiture) ne doit pas se faire au détriment des habitants et de leur santé. C'est donc une bonne chose que le SIEMU n'exclue pas d'inclure des indicateurs de suivi environnementaux à l'avenir (futur observatoire).</p> <p>Autre recommandation appréciée : associer le grand public à la gouvernance du plan de mobilité. En effet, lors de la phase initiale de consultation, une fraction bien faible de la population a participé aux réunions et aux enquêtes. Pour mieux associer le public au prochain PLM, il me semble important d'améliorer la communication en amont et pendant les travaux</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
																			préparatoires. A cette fin, les messages du SIEMU pourraient être transmis aux habitants par plus de canaux de distribution que ceux utilisés jusqu'à présent (Presse quotidienne régionale, LinkedIn, Discord...).
<b>Registre ESBLY</b>																			
<b>Registre FAVIERES</b>																			
<b>Registre LAGNY-SUR-MARNE</b>																			
<b>Registre MONTEVRAIN</b>																			
<b>Registre THORIGNY-SUR-MARNE</b>																			
<b>Registre VILLENEUVE LE COMTE</b>																			
N°1 Rp VLC 14/06/ 2023					X					X									<p><b><u>Contribution de la commune de Villeneuve-le-Comte</u></b></p> <p><b>01 : Pacifier la voirie</b> La commune dénonce l'absurdité de la loi LOM (supprimer les places de stationnement à moins de 5 m des passages piétons) qui impose une norme mal adaptée aux communes rurales anciennes où le manque de places de stationnement est déjà problématique. Il est demandé un assouplissement de cette règle dans le cadre du PLM pour permettre de regarder au cas par cas ce sujet et non de façon normative.</p> <p><b>05 : Développer un réseau d'itinéraires cyclables qualitatif</b> La commune de Villeneuve le Comte demande que la piste cyclable le long de la RD 231, prévue dans le plan vélo du département de la Seine et Marne et indiquée comme prioritaire, soit inscrite dans les actions du PLM. La RD 231 entre Villeneuve le Comte et l'autoroute A4 est aujourd'hui saturée et dangereuse. Le développement du centre urbain du Val d'Europe va renforcer cette situation (+ 50% de circulation automobile en 2028 sur l'ensemble du territoire du PLM). Il faut développer des aménagements alternatifs à l'automobile performants. La commune expose également que pour faciliter la réalisation des itinéraires cyclables, il faut que les subventionneurs élargissent les normes. Actuellement, seules les pistes cyclables répondant à des normes urbaines sont subventionnables. Il</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottoir	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
			X																<p>faut permettre la réalisation d'un réseau rural sans doute moins large et pas nécessairement imperméabilisé compatible avec les tissus ruraux anciens (prise en compte des contraintes patrimoniales, environnementales, agricoles, etc.).</p> <p><b>08 : Améliorer la performance et le confort du réseau bus</b></p> <p><b>14 : Créer des nouvelles infrastructures routières</b></p> <p>La commune de Villeneuve le Comte insiste sur le point dur n°31 (saturation de la RD 231) qui pénalise la performance de la ligne 32.</p> <p>Il est indiqué qu'un engagement est pris pour traiter ce sujet. D'après les études de trafic réalisées par EPAFrance dans le cadre du développement de la phase 5 du projet Disney, seule la réalisation d'une connexion entre la RD 231 et l'échangeur n°14 de l'autoroute A4 permettrait de diminuer la saturation de cet axe. <b>La commune de Villeneuve le Comte demande l'inscription de ce projet d'infrastructure routière au PLM.</b></p> <p>Pour mémoire, l'échangeur n°13 de l'autoroute A4 est extrêmement saturé. Des remontées de file quotidiennes sur l'autoroute A4 se produisent. Cette situation est préoccupante en termes de sécurité routière.</p> <p>Le trafic sur la RD 231 est de plus de 20 000 véhicules jours et plus de 2 000 camions. La saturation de cet axe entraîne des comportements déviants des automobilistes qui traversent le bourg de Villeneuve le Comte pour essayer de contourner les bouchons.</p> <p>Le bourg voit passer 6 000 voitures par jour dont plus de 3 000 qui ne font que traverser pour éviter les difficultés de circulation. La saturation de la RD 231 entraîne donc des problèmes sur les voies communales ce qui rend difficile l'usage du vélo comme de la marche à pied.</p> <p>L'inadaptation des infrastructures routières majeures porte atteinte de fait à l'ensemble des modes de déplacement. La ligne 32 est pénalisée en termes de performance par la saturation de la RD231.</p> <p><b>09 : Améliorer l'accessibilité PMR du réseau de bus</b></p> <p>La commune de Villeneuve le Comte souscrit totalement à cet objectif.</p> <p>Pour autant, la commune fait le constat que les normes imposant un quai de 20 m de long par 2,5 m de large sont totalement incompatibles avec la taille des voiries des petites communes rurales anciennes.</p> <p>La commune demande donc que les normes soient assouplies et qu'une adaptation au cas par cas puisse être envisagée tant dans la mise au point travaux que de l'obtention des subventions.</p> <p>Daniel CHEVALIER, Maire de Villeneuve-le-Comte</p>
N°2 Rp VLC																			<p><b>Contribution de Mme Catherine DESMAREST, de MM. Patrick RAOULT, Jean-Louis BOPPE</b></p> <p>Villeneuve-Saint-Denis :</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet		
14/06/2023				X											X				<p>- De nombreux habitants sont, pour leurs déplacements, tributaires des horaires du bus 32. Par exemple, les salariés du centre commercial Val d'Europe qui travaillent plus tard que l'horaire du dernier bus (20h25) ne peuvent donc pas emprunter les Transports en commun pour rentrer chez eux. Pour qu'il y ait « report modal » en l'occurrence de la voiture vers le bus, il faudrait que l'amplitude horaire des bus soit plus grande en soirée et être mieux adaptée à l'activité, notamment professionnelle, des habitants du territoire.</p> <p>- Par ailleurs, la perspective dessinée (hausse programmée de la population) implique une forte hausse du nombre de déplacements en véhicules. En effet, malgré l'objectif de réduction (- 35 %) de la part de la voiture dans les déplacements, l'accroissement de la population occasionnera environ 25 000 déplacements supplémentaires en 5 ans.</p> <p>- Enfin, nous regrettons que la création d'une voie douce le long de la RD21 reliant Villeneuve-Saint-Denis à Villeneuve-le-Comte ne figure pas dans les mesures à mettre en page (page 39 de la pièce 1 du dossier). Un tel équipement collectif présenterait l'avantage d'offrir une alternative aux habitants. Rappelons que cette piste cyclable est prévue dans le Plan Vélo départemental du 77.</p>	
<b>Registre DEMATERIALISE</b>																				
N°1 Rn 12/06/2023			X			X									X				<p><b>Contribution de M. Philippe DERRIEN – Sécurité piéton et autos</b></p> <p>Concernant la sécurité des piétons et autos à Magny le Hongre il serait bon de demander à la mairie d'entretenir les espaces verts aux abords des croisements. De nombreux croisements sont envahis de végétation qui empêche les automobilistes de voir arriver d'autres véhicules ou des enfants ou autres piétons.</p> <p>Concernant la mobilité douce et la location de trottinettes ou de vélos il serait bon de limiter voire d'interdire les loueurs dans tout le périmètre afin d'éviter l'anarchie et la pollution des points d'eau avec le rejet des machines dans ces endroits.</p> <p>Bravo pour les prévisions de réalisation de piste cyclables.</p> <p>Concernant le stationnement vélo quelle sécurité sera mis en place pour lutter contre les vols de vélos électriques ou de leur batterie ?</p> <p>Concernant le barreau de Bailly il est bien dommage que celui ne puisse pas démarrer directement de la sortie de l'autoroute afin de fluidifier un peu plus le trafic sur cet axe</p>	
N°2 Rn																			<p><b>Contribution de M. Gérard BARBIER - Avenir des lignes de bus dans la perspective TCSP EVE</b></p>	

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet		
13/06/2023	X			X											X				<p>Question posée lors de ma visite à Lagny le 12/6, Dans le rapport le TCSP Esbly-Hôpital Jossigny ne figure que peu, et son plan ne s'y trouve pas d'où cette observation.</p> <p>Sur la période du PLM ne figurent que des dépenses d'études 2026-2027 ces dates semblent remettre en cause le planning de la région (voir le lien sur la situation en mars 2022). Une précision serait souhaitable et dans ce cas que restera t'il comme lignes de rabatage sur les gares dans les zones éloignées des stations TCSP. Il semble que la seule réponse soit dans le déplacement en Vélos, voire VAE.</p> <p><a href="https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/bus-eve-nouvelle-ligne-esbly-val-d-europe">https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/bus-eve-nouvelle-ligne-esbly-val-d-europe</a></p> <p>Ceci particulièrement dans Coupvray où le dénivelé est important (50 à 80m) et compte-tenu du fragile équilibre de la ligne 6 avec peu d'utilisateurs en moyenne.</p> <p>On voit sur le plan qu'aucune voie de circulation douce Vélo, trottinette n'est prévue le long du CD45a.</p> <p>Une solution de transport à la demande par des petites navettes autonomes n'aurait-elle pas été envisageable? (point déjà évoqué dans la concertation et les ateliers non retenu).</p>	
N°3 Rn 13/06/20/23	X	X		X	X		X			X			X						<p><b>Contribution de M. Hugo MULCEY : Avis d'utilisateur du réseau cyclable</b></p> <p>Les pistes cyclables ne sont pas interconnectées sur le Val d'Europe. De plus de nombreux travaux de voiries amènent à créer des croisements avec des voies routières (ex : bd de l'Europe...). Les voies cyclables ne sont pas systématiquement remises en conformité après travaux.</p> <p>Sur les trajets domicile - travail, les passages sur routes sont souvent source de stress car les voitures roulent vite et s'arrêtent difficilement (ex : rond-point d'accès au centre commercial du Val d'Europe).</p> <p>Dans la mesure du possible il faut s'assurer de séparer piétons et vélo sur les grands axes cyclables. Ce n'est pas le cas aujourd'hui.</p> <p>Intégrer au projet un volet "comportement" des usagers : vélos, piétons et voitures pour favoriser le vivre ensemble.</p> <p>Quelles consultations des entreprises du secteur pour connaître les besoins ?</p> <p>Je suis disponible pour témoigner sur les usages vélo domicile travail (tous les jours toutes l'année me concernant).</p> <p>A noter qu'il n'y a pas de séance publique sur la ville de Magny Le Hongre ? Pour quelle raison</p>	

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
N° 4 Rn 13/06/ 2023				X															<p><b><u>Contribution de Mme Maryline CHAPEDELAINE - Amélioration des transports en commun</u></b></p> <p>Deux points qui me semblent indispensables pour améliorer l'offre et ainsi permettre aux habitants d'utiliser les transports le plus souvent possible</p> <p>1/ RER A : à minima prolonger les RER A systématiquement jusqu'au terminus. Nombre de RER s'arrêtent à TORCY ce qui est incompréhensible</p> <p>2/ Améliorer l'offre de Bus particulièrement le 26 qui va de Bussy à Lagny : les bus sont trop espacés particulièrement sur les créneaux 07H / 10H et surtout 17H30 / 20H. De plus, il n'y a plus de bus après 20H30 ...</p> <p>Je trouve que la propreté s'est améliorée.</p> <p>Inciter les gens à prendre les transports, c'est très bien mais à condition d'améliorer l'offre</p> <p>Cordialement Maryline Habitante du secteur de Bussy et utilisatrice quotidienne des transports</p>
N° 5 Rn 13/06/ 2023			X		X	X		X											<p><b><u>Contribution de M. Michael LOPEZ - Réflexion sur le futur PLM</u></b></p> <p>Le nouveau plan de mobilité doit être conçu pour créer les connections essentielles entre les lieux de vie (domiciles, établissements scolaires, travail, commerces, etc) avec les lieux de prise en charge majeurs de transports (gares routières et ferroviaires).</p> <p>Chaque fois qu'une voirie est refaite, il faut penser mobilités douces.</p> <p>D'autre part, nous devons promouvoir l'intermodalité de manière sécurisée. Il faut donc créer une voirie adaptée mais aussi des lieux de prise en charge des vélos/trottinettes ou autres protégés. Aujourd'hui, trop peu de consignes à vélos existent par exemple.</p> <p>Les déplacements sur notre territoire ne se font pas que dans le sens Est ↔ Ouest, bien au contraire. Or, les mobilités sont trop focalisées sur cette orientation alors que le plus gros manque est le plan de déplacement intermodal Nord ↔ Sud.</p> <p>Localement, la problématique du "pont en X" (Thorigny-Lagny-Pomponne) est un véritable noeud de circulation à résoudre impérativement pour que notre plan de mobilité ne soit pas verrouillé par le franchissement du pont et de la Marne d'une manière plus étendue.</p>
N°6 Rn 16/06/ 2023		X																	<p><b><u>Contribution de M. Nicolas JACQUEMET - PLM et ralentisseurs</u></b></p> <p>Je n'ai pas trouvé le projet de PLM, il est donc difficile de se faire un avis. Quoiqu'il en soit, j'espère que le ralentisseur cessera d'être considéré comme la solution magique de régulation de la vitesse, eu égard au fait qu'il génère de la pollution (le freinage consomme les plaquettes de frein, l'accélération des particules d'échappement), des nuisances sonores et finalement un risque juridique pour la municipalité. La littérature ne manque pas sur le sujet, vous pouvez regarder du côté de l'association « pour une mobilité sereine et durable ».</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
N°7 Rn 17/06/ 2023					X	X									X			X	<p><b><u>Contribution de Mme Nathalie BARADON - Plan de mobilité</u></b></p> <p>La ville d'Esblly était très agréable je suis venue y habiter il y a 15 ans car venant de province j'y trouvais le calme et la sérénité en rentrant du travail le soir. J'étais contente de pouvoir élever mes enfants dans un endroit sans sur urbanisation ni sur population. Une ville et ses alentours verts avec des champs des bois naturels et "sauvages" avec la faune et de l'espace des vues lointaines. Malheureusement aujourd'hui les critères évoqués s'inversent dans le temps. La destruction des zones "naturelles" sont faites et les constructions surtout à Coupvray se multiplient immeubles maisons et donc surpopulation et tout ce qui va avec... je suis triste de cette évolution sans limite.</p> <p>Beaucoup plus de bouchons pollution et incivilités dans la ville d'Esblly qui était si agréable. Si l'on pouvait cesser de construire et de protéger nos zones naturelles ça serait la richesse de notre région. Reboiser faire en sorte de mettre en place des chemins reliant ses espaces que les animaux puissent se déplacer sans nous croiser (pont naturels au dessus des routes).</p> <p>Il faut penser plus aux piétons et vélos ça devrait être une obligation.</p> <p>Je parlais avec une jeune dame qui me disait être venue à Magny le hongre pensant qu'elle serait au vert... et qu'elle s'est rendu compte dès le premier été que la ville était trop bitumée que dès les premières chaleurs c'était irrespirable la réverbération du soleil sur le bitume lui était insupportable. Elle en est répartie... et ça n'est pas le seul témoignage que je pourrais vous donner. il faudrait cesser de penser à faire du chiffre à court terme en construisant... c'est triste cette surproduction au détriment de la qualité du cadre de vie, cette surpopulation qui amène incivilité et irrespect de notre région. Il faudrait inverser ce phénomène qui je pense à court et long terme valorisera énormément notre région. Créer cette région Sachant allier l'homme et la nature mais vraiment, pas des semblants comme des points d'eau sans réelle vie et faune naturelle. ça serait idyllique. En résumé stop aux constructions et oui aux pistes cyclables obligatoires zones naturelles reliées entre elles. En espérant être entendue.</p>
N°8 Rn 19/06/ 2023				X															<p><b><u>Contribution de M. Gabriel BATISTA - Les pistes cyclables inter-cité</u></b></p> <p>Il manque cruellement de piste cyclable entre les villes. Habitant Bussy-Saint-Georges, il n'y a aucune piste cyclable permettant d'aller à Torcy, Jossigny, Val d'Europe, Ferrières. Cela nous permettrait d'aller à l'hôpital, au commissariat, au centre commercial, au cinéma, aux commerces... sans prendre la voiture. Nous avons pas de choses mais uniquement accessible en voiture. C'est un problème récurrent entre les villes.</p> <p>Il faudrait que ces pistes permettent aussi l'accès aux transports en commun.</p>
N°9 Rn																			<p><b><u>Contribution de Mme Elisabeth EON - Ligne de bus directe de Magny le Hongre au lycée Émilie du Châtelet</u></b></p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet		
20/06/2023				X											X					Les enfants de Magny le Hongre qui vont au lycée de Serris ont entre 1h15 et 1h30 de transport en commun, quand tout va bien) pour rejoindre le lycée alors qu'il suffit de 10mn en voiture. Ce temps de trajet peut monter à 2h lorsque le bus 34 est en retard ce qui arrive souvent. C'est insupportable ! Il faut remettre en marche la ligne directe de Magny le Hongre à Serris pour déduire le temps de trajet des lycéens en dessous de 30mn. De plus, l'arrêt de bus le plus proche de mon domicile est l'arrêt la Boiserie bus 34, à 15mn à pied de chez moi. C'est trop long. Cela m'oblige à utiliser sans cesse ma voiture pour travailler, faire les courses, pour accompagner les enfants à leurs activités... il nous faudrait un arrêt de bus à l'entrée de la résidence.
N°10 Rn 21/06/2023			X							X					X					<b>Contribution de M. Fabrice MANNI - Réduction du stationnement en surface</b> Avant même que le PLM soit définitivement arrêté, la commune de Bussy-Saint-Georges a fait le choix d'instaurer le stationnement payant pour 1750 places dans un rayon de 800 mètres autour de la gare RER. La commune a également arrêté son projet de PLU avant adoption du PLM. Pour aller dans le sens des préconisations du projet de PLM sur le stationnement, il faudrait aller vers la suppression de places de stationnement en surface notamment dans artères telles que l'avenue André Malraux par exemple afin de créer une piste cyclable et requalifier les trottoirs tel que cela a été fait sur l'avenue du Clos Saint-Georges. Si l'instauration du stationnement payant est concevable sur l'hyper centre, le projet actuel de la municipalité englobe trop de places rendues payantes dans un but qui semble plus financier qu'environnemental. La réduction du nombre de places permettra d'orienter les usagers vers d'autres modes de transports doux et converger vers les orientations du PLM
N°11 Rn 21/06/2023			X		X															<b>Contribution de M. Olivier BERGER - Il y a un gros problème de continuité pistes cyclables entre Montévrain/Chessy/Coupvray/Magny le hongre</b> La continuité de piste cyclable semble absente entre Montévrain et Magny le hongre via Chessy, et Coupvray, le long du boulevard circulaire entourant Disney. Vraiment dommage, et vu la largeur de la route et les vitesses des voitures le partage de la route est très effrayant.
N°12 Rn 22/06/2023			X		X		X													<b>Contribution de M. Maxime JEANROY - Réalisation piste cyclable</b> Il est urgent de réaliser une piste cyclable sécurisée le long de la D231 entre Lagny et Montevrain/Chanteloup. L'absence de cette infrastructure rend dangereux les déplacements doux (Vélo trottinette) sur cet axe très fréquenté. Cette réalisation permettrait de relier le réseau du Clos du chêne au centre ville de Lagny et aux bords de Marne. Ce projet viendrait en complément du RER V, et correspond au plan Vélo 2025.
N°13 Rn 26/06/														X						<b>Contribution de M. Gérard BARBIER - Visibilité des observations déposées sur registres</b> La lecture des observations déposées est très utile. On voit les sujets que d'autres ont traités, ça peut donner un autre avis, ou le préciser pour d'autres lieux, ou d'autres usagers. (éviter aussi les redites) Ne serait-il pas intéressant de lire celles

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet		
2023	X																			adressées par mail ou courrier, aussi (puisque les registres papier ne sont pas disponibles partout) afficher les notes sur registres. Merci de votre attention.
N°14 Rn 29/06/ 2023				X											X					<b>Contribution de Mme Juliana PATRIX - Mobilité des jeunes: horaires des bus et parcours du bus 2 Meaux Melun</b> Nous avons 3 adolescents qui sont très limités pour leurs déplacements. Nous habitons Villeneuve le Comte et ils sont scolarisés à Meaux (comme d'autres ados du village). Les horaires actuels des bus leur font un trajet aller simple de minimum 1h30 ! Le bus 2 Meaux Melun passe au village nature et à Villeneuve Saint Denis mais n'est pas coordonné avec le 32. Pour les sorties pendant les vacances et le WE, les passages du 32 sont trop peu nombreux (et parfois il ne passe pas!) et le dernier bus 32 est vraiment trop tôt! Pour les ados qui ne peuvent pas encore conduire, vivre à Villeneuve est un frein à toutes activités. Même pour les sports extra scolaires ça pose souci. Les parents doivent véhiculer sans cesse. Y a t il moyen d'avoir plus de bus en fin de journée? et que le bus 2 s'arrête dans Villeneuve le comte (au lieu de contourner)? Merci
N°15 Rn 29/06/ 2023					X					X										<b>Contribution de M. Bruno PIKETTY - Carence lacunaire de liaisons douces</b> Le rapport du dossier en ligne est éloquent "L'état des lieux : Une mobilité basée sur la voiture, dans un contexte de fort développement urbain" (sic) Il manque cruellement de liaisons douces pour les usagers piétons, cyclistes, PMR sur tout le territoire. Pour mémoire, la liaison douce vers Ferrières fut objet de nombreux colloques et autres depuis +30 ans, rien de concret n'est sorti. la priorité du PLM doit être inversée à 180°, en faveur des transports collectifs + liaisons douces, et non plus la voiture. Ceci doit inclure : . la connectivité pratique entre transports collectifs & liaisons douces : parkings sécurisés pour vélos & trottinettes aux lieux de rabattement des usagers, les gares & établissements publics en particulier ; . la continuité en sécurité des pistes cyclables sur tout le territoire, ainsi que vers les intercommunalités voisines.
N°16 Rn 30/06/ 2023				X											X					<b>Contribution de M. Jacques MEZON – Propositions pour réduire l'impact de la circulation automobile</b> Plan de mobilités Marne la Vallée Contribution individuelle de Jacques MEZON -Thorigny sur Marne et <b>propositions</b> <u>Liaison vers Paris ou Meaux (gare SNCF de Lagny-Thorigny)</u> <b>1. Mettre en place, cotés sud et Nord de la gare des parking sécurisés pour les vélos et les autres modes actifs.</b> Le foncier est disponible, bien que plus restreint coté Thorigny. <b>2. Mettre à l'étude le départ du RER E à Lagny sur Marne (en lien avec la proposition 6)</b>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
N°17 Rn 01/07/				X	X	X	X								X				<p><u>Déplacements vers Roissy Charles de Gaulle (Bassin d'emploi et aéroport)</u> Il n'y a pas d'autres choix que la voiture individuelle en empruntant soit la A104 ou le contournement Est de Roissy via Claye-Souilly pour se rendre à Roissy via la A104 encombrée</p> <p><b>3. Au vu de l'importante emprise de la A104, étudier une voie express réservée aux cars (projet de cars express de la Région Ile de France) sur le terre-plein central, sous réserve d'infrastructures à réaliser à la jonction N2-A104 (Villepinte)</b></p> <p><u>De Val d'Europe à Roissy CDG</u> <b>4. Etudier la faisabilité de sillons réservés aux trains du quotidien pour relier Val d'Europe à Roissy</b></p> <p><u>Déplacements vers Val d'Europe (centre commercial, entreprises, hôpital)</u> Depuis la gare routière, il est aisé de se rendre en bus de Lagny à Val d'Europe. Néanmoins, les centres commerciaux de Val d'Europe et de Montévrain sont des aspirateurs à voitures favorisés par une infrastructure routière hors normes de Lagny à Val d'Europe.</p> <p><b>5. Etudier une voie réservée à des modes doux ou collectifs (navettes, covoiturage, piste cyclable à la traversée du bois de Chigny, etc.)</b></p> <p><u>Circulation Nord-Sud dans le secteur de Lagny-Thorigny (traversée du Pont en X)</u> Le Pont en X est saturé et tôt ou tard pourrait faire l'objet d'un arrêté de péril.</p> <p><b>6. Mettre en œuvre les projets étudiés par Marne et Gondoire pour fluidifier le trafic ainsi des aménagements permettant de réduire la vitesse des voitures rue de Claye à Thorigny</b></p> <p><u>Les bornes de recharge électrique</u> Il est difficile de savoir clairement où sont les bornes de recharge électrique tant à Val d'Europe que dans Marne et Gondoire.</p> <p><b>7. Accélérer leur déploiement et faire connaître leurs emplacements.</b></p> <p><u>Bilan carbone des déplacements</u> <b>8. Réaliser un bilan carbone des déplacements selon leur objet et leur mode afin de connaître l'impact de toutes les mobilités : livraisons à domicile (e-commerce), déplacements vers les grands centre commerciaux et ZAE, hôpital de Jossigny et centres médicaux, entreprises,</b></p>
																			<p><b>Contribution de M. Alain BUIS - Contribution PLM</b> <b>REMARQUES GENERALES :</b></p> <p>1. Les PLU doivent être compatibles avec le PLM (page 3) :</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
2023	X	X	X	X	X														<p>Oui, mais chaque commune modifie son PLU pour construire de plus en plus d'habitation sans tenir compte de la saturation des transports en commun (TC). C'est toujours à sens unique : on construit d'abord et on se plaint ensuite de l'insuffisance de l'offre de TC.</p> <p><b>2. PLM outil de programmation sur 5 ans (page 7) :</b> Le premier PLD date de 2008 et 15 ans après, on note qu'il a très peu évolué (ex la mise en accessibilité des arrêts de bus n'est toujours pas réalisée partout) et beaucoup d'enjeux sont encore d'actualité. Le PLD est donc un échec, quels sont les enseignements tirés pour un PLM plus actif ?</p> <p><b>3. L'Etat des lieux : en 2030 +100.000 habitants et emplois (page 9) :</b> La part des voitures est de 63%. La saturation du réseau routier sera en augmentation : oui notamment sur l'A104 vers Roissy CDG et l'A4 vers Paris. Objectifs à l'horizon 2028 (page 18) : ces objectifs ne sont pas du tout ambitieux comme annoncé. La baisse de 3,5 pts (53,9 !) est dérisoire mais il faut tenir compte du volume global, seul indice valable et il est probable qu'il y aura plus de voitures en 2028 qu'en 2023, donc c'est trompeur.</p> <p><b>4. Les élus, notamment les maires des 31 communes doivent montrer l'exemple en délaissant leur voiture au profit d'autres modes (bus, vélos, marche à pied.) pour des déplacements courts au sein de leur territoire.</b></p> <p><b>5. A quoi sert vraiment le SIEMU ?</b> En changeant de nom, il s'affirme comme une simple structure pour réaliser des études de mobilité. Entre la région (via IDF Mobilité) qui détient le pouvoir en tant qu'Autorité organisatrice (AO) et les opérateurs du TC, le SIEMU sert-il uniquement à financer les études pour le compte de la région ?</p> <p><b>6. Le Plan d'actions :</b> - Des actions obligatoires exigées par la région ne sont pas toujours bien traitées (ex pôles d'échanges). - Beaucoup d'actions inscrites mais non financées à ce jour. - Beaucoup d'actions sont très vaguement formulées : exemple « constituer un groupe de travail », « étudier la possibilité de.. », « rester en contact avec.. », « communiquer sur.. ». Les actions doivent être concrètes, mesurables avec des résultats attendus et un délai de réalisation. - Certaines actions sont des « copiés collés » de celles déjà inscrites à la région, donc pas de valeur ajoutée. Exemple projet TCSP EVE.</p> <p><b>LE PLAN D'ACTIONS :</b></p>



Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
													X						<p>- On voit beaucoup d'argent provisionné (près de 300K€) pour « réaliser l'étude du pôle d'échange ». C'est quelles études et dans quel but ou c'est encore de l'argent jeté par la fenêtre ?</p> <p>- Sur le pôle gare Lagny-Thorigny, une somme de 100K€ est aussi prévue pour « étudier le pôle » alors que celui-ci vient d'être modernisé il y a tout juste 10 ans. Cela veut-il dire que l'opération pôle Lagny-Thorigny a été un échec et si oui à quel niveau ?</p> <p>- Comment faut-il interpréter cette phrase ?</p> <p>Permettre le rabattement en véhicule particulier sur les gares du territoire tout en incitant à l'usage des autres modes</p> <p>Dans le détail, on apprend qu'une somme de 50K€ est dépensée pour trouver plus de places de stationnement pour les voitures, c'est contre l'objectif fixé par ce PLM.</p> <p>- Dans cette partie, la totalité des actions est tournée vers les aménagements des structures.</p> <p>Or, l'intérêt de créer un pôle d'échanges ou un pôle multimodal est surtout humain !</p> <p>Il s'agit de rapprocher les modes et les transporteurs (RATP RER, Transilien, TGV, RATP Bus, Transdev...) pour un meilleur service rendu aux usagers dans les gares.</p> <p>Concrètement il faut travailler sur 3 axes principalement :</p> <p>1- Renforcer la communication entre transporteurs et vers les usagers pour les horaires réels de départ et d'arrivée.</p> <p>2- Synchroniser les départs de bus en fonction de l'arrivée des trains et RER en cas de retard notamment en heures creuses. Ces actions managériales qui ne coûtent rien sont complètement « oubliées » dans le plan d'actions. Elles apportent pourtant des améliorations les plus significatives et les plus attendues par les usagers.</p> <p>3- Travailler entre transporteurs sur des scénarios d'incidents, d'accidents et sur des interruptions de trafic, notamment sur les transports de substitution pour anticiper, être plus réactifs et efficaces sur des situations réelles.</p> <p>BUIS Alain Habitant St Thibault des Vignes Membre du Collectif "Préserveons le Village"</p>
N° 18 Rn 01/07/ 2023				X															<p><b>Contribution de M. Frédéric LOUIS - Mobilité à Villeneuve-Saint-Denis 77174</b></p> <p>Pour rappel, Villeneuve St Denis est desservie par la ligne de bus 32 dont le dernier est à 20h30, pas vraiment en rapport avec les horaires de fermeture d'employeur notamment</p> <p>- Disneyland Paris : horaires de fermeture à 23h pour le parc et 00h00 pour Disney Village (16000 salariés en moyenne), ouvert 7 jours sur 7</p> <p>- le centre commercial val d'Europe qui ferme à 22h (qui compte un très grand nombre de boutiques ouverts pour la plupart jours / 7</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
					X														<p>Villeneuve St Denis qui compte aujourd'hui 1200 habitants et je pense beaucoup plus dans les années à venir aura besoin d'une offre de bus mieux adapté, notamment en soirée tardive, mais aussi avec une rotation tout aussi intensive le week-end, ce qui n'est malheureusement pas le cas. Et nombreux sont celles et ceux habitants de la commune, en additionnant ceux de la commune de Villeneuve Lecomte, qui n'ont pas les moyens pour être véhiculer</p> <p>C'est pourquoi je vous invite à revoir l'offre actuelle de mobilité collective pour néanmoins prolonger les horaires suffisamment tard et en équation avec les employeurs de la région</p> <p>Aussi et pour terminer, il est également primordial de proposer un aménagement pour encourager la mobilité douce avec par exemple des pistes cyclables qui, encore une fois, est encouragé par le gouvernement pour une solution alternative à la voiture pour moins de Co2 dans notre si belle région. Des pistes cyclables qui pourraient bien entendu relier les deux communes Villeneuve St Denis et Villeneuve Lecomte, mais aussi interconnecter notre commune avec les autres communes de l'agglomération</p> <p>Voilà pour mon point de vue qui est partagé avec un grand nombre d'habitants et voisins. Je vous invite par ailleurs de lancer un audit auprès des habitants des deux communes pour avoir une idée plus précise des besoins en mobilité collective</p> <p>Je serais ravi de pouvoir échanger avec vous sur ces différents points évoqués.</p> <p>Je vous remercie pour l'attention que vous avez porté à ma contribution</p> <p>Bien sincèrement, Frédéric LOUIS Villeneuve St Denis</p>
N° 19 Rn 02/07/ 2023					X														<p><b>Contribution de Thierry Edeline – Mobilité pour les habitants des communes de Villeneuve le comte et de Villeneuve saint Denis 77174</b></p> <p>Je n'ai pas pu venir à la réunion du 01 juillet a Serris car j'avais d'autres obligations</p> <p>J'habite dans ces villages de Villeneuve le comte et de Villeneuve saint Denis depuis plus de 50 ans et j'ai vu la transformation du territoire avec l'arrivée de Val d'Europe et de Mickey .</p> <p>Il est indispensable de mettre plus de pistes cyclables car la circulation de voitures est trop importante et l'autoroute coupe et isole ces deux villages de l'agglomération car certaines personnes sont prêtes à prendre leur vélo électrique ou pas pour circuler entre ces deux villages ( il n y a pas de commerce a VSD ) et pour aller faire des courses ou prendre le RER .</p> <p>De plus ces pistes cyclables pourraient être utilisées par les nombreuses personnes qui sont dans la région et veulent faire du vélo en sécurité</p> <p>J'ai voyagé comme dans les Pays Bas et je suis persuadé que chez eux cela serait déjà prévu et mis en place . (piste cyclables et voie pour le bus)</p> <p>Pour un territoire qui se veut Moderne et Neuf ce manque d'anticipation n'est pas normal .</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
				X															<p>Pour être clair les responsables de la mobilité sur ce territoire n'ont pas été à la hauteur de leur taches .</p> <p>J'allais sur Paris pour le travail et au bout d'un an j'ai arrêté de prendre le bus car il fallait attendre parfois plus de 30mn le bus le soir après le travail donc comme beaucoup de gens de VLC j'ai pris ma voiture perso . Maintenant comment résoudre ce problème de mobilité alors qu'il aurait été plus facile et moins cher de le prévoir au début ...bonne chance et bon courage</p>
N°20 Rn 04/07/ 2023				X				X											<p><b>Contribution de Mme Isabelle AUBRY - Cyclisme en zone rurale</b></p> <p>Partage de l'espace public</p> <p>Le rapport est parfois trop binaire : comme de nombreux autres usagers, je suis tour à tour piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste...</p> <p>Comme je suis soucieuse de l'environnement, j'essaie de choisir mon mode de transport de façon raisonnée.</p> <p>Habitante de Villeneuve le Comte, j'utilise peu les transports en commun car ils ne sont pas assez fiables (trop de bus/arrêts supprimés sans préavis, peu en soirée...). Le vélo (même à simples pédales c'est-à-dire pas électrique) est plus rapide et plus fiable pour rejoindre mon lieu de travail situé à Bussy Saint Georges. C'est déjà une voiture en moins sur ce trajet de plus en plus saturé sur le réseau routier...</p> <p>Le rêve était d'attendre une piste cyclable mais j'ai arrêté d'y croire car la décision dépend de trop haut alors j'emprunte la route à bicyclette...</p> <p>Nécessité d'abord que nous ayons tous conscience que la route est à tous et que nous devons tous prendre soin les uns des autres quand nous l'empruntons... Vrai travail d'éducation : la clé de tout !!!</p> <p>Nécessité ensuite que les maires des petites communes qui ne veulent pas artificialiser les sols et n'ont pas de gros moyens fassent tout de même de leur mieux pour faciliter l'usage de la bicyclette sur leur commune. Des passages stabilisés, des bords de route nettoyés (des débris de verre) nous contenteront... (Et si un jour des pistes arrivent, recevez toute notre reconnaissance !!!)</p> <p>Exemples (pour inspirer) de ce qui pourrait être fait :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entre Villeneuve Saint-Denis et La Guette, beaucoup d'ornières qui font faire des écarts</li> <li>- Idem sur le contournement de Jossigny</li> <li>- Idem entre Villeneuve le Comte et Villeneuve Saint-Denis</li> </ul> <p>La partie la plus dangereuse sur mon trajet est à Villeneuve le Comte. Le retour dans le village, rue de Paris, avant le feu, du fait de la faible largeur de la route et du trafic dense le soir est difficile. Même si les automobilistes voulaient me laisser de la</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottoir	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
					X				X										<p>place, ils ne le pourraient pas ! Je prends donc le parti de passer sur la zone enherbée (au statut incertain entre parking et trottoir que personne n'emprunte). Serait-il possible d'y tailler les haies et d'égaliser le sol ? Cela faciliterait grandement le passage... Tracer une voie en terre battue sur cette zone d'entrée de village me semblerait pratique. (Il y a aussi le chemin à travers champs entre la sente des fosses Nollet et le corridor écologique mais je crains que ce soit plus compliqué à faire et d'un impact environnemental plus problématique).</p> <p>Au feu de Villeneuve le Comte, il est possible de tourner à droite sans gêner personne, toujours sur la zone enherbée, vers le boulevard de l'ouest. Cela évite aux cyclistes de rester sur la partie de la rue de Paris où les ralentisseurs obligent à un slalom dangereux sur une route étroite et fréquentée. De là, rejoindre le centre-ville par la rue des jardins est simple et sécurisant.</p> <p><b>Intermodalité</b> Cela fait des années qu'on rêve de parking-relais mais la région IDF n'a malheureusement pas fait ce choix-là... Ce serait pratique de pouvoir prendre son vélo dans le RER mais vu qu'il manque déjà de places pour les gens, cela semble peu réaliste. Alors oui, nous avons besoin de parking à vélo mais ouverts à tous. Il faudrait cesser de faire des restrictions (de communes, d'abonnements, que sais-je ? ...) pour ces services. Si vous voulez qu'ils soient utilisés, faites simple !</p> <p><b>Mobilité scolaire</b> Les élèves des écoles du Val d'Europe font un cycle vélo, c'est formidable (MERCI et BRAVO pour cela !!!) mais puisqu'ils sont en CM2, pourrait-on leur apprendre à aller au collège (et plus tard au lycée) à vélo en empruntant des voies douces (c'est-à-dire pas forcément l'itinéraire le plus court mais le plus sûr) ? Il faudrait aussi aider les parents à dépasser leurs peurs par exemple en les accompagnant dans la mise en place de vélo-bus ville-collège ou ville-lycée... Les intercommunalités doivent être force de propositions si on veut prouver qu'on peut aller d'une ville à l'autre sans voiture. Créer des points de rassemblement pour qu'ils ne circulent pas seuls est un début.</p> <p><b>Transport des marchandises</b> La construction d'une usine de méthanisation à dimension industrielle entre Bailly-Romainvilliers et Villeneuve le Comte est une source d'inquiétude, sachant que le trafic routier sur la zone est déjà saturé. Y a-t-il une réelle anticipation, une réelle volonté de décarboner les déplacements du territoire pour ce genre de « marchandise » ? Je n'en ai pas vu la trace dans ce plan...</p>
N° 21 Rn 06/07/ 2023																			<p><b>Contribution Associations Vélo – aménagements et part modale de 12 % en 2030</b> Pour les commissaires-enquêteurs : En ce qui concerne les typologies d'aménagement :</p> <p>Les niveaux de cyclabilité sur le réseau existant nous interpellent, étant donné que la majorité du réseau routier communal en zone 30 est considéré comme étant « très cyclable », au même niveau que certains aménagements séparatifs !</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	
					X			X											<p>C'est à notre sens une regrettable erreur d'appréciation et qui biaise le regard sur la cyclabilité du territoire, étant donné :-            Qu'une zone 30 n'est pas un aménagement cyclable au sens de la loi LOM (n'est plus présent dans l'article L228-2 du Code de l'Environnement suite à l'article 61 de la LOM)- Que la majorité des zones 30 ne sont pas aménagées en tant que telles et qu'elles n'induisent aucun report modal vers le vélo, puisque la majorité des usagers veulent des aménagements séparatifs-            Que beaucoup d'axes « à 30 » restent anxiogènes au vu des vitesses pratiquées, des lignes droites...</p> <p>- les liaisons vertes : celles-ci ne seront fonctionnelles qu'à condition d'assurer un gabarit de l'ordre de 5 mètres pour limiter les conflits avec piétons et promeneurs, et de proposer un revêtement et un éclairage qui en feront de vrais aménagements efficaces pour les déplacements pendulaires.            Or les nombreuses voies vertes qui jalonnent ce territoire sont très loin de remplir ces conditions. Nous émettons donc une réelle inquiétude quant à ces nouveaux projets sans reprise de l'existant.</p> <p>En outre, une bonne politique cyclable ne pourra être mise en œuvre sans aménager des stationnements vélos adaptés et bien répartis sur le territoire. Il est capital de privilégier les grands pôles d'attraction afin d'encourager le déplacement courte distance à vélo : commerces de centre-ville, arrêt-bus, écoles, salles de spectacles, gymnases etc... Le ratio estimé par les BE varie de 10 à 50 emplacements par milliers d'habitants. Il est capital de profiter d'opportunités (par exemple : suppression du stationnement 5m en amont des passages piétons avant fin 2026 – art. 52 de la LOM modifiant l'article L.118-5-1 du Code de la Voirie Routière) afin de déployer massivement des arceaux vélos en nombre.</p> <p>Nous sommes en outre régulièrement amenés à signaler le non-respect de l'article L228-2 du Code de l'Environnement qui affirme le caractère obligatoire de l'aménagement d'itinéraires cyclables lors de la réalisation ou de la rénovation de voies urbaines.            Les derniers exemples sur la commune de Saint Thibault des Vignes sont la Rue Deharvengt ou bien encore l'Avenue des Joncs.            Les nombreuses ZACs qui maillent le territoire présentent aussi des voiries qui sont malheureusement trop souvent d'abord conçues pour la circulation motorisée.            Il est capital de respecter cette loi aujourd'hui pour envoyer un signal fort qui peut permettre de faire pencher la balance de notre territoire vers les modes actifs un peu plus rapidement encore !</p> <p>Plusieurs solutions existent, comme le développement d'Aménagements Cyclables Transitoires (ACT) que l'on a vu fleurir un peu partout en Île-de-France et qui ont permis une vraie bascule dans l'usage du vélo... sauf en Seine-et-Marne.            Heureusement, il n'est pas trop tard pour s'y mettre et nous entendons être un soutien local à cette démarche !</p> <p>Enfin, nous demandons officiellement :</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet		
			X																	<p>Intégralité du texte des contributions</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La mise en conformité des zones 30 existantes ou programmées en aménageant les rues à sens unique en double sens cyclable avec panonceaux</li> <li>- La mise en place systématique de sas vélos aux feux quel que soit la configuration de la voirie, ainsi que l'installation de Cédez-le-passage cyclistes aux feux rouges (panonceaux M12) proposant au moins le mouvement de tourne-à-droite</li> <li>- La mise en conformité du stationnement véhicule au regard du décret d'application de la LOM interdisant les places de stationnement masquant la visibilité à moins de 5m des passages piétons, en remplaçant ces places par des arceaux vélos notamment.</li> <li>- Et bien entendu que soit enfin respecté, à chaque occasion, ce fameux article L228-2 qui fait couler tant d'encre !</li> </ul> <p>L'Objectif du Plan Local de Mobilité pour les déplacements vélo est 4,2 % en 2028, or l'objectif que s'est fixé la France lors de l'annonce du plan vélo national en 2018 est d'atteindre une part modale de 9% en 2024, et ensuite 12% en 2030.</p> <p>Il faut changer les vitesses et mettre le gros braquet pour y arriver à temps.</p> <p>Nous nous tenons à votre disposition pour échanger sur ces sujets, nombreux mais tous essentiels pour faire entrer notre territoire dans une vraie transition écologique.</p> <p>Les 2 associations qui œuvrent pour le vélo sur le territoire l'antenne MDB Marne-la-Vallée, Marne-et-Gondoire à Vélo</p>
N° 22 Rn 07/07/ 2023			X					X					X							<p><b>Contribution de M. Romuald GOUERE - Vitesse excessive sur la commune de VILLENEUVE SAINT DENIS</b></p> <p>Habitant de la commune de VILLENEUVE SAINT DENIS depuis 2 ans maintenant, je déplore le manque de contrôle et le risque élevé d'accidents probable due à la vitesse excessive sur les Départementales et les différents accès sur la commune. Absence de signalisation ( panneau de priorité à droite inexistant ) , pas de prévention pour faire ralentir les véhicules à proximité du groupe scolaire.</p> <p>La vitesse au sein même de la commune a causé 4 accidents en 1 mois dont un accident corporel avec le transport d'une fillette au centre hospitalier du secteur .</p> <p>L'augmentation significative du flux de voiture dans le centre de la commune afin d'éviter les ralentissements sur la CD 231 augmente aussi le risque d'accident.</p> <p>Il serait souhaitable que des améliorations pour la sécurité des habitants de la commune soit réalisés.</p> <p>Merci de m'avoir lu</p>
N° 23 Rn																				<p><b>Contribution de Sadish SOUNDIRAMPOULLE - Vitesse Excessive sur la D88</b></p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
07/07/2023			X					X					X						Récemment, nous avons un nombre important d'accident (4 en 1 mois) sur la D88 qui traverse notre commune (VILLENEUVE-SAINT-DENIS). En plus d'installer des panneaux de limite de vitesse, je propose de mettre en place plusieurs ralentisseurs (dos d'âne ou autre..).
N° 24 @ 07/07/2023	X																X		<p><b>Contribution de M.Michel GAILLARD</b> <b>- Note concernant l'enquête de mobilité en cours</b></p> <p>Mes remarques ont surtout trait au fascicule du livre premier de l'EPM illustrant les flux "Domicile Travail" (FDT) donnant à petite échelle, les plans, la localisation, les caractéristiques des sections de voiries automobiles et des liaisons douces étudiées, sur chaque site individualisé</p> <p>Par exemple, je repère sur la commune de Collégien, une petite mention "3" encerclée d'un rond, avec un texte indiquant un traitement particulier. Que dissimule ce repérage. Malheureusement je n'enregistre pas le titre exact du fascicule, ni la liste des pièces présentées en tête de chaque livre.</p> <p>Quelques jours après (<i>date indiquée sur le cahier de Bussy</i>) je retourne en Mairie de Bussy Saint Georges. Je compte l'analyser après le fascicule signalé dans notre premier échange. Sa présentation était sans commune mesure à celle des sous chapitres de type 2.a ou 2.b du premier dossier, elle était plus réduite et se rattachait à l'une ou les autres de ces sous chapitres.</p> <p>Le 4 juillet, je ne retrouve pas ce petit fascicule que je comptais photographier. Je constate que la liste des pièces indique : <i>Pièce N°1, puis à la suite pièce N°3</i>. Il n'y a pas de pièces n° 2 ? Cette discontinuité dans la numérotation des pièces jointes est étrange dans un dossier aussi travaillé. Je regarde dans le dossier N°2 si - la pièces 2 - en entête de plusieurs autres pièces : 2.a, 2.b, etc, sont toutes bien à leur place - Après une brève recherche elles me paraissent se situer dans la logique de ce 2<sup>ème</sup> volume, aucune ne contient ce que je cherche. (<i>Notamment des plans de situation locales à petite échelle</i>)</p> <p><i>Le 05/07/2023, ma courte visite en Mairie de Chessy auprès du commissaire enquêteur (CE) occupé s'est bornée à vérifier que la conformité de la liste des pièces était bien conforme à celle de Bussy Saint Georges. Le CE m'a ensuite rappelé au téléphone, en présence du personnel de la Mairie, pour tirer au clair ce sujet. Ils m'indiquent que la pièce n° 2 du premier volume est dans le second Volume.</i></p> <p><i>La pièce n°2 du dossier N°2, sauf erreur de ma part, n'a rien à voir avec le fascicule que j'ai feuilleté lors de ma première visite, de plus celles de ce 2<sup>ème</sup> dossier que j'ai contrôlé ce 05/07 sont bien en continuité textuelles. Je demande si ce fascicule a été retiré ? En réponse le personnel des 2 Mairies m'ont indiqué qu'une pièce a été ajoutée au début de l'enquête, sans pouvoir en préciser la nature. Peut-être est-ce la liste des pièces qui a été modifiée et scotchée dans son logement pour justifier le retrait du fascicule et de son entête N° 2x ? Pour ma part je ne vois pas d'autre possibilité, notamment parce que les plans de ce fascicule étaient</i></p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
																			<p><i>illisibles et peut être entaché d'erreurs dans la correspondance avec la pièce maîtresse, elle-même en défaut de correspondances dans les relations inter-sites ou inter-EPM, ce qui est mon angle d'attaque de cette EPM.</i></p> <p><i>Ce sera au commissaire enquêteur d'en tirer conséquence sur la validité formelle de cette enquête, après avoir vérifié la date de mon premier examen, notée sur le cahier de Bussy Saint Georges et de faire vérifier par le rédacteur du dossier si la description des mentions décrites en tête de ce § se trouvent dans d'autres documents présentés dans les dossiers exposés en Mairies.</i></p> <p><i>Je crois utile de vous soumettre cette question, car ma note de remarques n'attend plus que votre réponse</i></p>
N° 25 Rn 07/07/ 2023			X	X				X											<p><b>Contribution de Mme FALARDI - Mobilité</b></p> <p>Je suis habitante de Villeneuve saint Denis depuis 4 ans.</p> <p>Les passages irréguliers des bus en heure creuse, week-end, ou le soir, limitent fortement les déplacements pédestres ou cyclistes.</p> <p>Le manque de piste cyclable pour rejoindre Villeneuve le Comte, ou l'axe du Val d'Europe est très gênant.</p> <p>Il est en effet pas possible de prendre son vélo sur une route limitée à 70km/h, où des voitures peuvent circuler à 90 sans sécurité.</p> <p>Plusieurs accidents de la route sont également arrivés ces dernières semaines pour le manque de signalisation de limitation de vitesse</p>
N° 26 Rn 07/07/ 2023			X			X		X											<p><b>Contribution de Mme Aurélie TUVÉRI - Circulation piéton</b></p> <p>Habitante de VSD depuis fin 2020, je déplore le manque de trottoir digne de ce nom.</p> <p>Il est difficile de circuler à pied avec des enfants en bas âge et encore moins avec une poussette.</p> <p>Souvent on se retrouve sur la voie de circulation car des voitures ou poubelles gênent le passage...</p> <p>De plus il est de plus en plus dangereux de s'engager en voiture en sortant du bois cirey.</p> <p>En effet, la priorité à droite n'est souvent pas respecté...</p> <p>Il serait peut-être envisageable de mettre un Stop.</p> <p>Les zones de promenades sont aussi trop restreintes, on étouffe...</p>
N° 27 Rn 07/07/ 2023																			<p><b>Contribution de Mme Salah FODIL -partage espace publique</b></p> <p>Tout d'abord, il semble étonnant que le plan de mobilités soit pensé après le plan d'urbanisme, il me semble que celui-ci devrait être anticipé compte tenu des chiffres existants en amont ainsi que d'une cohérence prévisible même si certaines communes peuvent changer d'ambition suivant les tendances électorale il y a un plan directeur imposé par les acteurs économiques important Disney, V2illage Nature et les différentes zones d'activités déjà existantes, il me paraît évident que le</p>



Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	
				X															Intégralité du texte des contributions
				X															<p>Certains habitants sur la commune de Villeneuve saint Denis aimeraient bien soigner leurs diabètes en pratiquant les 35 mn de vélo journalier préconisé par le médecin, mais ils n'osent plus emprunter le réseau qui n'est pas sécurisé à Villeneuve saint Denis l'école se trouve à 800 mètres du quartier du Gibet et bien pas question de les laisser parcourir cette petite distance à vélo ou à pied , Messieurs Mesdames les élus souhaitent développer l'urbanisme sur le Val d'Europe qui est déjà bien saturé , Messieurs Mesdames les élus vous parle de patrimoine écologique et remplacent les espaces verts les culture par du béton tout en vous laissant poireauter dans votre voiture à la sortie de l'autoroute au risque de vous faire percuter par un poids lourd déboulant à 90 km h ce n'est pas raisonnable, je pense</p> <p>Quant aux transports en commun, on peut dire qu'ils sont pratiquement inexistant</p>
N° 28 Rn 07/07/ 2023				X	X	X		X											<p><b>Contribution de Mme Magalie DESCHAUME - Habitante de VSD</b>  Habitante de VSD depuis 4 années, nous déplorons l'inexistence de transports en commun en soirée et surtout les week-end et jours fériés.  Nous sommes à 4 km de VDE et pourtant le trajet met 40 minutes lorsque le bus passe....pour se rendre à la gare après moult détours.  Comment faire lorsque vous avez 17 ans pour se rendre au RER.? Aucune possibilité en vélo et encore moins à pied. Il est fort dommage que les projets d'aménagements de voies douces ne concernent pas les habitants de notre si charmant village.</p>
N° 29 Rn 07/07/ 2023			X		X			X											<p><b>Contribution de M. Emilio NUNEZ - Piste cyclable voir trottoir</b>  Habitant de Villeneuve Saint Denis  Je regrette que depuis des années nous n'ayons toujours pas de pistes cyclables, nous reliant aux villes voisines ! Surtout vers Serris où se trouve la gare le centre commercial et surtout le bassin d'emploi avec une zone d'activité en pleine expansion  Cela nous oblige tous à prendre nos véhicules thermiques pour si peu de trajet</p>
N° 30 Rn 08/07/ 2023			X			X		X											<p><b>Contribution de M. Khalid EL FATHI - Contribution à l'enquête publique sur le PLM de Marne-la-Vallée (2023-2027)</b>  À l'attention de la Commission Aménagement-Habitat-Transports-Mobilités de VEA,  Dans le cadre de l'enquête publique relative au futur Plan local des mobilités de Marne-la-Vallée pour la période 2023-2027, je souhaite partager quelques préoccupations en tant que résident de Villeneuve-Saint-Denis, l'une des 31 communes concernées par ce plan.  En premier lieu, l'absence de trottoir devant mon domicile au 41 bis rue Sainte-Christine représente un danger considérable pour les piétons. La circulation des véhicules, parfois à des vitesses excessives, met en danger la sécurité des piétons,</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
			X			X													<p>notamment celle des enfants. J'appelle donc à la mise en place d'un aménagement adapté pour garantir la sécurité des piétons sur cette route.</p> <p>En outre, la vitesse excessive des véhicules sur les routes départementales, notamment la D21, est une source majeure d'inquiétude. Avec quatre accidents enregistrés en quatre semaines, des mesures pour améliorer la sécurité routière s'imposent. Celles-ci pourraient inclure l'installation de radars pédagogiques, le renforcement de la signalisation et la création de zones à vitesse réduite.</p> <p>Par ailleurs, j'aimerais mettre en lumière les difficultés rencontrées pour accéder aux espaces verts environnants, tels que le Bois de Grains et le Bois des Charbonniers. À cet égard, je propose la mise en place de chemins piétons et de voies cyclables, notamment entre Villeneuve-Saint-Denis et Villeneuve-le-Comte. Ces infrastructures contribueraient à la fois à la sécurité des déplacements et à la promotion de la mobilité douce.</p> <p>Je tiens à insister sur l'importance de prendre en compte les besoins spécifiques des habitants de Villeneuve-Saint-Denis dans l'élaboration de ce Plan local des mobilités. J'espère que notre voix sera entendue et que nos préoccupations seront prises en compte dans la planification de notre cadre de vie pour les années à venir.</p> <p>Je vous remercie de l'attention que vous porterez à ces requêtes et je reste à votre disposition pour toute question ou précision supplémentaire.</p> <p>Cordialement,</p>
N° 31 Rn 08/07/ 2023			X			X		X											<p><b>Contribution Anonyme</b></p> <p>Dans le cadre de l'enquête publique relative au futur plan local des mobilités de Marne la vallée, nous aimerions partager nos difficultés rencontrées sur la commune de Villeneuve Saint Denis.</p> <p>Nous avons très peur pour la sécurité de nos enfants qui doivent marcher sur la route pour aller au centre ville ou prendre le bus scolaire. Il y a aucun trottoir ou piste cyclable ce qui rend la route très dangereuse pour nos enfants. Les véhicules roulent très vite rien n'est fait pour ralentir la vitesse. Nous aimerions que les aménagements soient revus pour la sécurité de nos enfants mais aussi pouvoir accéder au centre ville sans aucune difficulté.</p> <p>De plus les horaires de bus (32) ne sont jamais respectés ce qui pose un réel problème pour arriver à l'heure au collège de Tournan.</p>
N° 32 Rn 08/07/ 2023			X												X				<p><b>Contribution de M. Joël ROYNARD - Sécurité des Habitants</b></p> <p>4 accidents en 1 mois sur la D88 pour un village Comme Villeneuve Saint Denis c'est beaucoup et c'est trop il faudrait voir à aménager la rue Principale pour faire réduire la vitesse des automobiles</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
										X									soit par des chicane alternées ou des feux tricolores mais surtout pas de ralentisseurs du type Coussins Berlinois car le passage de poids lourds occasionnerait une nouvelle gêne pour les habitants à savoir une grande nuisance sonore. sauf si elles sont placées avant l'entrée du village Jusqu'à aujourd'hui il n'y a pas eu de Décès mais il ne faut pas attendre d'en avoir pour réagir  de plus Villeneuve Saint Denis manque de stationnement des chicane comme citées plus haut permettraient des créer des stationnements alternés
N° 33 Rn 08/07/ 2023			X					X							X				<b>Contribution de Mme Laurence HALLAIS - Trafic routier</b> En tant qu habitante de Villeneuve saint denis, je déplore le trafic routier incessant sur la départementale qui traverse le village et la vitesse excessive, 5 accidents ces dernières semaines. Merci de prendre en compte ses désagréments Bien cordialement
N° 34 Rn 08/07/ 2023			X		X	X		X							X				<b>Contribution de Mme Anais SANTO - Villeneuve saint Denis / route de Serris D88a</b> La vitesse excessive sur les routes de notre commune ont un impact très important sur nos sorties / balades. Nous habitons route de Serris sur la D88A, l'an dernier, un véhicule qui a fait un deli de fuite .. a embouti notre mur de clôture occasionnant de gros dégât. les accès aux bois, à l'école ou bien au cimetière sont impossibles en piéton ou en vélo, cela est bien trop dangereux. Des ralentisseurs devraient être installés à l'entrée et à la sortie du Gibet pour notre sécurité et celle de nos enfants grandissant dans cette commune.  Les trottoirs doivent être aménagés de façon à ce que les piétons soient en sécurités.  Un parking à proximité du Gibet serait un gros + pour pouvoir recevoir nos familles / amis en toute sécurité sans devoir garer nos véhicules le long de la départementale.  En résumé; le Gibet a besoin d'attention - d'aménagement pour notre sécurité.

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottoir	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	
																			Intégralité du texte des contributions
																			
N° 35 Rn 08/07/ 2023			X			X		X							X				<p><b>Contribution Anonyme - La mobilité à Villeneuve-Saint-Denis</b></p> <p>Bonjour, A Villeneuve-Saint-Denis, il n'y a pas de vrai trottoir. Il n'y a pas de possibilité de rejoindre à pied ou à vélo les communes adjacentes, ou même d'autres quartiers du village (ex : depuis le coeur du village, nous ne pouvons pas aller au Gibet ou à La Dénicherie). Nous ne pouvons pas non plus rejoindre à pied ou à vélo d'autres zones telles que les forêts.</p> <p>Les voitures et camions circulent beaucoup trop vite à proximité et dans le coeur de village.</p> <p>Les bus ne sont pas assez fréquents.</p> <p>Vouloir se déplacer voire faire du sport s'avère à la fois dangereux (véhicules nombreux/pressés et absence de voie piéton/liaison douce dédiée) et monotone (une seule rue possible pour se promener, la Rue du Bout du Monde).</p> <p>J'aimerais sincèrement pouvoir utiliser des moyens de transports plus verts (marche, cyclisme, etc.), mais j'ai le sentiment qu'ici, à Villeneuve, si nous n'avons pas de voiture nous sommes pénalisés. Il est extrêmement regrettable de ne résider qu'à quelques minutes de Val d'Europe, mais de ne pas avoir la possibilité de s'y rendre par ses propres moyens.</p>
N° 36 Rn 08/07/ 2023					X														<p><b>Contribution Anonyme - Voie piétonne et cyclable</b></p> <p>La mairie nous avait parlé de pistes cyclables et voies piétonnes pour accéder aux villes alentours de Villeneuve Saint Denis mais où cela en est-il ?</p>
N° 37 Rn 09/07/ 2023													X						<p><b>Contribution de Mme Tania DERSUHAKIAN - améliorer la ville VILLENEUVE SAINT DENIS</b></p> <p>-IL FAUDRAIT POUVOIR ACCEDER AU BOIS , CE N'EST PAS NORMAL DE SE FAIRE VIRER PAR LES CHASSEURS, C'EST DOMMAGE DE NE PAS POUVOIR PROFITER DU BOIS ALORS QUE C'EST LE SEUL ACCÈS A PIED JUSQU'A VILLENEUVE LE COMPTE</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trotinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
			X			X				X			X					X	<p>-PAS NORMAL QUE LES CHASSEURS NE RESPECTENT PAS LES PÉRIODES DE CHASSE</p> <p>-VOITURES SE GARENT SUR LE BORDS DES DÉPARTEMENTALES DANS LES VIRAGES= TRÈS DANGEREUX ( A L'ENTRÉE DE VILLENEUVE SAINT DENIS À LA SORTIE DU ROND POINT, POURTANT JE ME SUIS DÉJÀ PLAINT AUPRÈS DE LA MAIRIE</p> <p>-PAS DE VOIE POUR LES PIÉTONS = OBLIGER DE MARCHER SUR LA ROUTE</p> <p>-PAS NORMAL QUE LES HABITANTS DE LA RUE PRÉ BOYAU: LES HABITANTS DES MAISONS METTENT LEUR POUBELLES SUR DES PLACES POUR RÉSERVER LA PLACE, ALORS QU'ILS ONT DÉJÀ DES PLACES ATTRIBUÉES , C'EST TRÈS ÉGOÏTE DE LEUR PART !!</p>
N° 38 Rn 09/07/ 2023					X														<p><b>Contribution de Mme Ania JAVAUDIN - Rehausser les ambitions vélo</b></p> <p>1. Rehausser les ambitions :</p> <p>Premièrement, il paraît incontournable de rehausser les ambitions du territoire concernant les déplacements vélo. L'Objectif national est de 9% part modal vélo en 2024. En 2030 : 12 %. Ici, 4,2 % en 2028. Très, très loin des objectifs nationaux.</p> <p>Priorité absolue pour les aménagements sécurisés. Comme dit le dicton : "plus de pistes, plus de cyclistes".</p> <p>Et en moindre pour une 2e 'Maison du vélo' et des passerelles.</p> <p>2. Les cyclistes jugent...</p> <p>Le Baromètre des Villes Cyclables de 2021, initié par la FUB et relayé par les associations ici, indique comment les cyclistes jugent leurs conditions de circulation. Pour la première fois on a les résultats pour quatre communes sur le territoire de Marne et Gondoire : Thorigny, Lagny sur Marne, Saint Thibault des Vignes et Bussy Saint Georges. Leurs réponses ont pu être analysés pour les communes ayant fourni 50 réponses ou plus. Chaque note est la moyenne portant sur différents aspects : sécurité, efforts de la commune, services, stationnement et confort.</p> <p>Sur une échelle de A+ à G toutes ces communes ont une note, tous en dessous la moyenne.</p> <p>Premier constat : Saint Thibault des Vignes est classé D "moyennement favorable", Bussy Saint Georges classé E "plutôt défavorable", Lagny sur Marne F "défavorable" et Thorigny G "très défavorable".</p> <p>Une autre information que livre l'enquête est la progression ressentie par les cyclistes : Lagny score -12, Bussy -6, Thorigny -35 et avec au-dessus des autres St.Thibault avec + 35. La nouvelle piste cyclable dans cette commune qui traverse la A104 en est pour quelque chose.</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
					X														<p>3. Appliquer les décrets dans chaque commune : Trop de communes sur le territoire n'appliquent pas la réglementation. Ça va de soi de respecter et appliquer les différents décrets et installer les panneaux : -double sens cyclables (décret n°2008-754 du 30 juillet 2008) -tourner à droite (Décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010) -sas vélo (Décret n°2015-808 du 2 juillet 2015) -art. 9et l'article L228-2 du Code de l'Environnement : caractère obligatoire de l'aménagement d'itinéraires cyclables lors de la réalisation/rénovation de voies urbaines.</p> <p>4.Réalisations en attente... Dans le 'Marne et Gondoire hebdo N°16 du 12 juillet 2022' on peut lire : "Le schéma directeur des liaisons douces de 2015 a été en grande partie réalisé..." Or, la D231 entre Lagny sur Marne et Chanteloup dont l'aménagement figurait déjà sur le Plan Local Déplacement de 2008 ne trouve toujours pas de solution cyclable... Pareil pour la D 418 entre le rond-point à l'entrée de la ville de Lagny Sur Marne(proche Mac Do) et le centre de Lagny. Depuis le PLD de 2008, voté par l'aggló, 15 ans après rien a été fait pour ces 2 tronçons. Des avancées ont pu être réalisées. Dans le 'Baromètres' les cyclistes 'colorent' ces tronçons en rouge : à aménager en priorité.</p> <p>5.Stationnement : La Loi d'orientation des mobilités (LOM) avait fixé en juin 2021 le nombre de stationnements vélo à réaliser dans les gares d'Île-de-France d'ici le 1er janvier 2024. À moins de quelques mois de l'échéance, le compte n'y est pas : contacter la SNCF et la RATP pour accélérer le rythme de déploiement et à tenir leurs engagements. Stationnement vélo en gare : préconisations pour faire mieux et plus vite. Déployer rapidement des arceaux en libre accès. Installer du stationnement temporaire en attendant des projets plus lourds. D'ailleurs le nombre d'arceaux à la Gare Lagny-Thorigny implantés depuis la réfection du pole gare :16 coté Sud-Ouest (sans protection);2 fois 5 coté Sud-Est près du nouveau souterrain (avec un pare pluie) ;3 fois 5 côté Nord, avec pare pluie (Sur Thorigny) Donc au total 41 arceaux soit 82 vélos pouvant être attachés en théorie.</p> <p>6.Les passerelles : Une passerelle pour piétons et cycles va franchir l'autoroute A4 entre Ferrières-en-Brie et Bussy-Saint-Georges. L'opération de 2,4 millions d'euros va être réalisé. 480 000 euros sont à la charge de la communauté d'agglomération. Le reste est pris en charge par la Région notamment" (source Marne et Gondoire hebdo N°16 12 juillet 2023)</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet		
															X					<p>Avec le projet de 4 voire 5 autres passerelles et le coût que cela engendre pour l'agglomération, il serait préférable d'investir cet argent dans plus de km de pistes cyclables.</p> <p>7. Ensuite les 'restes'</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* voie partagée avec les piétons (en face du magasin BIO) trop étroite ; conflit de partage.</li> <li>* panneaux de pub qui empêchent les automobilistes de voir les cyclistes ou piétons qui veulent traverser (accident récemment RD 418)</li> <li>* au niveau du rond-point de l'Esplanade : traverser 3 fois la route pour continuer la piste cyclable.</li> <li>* des niveaux "zéro" qui n'existent pas</li> <li>* manque d'entretien : avec des trous et/ou racines</li> <li>* poteaux en fer au milieu.</li> <li>* arbre au milieu d'une nouvelle piste (au niveau du St. Germain)</li> <li>* En venant de Lesches (ou Jablines) à l'entrée de Chalifert : interdiction sauf bus. La municipalité a oublié les cyclistes, a préféré qu'on passe par la D 934 qui est plus dangereux. Tout droit, en prenant la rue principale rue Charles Vaillant, est le parcours le plus court vers le Chemin de Meaux pour rejoindre Lagny.</li> <li>* trop de barrières en bois : impossible pour vélo-cargo, vélo avec remorque-enfants ou 'longtails' de passer</li> <li>* Zone 30, défauts partiels de signalisation du double-sens cyclable</li> <li>* instaurer les carrefours dits 'hollandais'</li> <li>* plus de pistes pour enfants cyclistes</li> </ul> <p>Une demande à l'agglomération :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Faire chaque année un inventaire des kilomètres réalisés,</li> <li>- Coopération avec les cyclistes (individuel ou en association) qui connaissent bien le terrain : proposition un comité trimestriel</li> </ul> <p>Cycliste de tous les jours et de 4 saisons</p>
N° 39 Rn 09/07/ 2023			X			X		X								X				<p><b>Contribution Anonyme – Villeneuve-Saint-Denis</b></p> <p>Modifier le carrefour entre la mairie et l'Eglise de Villeneuve Saint Denis qui sont des priorités à droite. Très difficile de circuler surtout pendant les heures de pointes.</p> <p>Et également modifier la vitesse au sein de Villeneuve Saint Denis, des automobilistes sont au-delà de 50km/h lors de la traversée, et rend dangereux rien que le fait d'être piéton même sur les trottoirs.</p>
N° 40																				<p><b>Contribution de Mme Josette LUCAS – Tracé de la piste cyclable RER VELO à Chanteloup en Brie</b></p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions	
Rn 09/07/ 2023			X		X										X				<p>Ayant vu le plan général de la future piste cyclable RER VELO qui apparemment passe à Chanteloup en brie 77 sur l'avenue de la jonchère et le boulevard de la plaine, possédant un terrain situé le long du rond point reliant ces 2 avenues (parcelle C76), j'aimerais savoir si la piste cyclable va passer le long de mon terrain et si celui-ci va être impacté par les travaux.</p> <p>Je joins un plan à ce message.</p> <p>Vous remerciant par avance pour ces informations, je vous prie de croire en mes cordiales salutations.</p>	
N° 41 Rn 09/07/ 2023			X		X	X		X							X				<p><b>Contribution de Mme Christine BRIXHE FODIL - plan local des mobilités de marne la vallee 2022 2023</b></p> <p>Habitante du givet à Villeneuve st denis, je suis désolée de constater que rien n'a été prévu pour me permettre de me rendre dans le bourg ! Aucun trottoir et aucune piste cyclable !! Cette route est extrêmement dangereuse et ne peut donc être parcourue à pieds! Les voitures y circulent trop rapidement et moi même, lorsque j'emprunte cette route la nuit avec mon véhicule ne suis pas rassurée car les différents virages ne permettent pas de voir les voitures en face! Bref, une piste cyclable ainsi qu'un trottoir me semblent indispensables! Il serait également judicieux de faire en sorte de ralentir la vitesse sur la RD21! Par ailleurs, il est également à déplorer le manque de transports en commun nous permettant de nous rendre au rer du val d'europe.</p>	
N° 42 Rn 09/07/ 2023			X					X							X				<p><b>Contribution de M. Philippe HUSSON - Vitesse excessive dans l'agglomération de Villeneuve Saint Denis.</b></p> <p>Nous avons constaté depuis plusieurs mois que les véhicules qui traversent le village de Villeneuve Saint Denis roulent de plus en plus vite et ne respectent plus les priorités à droite.</p> <p>Par ailleurs nous avons aussi une recrudescence d'excès de vitesse dans les rues transversales à la D21, pour exemple la remontée de l'allée verte avec des accélérations violentes, ainsi que dans la rue du bout du monde.</p> <p>Il faudrait passer la totalité de la commune de Villeneuve Saint Denis ainsi que le Givet à 30 km/h et demander aux gendarmes d'effectuer des contrôles de vitesse à l'aide de radar jumelle.</p>	
N° 43 Rn 10/07/ 2023			X		X	X		X							X				<p><b>Contribution Anonyme - Mobilité à Villeneuve saint denis</b></p> <p>Vitesse excessive sur la D21 dans la rue Sainte-Christine</p> <p>Chemin piéton et voie cyclable entre Villeneuve saint Denis et Villeneuve le comte et entre Villeneuve saint Denis et le Givet.</p>	
N° 44																			<p><b>Contribution Anonyme - Transport en bus : signal politique fort</b></p>	

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
Rn 10/07/ 2023				X															<p>1. Ce qui se fait dans l'agglomération de Dunkerque peut se faire ici.</p> <p>En septembre 2018, Dunkerque est devenue la plus grande agglomération française à mettre en place des trajets gratuits en bus sur son territoire.</p> <p>L'initiative a entraîné une augmentation drastique de l'utilisation du bus par les habitants, de l'ordre de plus de 60 % pendant la semaine et de plus de 120 % le weekend.</p> <p>Pour Dunkerque, le transport gratuit constitue un signal politique fort, et également intelligent.</p> <p>Plus largement, le projet a permis des avantages tels que la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport; l'amélioration des services a encouragé davantage de personnes à privilégier les transports publics par rapport à la voiture.</p> <p>Cela a contribué à réduire les inégalités en matière de mobilité en proposant des transports gratuits plus fréquents et plus près des habitants, des lieux d'activité, des commerces et des loisirs.</p> <p>La CUD et Transdev sont partenaires pour le bus gratuit jusqu'en 2024.</p> <p>Et pour le financement ici: le Fonds européen de développement régional est là pour aider.</p> <p>Et en attendant les études et le financement pourquoi ne pas commencer avec la ligne 37, ou les autres lignes le weekend ?</p> <p>2. plus de fréquence des bus (le weekend les gens vont aussi au travail)</p> <p>3. installer des ceintures de sécurité dans les bus pour attacher/bloquer le fauteuil roulant, et empêcher qu'il bouge.</p> <p>et pour aller plus loin:</p> <p><a href="http://www.obs-transport-gratuit.fr/travaux-164/etudes-de-l-observatoire-175/dunkerque-les-effets-de-la-gratuite-totale-sur-la-mobilite-des-jeunes-billet-4667.html">http://www.obs-transport-gratuit.fr/travaux-164/etudes-de-l-observatoire-175/dunkerque-les-effets-de-la-gratuite-totale-sur-la-mobilite-des-jeunes-billet-4667.html</a></p> <p><a href="http://www.obs-transport-gratuit.fr/les-villes-du-transport-gratuit-163/gratuite-pour-la-grande-majorite-des-usagers-5094/">http://www.obs-transport-gratuit.fr/les-villes-du-transport-gratuit-163/gratuite-pour-la-grande-majorite-des-usagers-5094/</a></p>
N° 45 Rn 10/07/ 2023	X																		<p><b>Contribution Anonyme - Observations sur l'ensemble des documents mis en consultation</b></p> <p>vous trouverez en pièce jointe mes remarques concernant les différents documents mis en ligne dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de PLM du Siemu.</p> <p><b>Remarques générales :</b> Il faut une politique ambitieuse pour inciter les habitants à recourir aux mobilités actives et aux transports en commune</p> <p>Je m'interroge sur certains chiffres annoncés comme ambitieux dans ce futur PLM car normalement la part modale des déplacements à vélo est au niveau national de 9% en 2024 et de 12% en 2030. On ne peut donc pas se contenter de 4% localement.</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	
				X					X				X						
																			Intégralité du texte des contributions
																			<p>Le périmètre du Siemu ne concerne pas le pôle gare de Torcy mais à aucun moment, il n'est fait mention de "la liaison à assurer" car un certain nombre d'habitants sur le territoire du Siemu se rend sur ce pôle gare et donc il faut une continuité et un travail en commun.</p> <p>Il est dommage que certaines études restent confidentielles et ne puissent être communiquées au Siemu pour avoir un PLM qui tienne compte davantage de l'urbanisation à venir qui est quand même un enjeu de taille en matière d'impact sur les mobilités et sur la qualité de l'air et le bruit (plus de circulation routière de particuliers, plus de transport de marchandises, ...)</p> <p>Il est important d'avoir des indicateurs pour le suivi de la mise en oeuvre de ce qui est présenté dans le PLM. Les indicateurs sont parfois plus des tendances que de réels indicateurs. C'est essentiel pour évaluer la mise en oeuvre en cours de plan et à la fin. Il ne faut pas que le PLM ne soit qu'un ensemble de mesures qui relèvent de l'incantatoire et non de l'opérationnel.</p> <p>Certaines mesures ne sont pas forcément des caps à atteindre mais plutôt des souhaits ce qui en atténue la portée et l'intérêt, même si je comprends bien la nécessité de hiérarchiser les actions pour des questions de faisabilité. Certains points restent à l'état du diagnostic et manquent d'opérationnalité et de visibilité sur ce qui sera réellement mis en oeuvre par les collectivités.</p> <p>Il est essentiel également d'avoir un comité de suivi qui associent les parties prenantes dont des associations représentant la société civile, les cyclistes, les usagers des transports en commun, ... ce suivi doit se faire tout au long de la durée du plan pour voir si les mesures sont bien lancées, mises en oeuvre et sont adaptées aux besoins des usagers.</p> <p>Des visites sur le terrain et pourquoi pas mettre en selle les élus et ceux qui les accompagnent dans les projets sont des points à envisager car tant que l'on ne pratique pas, tout reste théorique et on ne se rend pas compte du manque de sécurité des déplacements qui peuvent être en outre inconfortables...</p> <p>enfin, le Siemu est peu connu des habitants et la mise en oeuvre de certaines actions nécessitera un travail de communication important ne se limitant pas aux seuls outils numériques.</p> <p><b>Commentaires sur le diagnostic :</b>  <u>Transports en commun :</u>          Difficultés pour le pôle Lagny mais a priori pas d'étude programmée donc on ne peut qualifier ces problèmes de résiduels au regard notamment de l'explosion de population prévue (logement et emploi)</p> <p>L'accès aux gares : la voiture ne sera remplacée par un déplacement en bus que si l'offre est intéressante (horaires tardifs, fréquence suffisante et offre en week-ends), en vélo que si pistes cyclables sécurisées et stationnement sécurisé en gare sont proposés.</p> <p>La difficulté de circuler en bus sur le territoire couvert par le Siemu concerne également les trajets pour aller de certaines villes à d'autres, ce qui favorise largement les déplacements en voiture même pour quelques kilomètres.</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet
					X											X		
Intégralité du texte des contributions																		
<p>Certaines lignes de bus sont d'ores et déjà saturées aux heures de pointe ce qui ne favorise pas le recours à ce moyen de déplacement. Ce sera encore moins le cas à l'avenir du fait de l'urbanisation croissante.</p> <p>Il est nécessaire d'adapter la taille des bus au flux de voyageurs transportés, de réfléchir au TAD pour certains trajets avec une meilleure communication et un meilleur service.</p> <p>Le lien entre le territoire couvert par le Siemu et le pôle gare de Torcy n'est pas évoqué. Or des habitants de diverses communes de la CAMG se rendent sur Torcy pour prendre le RER.</p> <p><u>Déplacements à vélo :</u>  Pour le vélo, ne pas oublier la connexion entre la CAMG et PVM. Or des habitants de diverses communes de la CAMG se rendent sur Torcy pour prendre le RER.</p> <p>Pour se déplacer à vélo : traiter les discontinuités même les petites, le confort (supprimer les ressauts, entretenir les pistes, ...), la sécurité des déplacements (piste sécurisées, marquage, ...) et le stationnement vers les points importants (commerces, zones culturelles et sportives, établissements scolaires et d'enseignement...).</p> <p>Les zones de rencontres ou dites apaisées limitées à 30 km/ ne sont pas la solution pour le développement du vélo en particulier sur les grands axes routiers avec présence de bus également. Le cas de Lagny est assez emblématique en la matière.</p> <p>Le recours à d'autres moyens de déplacement que la voiture (hors autopartage et covoiturage) nécessite de la communication mais aussi des infrastructures qui tiennent la route pour convaincre. Il faut aussi développer sur le territoire le « savoir rouler à vélo » à tous les âges.</p> <p>Problème de la durée (temps long pour créer des modes alternatifs à la voiture) ce qui ne favorise pas à brève échéance des changements de pratique de mobilité.</p> <p><u>Accessibilité :</u>  Il est regrettable de constater que certaines communes ne sont toujours pas en conformité avec une loi de 2005 qui a déjà fait l'objet d'aménagement pour n'entrer en vigueur qu'à partir de 2015 avec des échéanciers qui s'étalaient au maximum jusqu'à 9 ans dans certains cas !</p> <p><u>Sur le scolaire et le tourisme :</u>  Les mobilités sont à voir par rapport aux cartes scolaires et certains établissements comme les lycées se situent effectivement en-dehors de la zone du Siemu notamment sur PVM d'où l'importance encore une fois de faire le lien avec ce territoire.</p> <p>Le tourisme impacte a priori les déplacements en RER A et le diagnostic n'a pas l'air d'en faire état.</p> <p><u>Logistique :</u> Se reporter aux commentaires sur le rapport.</p>																		



Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
					X					X									<p>coupsures des pistes (dangerosité, ressaut, ...) et de ne pas penser seulement aux déplacements à vélo pour aller ou repartir des gares.</p> <p>Qu'il s'agisse de déplacement à pied ou à vélo, il est parfois difficile pour certains usagers de se rendre par ces moyens dans certains endroits. Un exemple emblématique à l'heure de la mise en avant de la consommation locale : l'accès à la ferme de St Thibault des Vignes. En effet, ni cheminement piéton sécurisé ni piste cyclable ne permettent l'accès à cette exploitation agricole très fréquentée.</p> <p><u>Fiche Développer un réseau d'itinéraires cyclables qualitatif :</u> Voir ci-dessus.</p> <p>Les itinéraires et leur aménagement doivent passer par une concertation avec les associations de cyclistes du territoire pour éviter certaines aberrations (pistes finissant dans un arbre, ...). Ces associations ne sont pas citées comme partenaires.</p> <p>Sur le territoire de la CAMG, certaines pistes cyclables nécessitent d'être rénovées (quid des pistes bosselées et dangereuses à proximité des arbres et sans aucun avertissement pour le cycliste qui n'est pas au courant avec risque de chutes en particulier de nuit ?), d'avoir des ressauts raisonnables et non brutaux afin d'éviter les « secousses » et d'abîmer les vélos. Le CEREMA donne pourtant des recommandations qui n'ont pas été appliquées lors de la création de certains pistes sur la CAMG ( <a href="https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable">https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable</a> )</p> <p><u>Fiche Développer une offre de stationnement vélo diversifiée :</u> Associer les associations de cyclistes dans le choix de l'offre de stationnement car les stationnements doivent permettre la sécurisation des vélos, ne pas les abîmer... Il faut du pratique et du fonctionnel avant toutes choses et non que le choix porte avant tout sur l'esthétique.</p> <p>Les stationnements doivent aussi se trouver au niveau des commerces.</p> <p>Enfin, les établissements scolaires dépendent des communes, du département et de la région donc il faut une impulsion à ce niveau aussi.</p> <p>Une interrogation : pourquoi le stationnement des vélos cargos est envisagé pour l'espace privé et non pour l'espace public car pour faire ses courses ou emmener ses enfants à l'école, c'est un moyen de déplacement intéressant et le stationnement peut se faire en zone publique ?</p> <p>La mise en place de consignes sécurisées sur l'espace public accessibles à tous pour permettre, par exemple, aux personnes habitant en immeuble sans local à vélo de pouvoir stationner de façon sécuritaire leur vélo en particulier les VAE n'est pas évoquée.</p> <p><u>Fiche Développer les services et la communication autour du vélo :</u> Des propositions essentielles pour le développement du vélo.</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concentration	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	
				X												X			Intégralité du texte des contributions
									X										<p>Ne pas seulement promouvoir l'usage du vélo et le savoir rouler à vélo mais aussi sensibiliser tous les usagers sur le code de la route, sur la coexistence des différents moyens de locomotion. De nombreux automobilistes ne connaissent pas certains points du Code de la route par rapport aux cyclistes (distance pour doubler, zone cyclistes à certains feux, ...), des piétons déambulent sur les pistes cyclables alors qu'un espace de cheminement bien identifié leur est réservé, ...</p> <p><u>Fiches Améliorer la performance et le confort du réseau bus et Redéployer l'offre bus pour mieux répondre aux besoins</u> : La performance du réseau de bus passe également par une offre adaptée aux besoins des usagers : fréquence, horaires, circulation le week-end, maillage pour aller d'une ville à l'autre (ne pas penser qu'aux circulations vers et depuis les gares)... sans oublier d'avoir le personnel en nombre suffisant pour assurer un service de qualité.</p> <p>Par ailleurs, la croissance importante de la population sur le territoire demande de repenser certains points cités ci-dessus car à l'heure actuelle aux heures de pointes, certains bus partent surchargés de la gare de RER de Torcy et ne sont pas en capacité de prendre des usagers sur les arrêts suivants. Il en sera de même dans certaines zones où les nouvelles constructions sur le trajet augmenteront le nombre d'usagers et les bus ne pourront plus cheminer les habitants déjà présents jusqu'aux gares.</p> <p><u>Fiche Améliorer l'accessibilité PMR du réseau de bus</u> : Une nouvelle fois, cela est surprenant qu'une loi datant de 2005 ne soit pas mise en oeuvre au niveau des lignes stratégiques et renvoie sur des objectifs à atteindre en 2028 soit 23 ans après la date de publication de la loi. La mise en accessibilité est un sujet d'importance qui souvent entraîne des dossiers lourds à mettre en oeuvre et qui prennent du temps mais la loi n'est pas récente. L'étude Siemu sera réactualisée et les sommes en jeu seront sûrement plus conséquentes que celles annoncées en 2016-2017 (est-ce que les subventions couvriront les dépenses ?). Espérons que cette fois sera la bonne.</p> <p><u>Fiche Permettre le rabattement en véhicule particulier sur les gares du territoire tout en incitant à l'usage des autres modes</u> : Avoir des solutions pour se garer en gare reste d'importance du fait des horaires de bus qui ne permettent pas une alternative à la voiture pour des horaires tardifs et le week-end.</p> <p><u>Fiche Créer de nouvelles infrastructures routières en lien avec le développement du territoire</u> : La création de routes doit s'accompagner, à chaque fois que cela a un sens, au développement de pistes pour les mobilités actives, sinon la voiture restera le moyen de déplacement privilégié. Elle ne doit se faire qu'en ultime recours pour éviter d'être un moyen de promotion des déplacements à voiture.</p> <p><u>Fiche Améliorer la sécurité routière</u> : La sécurité routière c'est également rappeler à chaque usager ses droits et devoirs, en particulier envers d'autres formes de mobilité et cela n'apparaît pas car il est uniquement prévu une action de communication vers le public des jeunes.</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
												X							<p><u>Fiches Axe G Marchandises</u> : Pour rappel, il avait été proposé de travailler sur ce sujet sur le territoire concerné dans le cadre du programme InterLUD spécialisé sur le sujet de la logistique durable et aucune suite n'a été donnée. C'est un sujet important pour les entreprises du territoire et certaines collectivités franciliennes (Ville de Paris, MGP, ...) travaillent d'ores et déjà sur ce sujet soit dans le cadre de charte de logistique urbaine soit de le cadre de la mise en place d'une ZFE-m. Dans la réflexion et la mise en place d'une gouvernance sur ce sujet, il pourrait être utile de se rapprocher des porteurs du programme cité et des organisations professionnelles représentant les transporteurs et les métiers de bouche par exemple (CGAD Ile de France) qui travaillent déjà sur ce sujet avec d'autres collectivités franciliennes. Je reste à votre disposition pour vous fournir des contacts avec le programme InTerLUTD et la CGAD Ile de France.</p>
N° 46 Rn 10/07/ 2023			X	X		X		X											<p><b><u>Contribution Anonyme - Sécurité</u></b>  Améliorer la sécurité des piétons  Réduire vitesse dans le village Villeneuve Saint Denis  Améliorer accès au bois de grains  Étendre les horaires du bus 32 plus tard le soir</p>
N° 47 Rn 10/07/ 2023			X							X									<p><b><u>Contribution Anonyme - Plan de mobilité</u></b>  À Villeneuve-Saint-Denis, il est de moins en moins facile de stationner et de circuler que ce soit à pied en vélo ou en voiture. Le trafic routier sur les départementales qui traversent notre village est de plus en plus important, il y a d'ailleurs de plus en plus d'accidents (en juin 2023, 4 en accidents en 4 semaines). Il est de moins en moins facile de se garer. De nombreux véhicules stationnent sur les trottoirs ce qui oblige les piétons à descendre sur la chaussée pour progresser. Ce n'est pas normal ! C'est déjà difficile pour tout le monde, mais ça l'est encore plus pour les parents qui promènent leurs enfants en bas âge dans des poussettes. Autre chose, dans un tel contexte, une personne handicapée en fauteuil ne peut tout simplement pas se déplacer. À propos des trottoirs, leur état dans le village est à certains endroits déplorable. Enfin, il y a un manque criant de chemins piétons et de voies cyclables. En l'absence de chemin sécurisé le long de la D88a, se rendre au cimetière à pied est dangereux. Il faut donc emprunter la voiture pour s'y rendre. Pour quelques centaines de mètres, c'est vraiment dommage. Il n'y a pas non plus de voix douces pour par exemple relier Villeneuve-Saint-Denis et Villeneuve-le-Comte. Pas plus pour accéder aux différentes promenades en forêt pourtant pas très éloignées des habitations. Notre commune subit tous les inconvénients de du développement de Val d'Europe agglomération et de Marne-la-Vallée mais n'en retire aucun avantage, en tout cas en matière de mobilité.</p>
N° 48 Rn 10/07/ 2023			X																<p><b><u>Contribution de Mme Chantal BERNARD - Vitesses excessives sur les départementales qui traversent notre village</u></b>  Nous sommes traversés par des départementales. Le trafic a considérablement augmenté ces dernières années et trop de véhicules circulent trop vite (il y a eu quatre accidents en quatre semaines dernièrement). Particulièrement les tracteurs et</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
																			autres gros véhicules ne respectent pas les limitations indiquées et font beaucoup de bruit lorsqu'ils passent sur les ralentisseurs. Pourquoi est-ce que les pouvoirs publics ne se mobilisent pas pour faire respecter la réglementation ?
N° 49 Rn 10/07/ 2023			X																<p><b>Contribution de M. Gérard BARBIER – Les déplacements utiles ou futiles</b>            Considérer la circulation particulière des "touristes" et l'estimation ou non des nuisances sonores de la circulation et des déplacements de tourisme dans les circuits des villes du Val d'Europe.</p> <p>Coté déplacements automobiles, les liaisons externes (entre autre vers le nord RN3-Meaux, Roissy sont considérées hors périmètre et leur impact local non anticipé ...) Alors que nous connaissons les bouchons sur Esbly, Saint-Germain-sur-Morin, que les feux progressivement installés sur la RD934 (à Chessy bientôt opérationnels à Coupvray) vont ralentir les trajets, y compris pour les TC.</p> <p>Il me semble illusoire d'imposer certains modes dans la durée du plan ( le TCSP, les vélos même VAE, quand on sait le parcours (poser les enfants -à l'école, au sport, aux activités, puis aller ou revenir du travail et les récupérer sur le parcours)... La question aussi pour les voitures électriques, et la durée d'immobilisation aux bornes de recharge, (j'entends que certaines stations d'autoroutes traitent plusieurs dizaines de milliers de véhicules /jour) ! Quelle vision est prévue sur le secteur ? Combien de bornes, une statistique d'usage des bornes actuelles est-elle disponible ? A t-elle fait l'objet d'une réflexion dans la présente étude ?</p> <p>Quel est l'impact envisagé des conséquences des exclusions des véhicules les plus émetteurs de CO2 dans les zones ZFE, sur les zones « périphériques » ? Ne risque t'on rapidement de voir la prolifération des véhicules rejetés, ce sujet a-t-il été débattu ? Un règle envisagée ?</p> <p>Merci de votre attention.</p>
N° 50 Rn 10/07/ 2023			X	X	X														<p><b>Contribution Anonyme – Création et développement</b>            Contribution : Nous souhaitons : - la création de pistes cyclables sécurisées pour sortir du village en vélo, actuellement très dangereux            - le développement et l'amélioration du passage des bus (horaires et fréquence)            - l'amélioration de la circulation routière trop dense et dangereuse dans le village, nouvelles signalisations pour fluidifier le trafic -réduction de la vitesse des véhicules</p>
N° 51 Rn 10/07/ 2023			X		X										X				<p><b>Contribution de M. Damien GOURON - Aménagement de Voirie</b>            Habitant du Gibet sur Villeneuve-St Denis, nous souhaiterions vivement que soit aménagée une route plus large pour se rendre sur le bourg, et notamment une piste cyclable et des trottoirs pour les piétons et ainsi permettre de pouvoir se rendre à pied à l'école de Villeneuve St Denis sans se mettre en danger.</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet		
																				Intégralité du texte des contributions
																				<p>Ainsi qu'une voie cyclable entre Villeneuve St Denis et Villeneuve le Comte.</p> <p>Nous sommes également chaque matin et chaque soir bloqués dans les embouteillages au niveau du Rond Point du Village Nature. Le soir, les bouchons remontent sur l'A4 et nous sommes contraints de stationner sur la bande d'arrêt d'urgence, parfois jusqu'au pont du TGV.</p> <p>Il est impératif d'aménager une 2x2 voies entre les différents Rond-point. Village Nature, Villeneuve St Denis X2 et dans un monde idéal jusqu'à l'obélisque au niveau du radar pour désengorger un maximum. A défaut de 2x2 voies, une 3eme voie en alternance d'un coté et de l'autre.</p> <p>Il en est de même sur la route qui mène à l'hôpital, qui est embouteillée soirs et matins alors que dès que nous arrivons au rond point, 2 X 2 voies sont faites pour aller sur Chessy à droite ou pour aller sur le Clos du Chêne. Il faudrait donc la même chose sur la route de l'hôpital.</p> <p>Merci pour votre écoute pour l'étude de ces projets.</p> <p>Cordialement Damien GOURON</p>
N° 52 Rn 10/07/ 2023					X															<p><b>Contribution de M. Christian BERTHOMIEU - Circulations actives : les usagers du vélo urbain</b></p> <p>Depuis plus de 15 ans nous œuvrons pour améliorer le réseau cyclable avec beaucoup de difficultés.</p> <p>Nous souhaitons que les institutions contribuent davantage à ce que les aménagements cyclables progressent grandement : c'est la condition pour passer de 2% de part modale à 9% comme le prévoit la LOM.</p>
N° 53 Rn 10/07/ 2023			X						X						X					<p><b>Contributions de M. Frederic VENANT - Aire de Co-Voiturage</b></p> <p>L'usage des infrastructures existantes est la manière la plus efficace et efficiente de créer des lignes de transport en commun reliant indirectement des pôles d'emploi et de vie. Par exemple, la liaison express entre Meaux et Torcy passe par l'autoroute A4.</p> <p>Pourquoi dans ce cas ne pas profiter des espaces en bordure d'autoroute sur la sortie 13 pour créer un parking, une aire de co-voiturage qui délesterait l'A4 de centaines de voiture et allégerait le budget des habitants du Sud-Est du département, contraint à l'usage de leur automobile?</p> <p>En permettant aux automobilistes de laisser leur voiture au plus près de deux pôles d'emploi majeur et en intensifiant la liaison par bus express vers la ligne A du RER, une telle facilité pourrait encourager le co-voiturage : plus besoin d'un conducteur attiré si une application permet de coordonner l'arrivée et le départ depuis cet échangeur.</p> <p>Les stations de l'autobus express emprunteraient dans le sens Province-Paris la large bande de terre entre l'autoroute et la zone d'activité à l'entrée de l'A4; dans le sens Paris Province, la création de la station irait de pair avec la refonte de la sortie 13, saturée aux heures de pointe. Une passerelle au-dessus de l'autoroute relierait les stations en sens opposé.</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
																			A noter que la liaison vers Val d'Europe et donc Disney pourrait se faire par le Bus n°32
N° 54 Rn 11/07/ 2023			X		X										X				<p><b>Contribution de Mme Marie-Adrienne MENAGER - Habitant de Villeneuve-Saint-Denis</b></p> <p>Dans mon village nous n'avons pas de pistes cyclables permettant de relier les communes avoisinantes or nous avons énormément de passage cyclistes surtout l'été rendant la circulation en voiture dangereuse. Une piste cyclables permettant de relier villeneuve le comte permettrait de jouir de plus de sécurité autant pour le cycliste que pour la voiture. Le dos d'âne face à l'église de mon village n'est pas suffisamment haut pour faire ralentir les voitures qui circulent parfois trop vite. De plus cela faciliterait peut être la circulation au niveau du carrefour. Les voitures en provenance de Serris devraient même pouvoir éviter ce centre ville ou de nombreux scolaires circulent en créant un nouvel axe.</p> <p>De même la RD21 en direction d'ozoir la ferriere a un trafic très important le matin du fait qu'il est impossible de doubler et par la limite de vitesse réduite, si il y avait un bus qui reliait directement villeneuve saint denis au campus d'ozoir, je n'aurais pas besoin de prendre ma voiture. Nous sommes plusieurs sur le village à y aller et malheureusement chacun prend sa voiture. Merci pour votre écoute. Bien cordialement</p>
N° 55 Rn 11/07/ 2023			X			X									X				<p><b>Contribution Anonyme - Améliorer les déplacements</b></p> <p>Un chemin piéton pour accéder au parcours de santé ( rue Sainte Christine de villeneuve st denis vers villeneuve le comte). Le déplacement de l'arrêt du bus et l'élargissement du trottoir qui ce trouve prêt de la salle des fêtes de villeneuve st denis car très juste et super dangereux pour les citoyens y compris les assistante maternelle en poussette.</p> <p>Plus de sécurité sur les passages piétons pendant les horaires d'ouverture d'école.</p> <p>Plus de contrôle gendarmerie en journée concernant la sécurité. Les voitures arrivent trop vite.</p> <p>A la mairie, à l'intersection les priorités sont pas du tout respecter, il faut faire quelque chose, c'est le gros bazarre.</p> <p>Ce point engendre des violences verbales, des accidents et aucun respect du code de la route.</p> <p>Il faudrait éviter de laisser traverser le village par les gros poids lourd. Il faut les faire contourner.</p>
N° 56 Rn 11/07/ 2023				X	X										X				<p><b>Contribution de Mme Sandrine VIAND – Mobilités</b></p> <p>Il faut plus de fréquences de bus au gibet à Villeneuve Saint Denis, pour permettre aux habitants et surtout aux jeunes de se déplacer.</p> <p>Il faudrait faire plus de pistes cyclables entre le gibet et la mairie de Villeneuve Saint Denis par exemple car cette route est très dangereuse à pieds.</p> <p>Il faut créer plus de communication, en bus, mettre des lignes pour relier Villeneuve Saint Denis à bussy Saint Georges, chessy...</p>
N° 57																			<b>Contribution Anonyme - Création de pistes cyclables ou piétonnes</b>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet		
Rn 11/07/ 2023			X		X															<p>Un manque de pistes cyclables ou piétonnes pour rejoindre la forêt ou les autres communes tel que Villeneuve le comte</p> <p>Un problème au niveau du carrefour principal de la ville à côté de la mairie, aux heures de pointe ça vient dans tous les sens et personne ne passe</p> <p>Un trafic routier important dans notre ville, qui n'est pas vraiment équipé pour</p>
N° 58 Rn 11/07/ 2023					X					X					X					<p><b>Contribution Anonyme - Consigne sécurisée pour les vélos à la gare de Lagny sur Marne</b></p> <p>Lagny sur Marne est une ville de plus de 20 000 habitants et il n'y a toujours pas de consigne à vélos sécurisée à la gare de Lagny-Thorigny alors qu'il y en a dans toutes les villes autour desservies par la ligne P du transilien (Chelles, Vaires notamment). L'on se demande bien ce qui empêche cette installation d'une consigne à vélos sécurisée à la gare de Lagny alors qu'il y a suffisamment d'espace pour l'installer et que les équipes municipales l'avaient déjà promise.</p> <p>Tout cela est donc plus qu'énervant et en tout état de cause, il ne sert à rien de planifier des déplacements à vélos et de demander aux citoyens de moins utiliser leurs voitures et de développer leur pratique du vélo et des mobilités douces si l'on ne met pas des moyens en place à cette fin. Tant que les gens auront peur de se faire voler leur vélo (parfois acheté cher) à la gare de Lagny-Thorigny, ils ne l'utiliseront pas pour aller prendre le train. C'est aussi simple que cela et les plans théoriques n'y changeront rien.</p> <p>Je m'étonne vraiment de cette situation d'absence de consigne sécurisée à cette gare de Lagny-Thorigny depuis des années alors qu'il n'y a eu, à ma connaissance, aucune raison rendue publique qui peut l'expliquer.</p>
N° 59 @ 11/07/ 2023			X																	<p><b>Contribution de M. Frederic VENANT- Proposition pour le plan de mobilité.</b></p> <p>Bonjour, Villeneuve Saint Denis est un village du 19ème siècle. Sa traversée pose des problèmes de sécurité à l'heure de l'automobile. Elle crée aussi des embouteillages aux heures de pointe, alors que VSD n'est presque jamais la destination finale des voyageurs. Le nombre de véhicules a considérablement augmenté sans lien avec l'augmentation de la population : Villeneuve Saint Denis, on ne s'y arrête pas, on le traverse, en direction de l'entrée 13 de l'A4, de Bussy Saint Georges... A mon sens, l'urbanisme actuel n'offre pas une structure qui garantisse la sécurité routière et risque de congestionner la circulation aux heures de pointe. Il faudrait envisager le contournement du village : - par l'ouest pour ceux qui rejoignent les bassins d'emploi au nord de l'A4 - par l'Est, pour dériver la circulation en provenance du rond-point congestionné de la D231. En évitant d'engager des véhicules dans l'entonnoir du village, nous garantirions les mobilités douces, en particulier la possibilité pour les enfants et leurs parents d'aller et venir de et vers l'école à pied. Concernant la sécurité routière au sein du village, dos d'âne, panneau 30, chicane, édifiés à grand frais, ne pourront réduire le risque à zéro car c'est le nombre qui fait la statistique. Espérant être utile à la communauté,</p>
N° 60 Rn																				<p><b>Contribution de M. Jocelyn Le Bourdonnec - Contribution Euro Disney Associés S.A.S</b> <u>Objet : Avis Euro Disney Associés S.A.S. sur le Plan Local des Mobilités de Marne-la-Vallée</u></p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concentration	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
11/07/2023	X																		<p>Monsieur le Commissaire Enquêteur,</p> <p>Euro Disney Associés S.A.S participe au développement du territoire du Val d'Europe avec les partenaires publics : Communes, Agglomération du Val d'Europe, Etat, Région Ile de France, Département de Seine et Marne, RATP, et dans ce cas le SIEMU.</p> <p>A ce titre, elle a été associée aux travaux d'élaboration du PLM et Euro Disney Associés S.A.S soutient la démarche du SIEMU d'élaboration d'un plan global et cohérent des déplacements à Val d'Europe. La question des déplacements est fondamentale pour Euro Disney Associés S.A.S aussi bien pour assurer l'accessibilité et fluidité du trafic de la destination touristique, mais également pour assurer un développement urbain de qualité.</p> <p>C'est pour cette raison que le PLM de Marne-la-Vallée viendra alimenter les travaux de la Phase V en cours d'élaboration avec les partenaires précités en début de courrier.</p> <p>Par ailleurs, Euro Disney Associés S.A.S souhaite formuler les corrections suivantes au projet déposé :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Page 111 « Favoriser l'émergence de solutions innovantes n° F.17.12 » : Dans le cas des ZAC du centre urbain de Val d'Europe, Euro Disney Associés S.A.S intervient en qualité de Commercialisateur de lot et non en qualité de Maître d'Ouvrage des programmes immobiliers. A ce titre, il ne nous est pas possible d'imposer la programmation. Néanmoins, des projets de coworking sont bien en cours de développement.</li> <li>Page 95 « Annexe 14. 2 : Synthèse des projets routiers » : Dans le cadre du développement de nouvelles infrastructures routières, les participations financières d'Euro Disney Associés S.A.S sont inscrites dans le Programme Détaillé de la Phase IV et ses Avenants.</li> </ul> <p>En complément, nous abondons à l'avis d'EPA France de dimensionner les zones de stationnement privées pour accueillir des vélos cargos « sous réserve que la constructibilité globale le permette » (B.6.8).</p> <p>Vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à notre avis, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de nos salutations distinguées.</p> <p style="text-align: right;">Damien Audric Directeur de l'Aménagement et de l'Environnement</p>
N° 61 Rn 11/07/2023					X														<p><b>Contribution de M. Régis GUERIN - Vélo</b></p> <p>Au vu des futurs développement de voies spécifiques pour les vélos que nous promet cette enquête publique</p> <p>1 / Il serait judicieux de mettre en place une application spécifique sur smartphone pour connaître les différents axes de circulations pour les vélos</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottoir	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	
			X		X					X									Intégralité du texte des contributions
																			<p>Sur le modèle d'une application GPS dédié au territoire (type TomTom) on pourrait organisé son déplacement sur l'ensemble du territoire, mettre des informations utiles (atelier de réparations / stationnements dédiés aux vélos / commerces accessibles en vélos avec stationnements sécurisés / bornes de rechargement pour VAE / visite de lieu du patrimoine .....)</p> <p>2 / Une signalétique renforcée pour les chaussées partagées "30 km/h". De très nombreux automobilistes n'en connaissent pas le principe et cela pose un problème de sécurité. Ce n'est pas en mettant un panneau 30 en entrée d'agglomération pour se dédouaner que l'on va résoudre la problématique. Des panneaux aux entrées et sorties des rues, une signalétique au sol bien visible, éviter le stationnement voiture anarchique, entretien des chaussées..... tout ça fait parti des politiques locales mais rien n'incite à investir dans ces aménagements sérieux.</p> <p>3 / De même pour les axes "Chaussidou". Peu ou pas de communication sur le sujet (merci à la commune de Conches-sur-Gondouire d'avoir fait une communication sur ce sujet spécifique). Très peu d'automobilistes en connaissent les usages.</p> <p>4 / Inciter les gens de passer de la voiture au transport en commun voir au vélo. Il existe des aides financières de la région IDF, de l'Etat mais que font les EPCI ? Une petite aide, même symbolique (exemple : 50 euros / vélo) serait peut être un plus.</p> <p>5 / Pour les "RER-V" qui sont sensés être deux axes prioritaires sur le territoire pour les déplacements vélos (surtout vélotaf et vélut) de trop nombreuses entorses et dérogations font que le sens du mot RER (réseau express régional) perd de son attractivité. Le déplacement vélo devait être priorisé par rapport aux autres modes mais d'une "autoroute vélo" on abouti à un parcours insipide.</p> <p>6 / Développer des liaisons cyclables entre les grands axes vélos. Les liaisons transversales sont aussi importantes car tout le monde ne se déplace pas aux mêmes lieux. Créer un maillage du territoire (je reconnais que cela n'est pas facile) est très important. Je pense aux communes de Pontcarré et Favières qui sont "isolées" sur le territoire. Réaliser une liaison depuis le centre du territoire vers ces 2 communes relèvent du défi. Pour exemple : il existe une piste cyclable entre Favières et Tournan-en-Brie qui permet d'accéder à la gare de Tournan et donc comment inciter les faviérois (qui sont intégrés dans le territoire de l'enquête) à ce déplacer vers le nord alors qu'il n'existe rien pour un déplacement spécifique à vélo.</p> <p>7 / Inciter les centres commerciaux, les grandes surfaces à développer des parking vélos sécurisés avec mise en place de carports photovoltaïques.</p> <p>8 / Mettre en place des points fixes adaptés pour tout type de vélos, que ce soit pour un vélo standard, un vélo cargo ou un longtail. Un vélo cargo est une très bonne alternative pour certains professionnels et même pour les familles.</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	
									X										<p>9 / Augmenter considérablement les accueils aux gares (SNCF et RER) pour les vélos. Anticiper sur les infrastructures et ne surtout pas attendre qu'il y ai trop de vélos pour réfléchir, faire des études ..... pour que finalement les gens reprennent leur voiture pour aller en gare surtout pour ceux qui sont près des pôles gare. Il est impératif de créer le besoin.</p> <p>10 / Attention aux peintures routières employées dans la signalétique au sol : par temps humide ça glisse et par temps très chaud. Il existe des produits adaptés spécifiques pour les pistes cyclables ... mais c'est plus cher.</p>
N° 62 Rn 11/07/ 2023			X	X	X										X				<p><b>Contribution de Mme Isabelle MESBAH - Manque de voies douces</b> Manque de voies douces : j'habite dans le centre de Villeneuve-Saint-Denis et il est très difficile de circuler à pied ou à vélo. Pour aller par exemple à la Dénicherie, à seulement 2 km de chez moi, je dois prendre ma voiture... Ce n'est ni économique, ni écologique. Il faudrait qu'on puisse, en toute sécurité, se déplacer à pied ou à vélo le long des routes existantes. Une voie douce reliant Villeneuve-Saint-Denis et Villeneuve-le-Comte est annoncée depuis des années mais les dates de réalisation toujours repoussée. Le futur PLM peut il prévoir cet équipement si attendu de la part des habitants ? Mêmes remarques pour se rendre en vélo au RER A pour éviter de prendre la voiture.</p>
N° 63 Rn 11/07/ 2023			X	X				X											<p><b>Contribution de M. Pascal WILD - Danger de rouler sur nos routes de campagne</b> Bonjour j'ai perdu l'année dernière sur la commune de Villeneuve saint Denis exactement face au 12 rue saint Ernest a la route mon petit chat lola elle avait pas 1an buté par des automobilistes,ou des cars scolaire en effet j'ai constaté par mois même la vitesse excessive de cars j'ai été victime en sortant avec mon vélo si j'étais pas monter sur le trottoir j'étais sous les roues du car....</p>
N° 64 Rn 11/07/ 2023			X																<p><b>Contribution de M. Régis GUERIN - L'automobile</b> Il est fait le constat dans l'enquête que les centres-bourgs sont fortement impactés par les nuisances liées à l'automobile (circulation &amp; stationnement : vous auriez pu ajouter la pollution). Soit ! 1 / Alors pourquoi les EPCI, par l'intermédiaire de leur PLH (Plan Local Habitat) continuent elles à "sur-urbaniser" les centres-bourgs ? C'est un paradoxe qui mérite d'être réfléchi. D'un côté on constate le problème et de l'autre on l'amplifie le problème. Qui dit plus de logements en centre-bourg, dit plus de voitures, dit plus de voitures sur l'espace public et donc moins de places pour les autres modes de déplacement. On est dans l'incohérence totale !!! Les EPCI en pensent quoi ? Il faut arrêter le "tout pour la voiture" et changer radicalement de mode de vie surtout quand on demeure en ville. Il y a une pédagogie et une communication à mettre en place pour inciter ces changements. 2 / Il est dit que l'objectif est de diminué la part de la voiture de 3,5 % dans les déplacements. Ok, mais des voitures il y en aura de plus en plus et donc un volume plus important de véhicules. Le territoire va accueillir 90.000 habitants en plus ce qui représente en "gros" 30.000 familles et donc 30.000 voitures en plus. Il serait plutôt judicieux de faire renoncer aux familles</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
										X									<p>(quand cela est possible) à la 2ème, à la 3ème voir même à la 4ème voiture. Rien ne va dans ce sens. C'est une ineptie d'habiter en ville et d'avoir plusieurs voitures, les PLU locaux doivent arrêter de privilégier le stationnement privé et ce que je crains c'est que les PLU qui sont en révisions dans plusieurs communes du territoire donnent le part belle aux stationnements privés alors que les promoteurs immobiliers privilégient la rentabilité financière des opérations immobilières en minimisant les parkings en sous-sol. La crainte reste que l'on augmente le taux de voitures par logement. Donc il est impératif d'avoir un éventail beaucoup plus étoffé de transports publics sur de plus grandes amplitudes horaires.</p> <p>3 / Alors oui il faut développer les parkings "silos" avec des abonnements dans les quartiers en fortes densités (ZAC centre-bourg à Saint-Thibault) pour pouvoir mettre sa 2ème voir sa 3ème voiture.</p> <p>4 / Les rabattements vers les pôles gare sont une réelle problématique. Créer des parkings P+R c'est bien mais encore faut-il avoir la place. Pour la gare SNCF de Thorigny/Lagny cela ne peut passer qu'en prenant de la hauteur. Et faire payer le stationnement à l'usage et pas au mois, afin d'optimiser le remplissage du parking.</p> <p>5 / Beaucoup d'usagers utilisent le pôle gare RER de Torcy qui lui est déjà à saturation car les reports se font vers les rues adjacentes et les parkings des centres commerciaux. Qu'elle va être l'interaction du Siemu avec ce pôle gare RER ? Va t'on privilégier les usagers qui sont hors du territoire du Siemu ?</p> <p>6 / Qui dit plus de voitures, dit augmentation des parking P+R, mais plus de voitures aux heures de pointes du matin et du soir (6h00 &gt; 9h00 et 17h00 &gt; 20h00) fait que l'on crée des engorgements aux entrées et sorties des pôles gare ce qui fait que les bus sont "coincés" dans les flux de véhicules. Développer les TCSP c'est très bien mais dans un environnement urbanistique qui a été pensé il y a 30 ans en arrière il est compliqué de réserver des voies spécifiques pour les bus.</p> <p>7 / Augmenter et privilégier le développement du co-voiturage pour le travail (quand cela est possible)</p>
N° 65 Rn 11/07/ 2023			X	X				X							X				<p><b>Contribution de M. Francois-xavier ANTONY - Plan local de mobilité</b></p> <p>Pour notre commune il y a beaucoup à dire car rien n'est fait. Je sollicite auprès de vous des équipements afin de ralentir le flot de voitures sur la D21 suite à de nombreux accidents, une piste cyclable ainsi que piétonne de Village nature à Villeneuve Saint Denis ainsi que de Villeneuve Saint Denis à Villeneuve le Comte, des horaires de Bus adaptés pour le retour de nos enfants venant de Tournan en Brie par exemple ou autres.</p> <p>Merci pour l'attention que vous voudrez bien apporter à ce message.</p>
N° 66 Rn 11/07/ 2023																			<p><b>Contribution de Mme Nolwenn - Contribution Villeneuve-Saint-Denis</b></p> <p>- pas assez de poubelles (rue du bout du monde, dans l'espace vert au bout de la rue des Reine des Reinettes, rue des tournelles) il nous est demandé de jeter nos excréments mais nous manquons cruellement de poubelles.</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottoir	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
			X					X											<ul style="list-style-type: none"> <li>- trottoirs pas assez entretenus, présence d'épillets sur chaque espace vert des trottoirs (très dangereux pour les enfants et animaux)</li> <li>- impératif : pas assez de trottoirs, au vu de la vitesse à laquelle roule les véhicules nous ne sommes pas protégés sur les trottoirs actuels. Accotements trop bas pour un trottoir.</li> <li>Trottoir rogné par les véhicules ce qui fait que nous devons marcher très régulièrement sur la route même</li> <li>- impératif : trottoirs ou pistes cyclables allant jusqu'à Villeneuve le Comte, il est temps d'arrêter de faire de Villeneuve Saint Denis une « île » coupée de tout si pas de véhicule.</li> <li>- trottoirs allant jusqu'au GIBET</li> <li>- lignes au sol avec panneau céder le passage pour montrer les priorités à droite, les personnes roulent beaucoup trop vite et grillent les priorités, un panneau les ferait ralentir</li> </ul>
N° 67 Rn 11/07/ 2023			X																<p><b>Contribution Anonyme - Clarifier les priorités au Gibet 77174</b> Possible de mettre un panneau pour rappeler la priorité à droite aux usagers de la départementale traversant le Gibet ?</p>
N° 68 Rn 11/07/ 2023				X	X			X											<p><b>Contribution Anonyme - Désenclaver Le Gibet / Villeneuve le Comte</b> Possible de créer une voie douce entre le Gibet et Villeneuve le Comte et Serris? Le passage au-dessus de l'autoroute vers Serris est dangereux pour les piétons et les vélos. Cela n'incite pas à abandonner la voiture pour des petits trajets entre ces villes.</p>
N° 69 Rn 11/07/ 2023			X					X											<p><b>Contribution Anonyme - Vitesse des véhicules sur les départementales</b> Villeneuve-Saint-Denis est traversé par la D21 et les D88 et D88a. J'habite dans le centre du village et je constate tous les jours que la vitesse des véhicules est trop élevée. En juin, il y a eu 4 accidents en 4 semaines. Des mesures doivent absolument être prises pour diminuer les risques d'accidents. En tout cas, il ne faut pas attendre qu'il y ait un drame pour réagir.</p>
N° 70 Rn 11/07/ 2023				X															<p><b>Contribution Anonyme - enquête publique PLM de MLV</b> Je ne me déplace qu'à pied ou en transport en commun mais il faut prévoir son trajet à l'avance car il peut être long ou il faut anticiper. Pour inciter à prendre les transports en commun, encore faut-il étoffer l'offre pour la rendre attractive. Et il n'y a pas que la semaine et les heures de pointe où les gens se déplacent. En effet le WE, les bus se font très rares. Un samedi matin pour</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
					X														<p>être à 11h à Val d'Europe en transport en partant de Magny Le Hongre, il faut partir au mieux à 10h15 (ben oui le samedi matin il n'y a que 2 bus par heure). En voiture, en 5 minutes on y est !!!!</p> <p>Même le soir en semaine, il ne faut pas finir le travail trop tard. Le bus 34 en partant de MLV-Chessy passe à toutes les 20 minutes à partir de 19h45. 20 minutes ça peut être long quand on vient de le rater pour 2-3 min.....</p> <p>Et le WE, surtout ne pas faire de sorties, concerts.... sur Paris sans une voiture car il n'y a que 3 RER A pour MLV-Chessy qui arrivent après minuit (arrivée à 0h14, 0h44, 1h15) alors qu'il y en a 6 qui vont à Torcy. Je l'ai fait une fois, spectacle au stade de France. J'ai passé presque plus de temps à attendre le RER que de temps de trajet et j'ai eu le dernier RER pour MLV-Chessy.</p> <p>Concernant les pistes cyclables, il faut des pistes dédiées séparées des voitures pour une meilleure sécurité. En effet à Magny Le Hongre, on n'a pas à se plaindre. Mais si on veut aller en dehors de Magny, c'est compliqué :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- toutes les villes n'ont pas de pistes dédiées</li> <li>- manque de connexion avec certaines villes donc passage par la route avec les voitures sur des routes parfois étroites (pour aller à Coupvray, Esbly, Saint Germain par exemple)</li> <li>- vers l'étang vers le golf de Magny, il faut traverser le gros carrefour pour rester sur la piste cyclable de l'anneau. Il y a bien un feu vélo/piéton pour traverser mais il ne passe jamais au vert !!!! Donc accrochez-vous pour réussir à passer surtout en période de pointe.</li> </ul> <p>Et ensuite une fois arrivé, où stationner son vélo en sûreté ????</p>
N° 71 Rn 11/07/ 2023								X							X				<p><b>Contribution Anonyme – Voies douces, limitation de vitesse, horaires et passage transports publics</b></p> <p>Madame, Monsieur, bonjour,</p> <p>Nous habitons vsd depuis 13 ans et nous constatons que malgré :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- une population grandissante, notamment de jeunes couples avec des enfants,</li> <li>- du fait de la situation géographique et l'intégration à l'Agglomération du Val d'Europe,</li> </ul> <p>qu'extrêmement peu d'actions ont été engagées pour améliorer les conditions et adapter l'environnement des habitants. Pourtant les communes directement voisines voient leur ville évoluer dans ce sens.</p> <p>Nous n'avons :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ne serait-ce que pour nous déplacer d'un quartier à un autre, quasiment aucune voie piétonne, les trottoirs sont quasi inexistantes et lorsqu'il y en a, comme il n'y a pas de stationnements pour les véhicules, ces derniers n'ont pas le choix que de se garer sur les trottoirs</li> <li>- aucune piste cyclable et pourtant vsd est connu des amateurs de vélos et est incontournable.</li> </ul>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet		
			X		X															<p>Par ailleurs les voitures circulent à une vitesse plus qu'excessive et avec le manque de voies douces cela est extrêmement dangereux pour les riverains et particulièrement les enfants.</p> <p>En peu de temps, plusieurs accidents ont été constatés dont un concernant un enfant qui traversait un passage piéton.</p> <p>Il est regrettable dans un village qui bénéficie d'une telle situation, attractif et amener à s'étoffer, qui plus est dans une ère où l'écologie, la préservation de l'environnement, l'épanouissement de nos jeunes et de nos anciens sont prônés, que les infrastructures de bases n'aient pas été mises en place.</p> <p>Dans ce contexte :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les déplacements piétons ou à vélo sont limités alors que les jeunes ne peuvent pas conduire, les anciens ne le peuvent plus</li> <li>- la question de la sécurité est engagée.</li> </ul> <p>Les horaires et la fréquence des bus ne sont pas adaptés ni aux travailleurs non véhiculés ni aux collégiens et lycéens. Avec la densité de la circulation aux heures de pointes et le trajet indirect/ détourné des bus de vsd vers les gares RER, les plus jeunes arrivent en retard à l'école et les travailleurs manquent leur train.</p> <p>Nous espérons sincèrement que nos remarques permettront de faire avancer ne serait-ce que d'un poil la situation de notre commune.</p> <p>Nous vous remercions d'avance pour la considération et le temps que vous apporterez à nos constatations qui impactent considérablement le quotidien de l'ensemble des riverains.</p>
N° 72 Rn 12/07/ 2023																				<p><b>Contribution Anonyme - Excès de vitesse</b></p> <p>Excès de vitesse : Notre village est traversé par plusieurs voies départementales (D21, D88 et D88a). J'habite dans le long de la D21 et je constate régulièrement que la vitesse des véhicules est trop élevée. Au mois de juin dernier, il y a eu 4 accidents en seulement 4 semaines. Il me semble donc que des mesures doivent absolument être prises, il faut diminuer les risques d'accidents. Et surtout, ne pas attendre un drame pour réagir.</p>
N° 73 Rn 12/07/ 2023																				<p><b>Contribution Anonyme - Excès de vitesse</b></p> <p>Manque de voies douces : J'habite dans l'agglomération de Villeneuve-Saint-Denis et je peux témoigner qu'il n'est pas facile de circuler à pied ou à vélo. Par exemple, pour rejoindre à pied le Bois de Grains non loin de mon domicile, je dois longer la D21. Il n'y a pas de chemin piéton et la circulation est intense. Il faudrait pouvoir, en sécurité, se déplacer à pied ou à vélo le long des routes. Enfin, une voix douce reliant Villeneuve-Saint-Denis et Villeneuve-le-Comte est apparemment annoncée depuis longtemps mais on ne sait toujours pas quand cela se fera... Est-ce qu'il est possible svp que le futur Plan des mobilités intègre cet équipement ? Il est très attendu de la part des vildyonisiens. Manque de voies douces : J'habite dans l'agglomération de Villeneuve-Saint-Denis et je peux témoigner qu'il n'est pas facile de circuler à pied ou à vélo. Par exemple,</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
																			pour rejoindre à pied le Bois de Grains non loin de mon domicile, je dois longer la D21. Il n'y a pas de chemin piéton et la circulation est intense. Il faudrait pouvoir, en sécurité, se déplacer à pied ou à vélo le long des routes. Enfin, une voix douce reliant Villeneuve-Saint-Denis et Villeneuve-le-Comte est apparemment annoncée depuis longtemps mais on ne sait toujours pas quand cela se fera... Est-ce qu'il est possible svp que le futur Plan des mobilités intègre cet équipement ? Il est très attendu de la part des vildyonisiens.
N° 74 Rn 12/07/ 2023			X					X							X				<p><b>Contribution Anonyme:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La rue Sainte Christine est énormément empruntée par les voitures aux heures de pointe, c'est très bruyant pour quelqu'un qui habite en face de la rue.</li> <li>- Les voitures ne respectent pas les limitations de vitesse.</li> <li>- Manque de chemins piétons à l'intérieur du village ou pour aller à Villeneuve-Le-Compte.</li> </ul> <p>Propositions:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Limiter la vitesse à 30 dans l'ensemble du village, surtout rue Sainte Christine qui est la plus empruntée, peut-être même mettre un radar ?</li> <li>- Ajouter des dos-d'ânes à l'entrée du village pour inciter à baisser la vitesse.</li> <li>- Penser à une solution pour faire en sorte d'alléger le trafic aux heures de pointe et que les gens passent hors le village pour leur navette, faire en sorte qu'ils prennent le rond-point direction village nature et fassent le tour ?</li> </ul>
N° 75 Rn 12/07/ 2023					X										X				<p><b>Contribution Anonyme – Mise en place de voies cyclables sécurisées</b></p> <p>Aujourd'hui, lors de balade à vélo en Famille, il est tout simplement dangereux de relier Villeneuve Saint Denis aux autres communes avoisinantes sans parler de l'accès aux bois et forêt. Il est indispensable de mettre en place des voies cyclables sécurisées.</p>
N° 76 Rn 12/07/ 2023				X											X				<p><b>Contribution Anonyme - Ligne bus 32</b></p> <p>Il serait bien pensé de faire en sorte que les quelques bus qui passent dans Villeneuve St Denis n'arrivent pas avec 20 minutes de retard. Vu le peu de choix d'horaires, il serait plus pratique pour tous ceux qui utilisent cette ligne, que les bus ne manquent pas l'arrêt (parce qu'il y'en a qu'un seul déjà) et arrivent à l'heure. De plus, 1 bus par heure à partir de 10h me paraît compliqué lorsqu'on a un travail, qu'on est étudiant, où qu'on voudrait simplement sortir.</p>
N° 77 Rn 12/07/ 2023															X				<p><b>Contribution de M. Gérard Bernard – Manque de voies douces</b></p> <p>La population du village augmente constamment et le trafic routier aussi. Malheureusement, les habitants ne disposent par exemple pas d'un chemin le long de la D88A pour se rendre à pied au cimetière du village en toute sécurité. Encore récemment, cette possibilité a été demandée à la mairie mais cela a été refusé. C'est vraiment dommage car être obligés</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
						X	X												d'aller au cimetière en voiture n'est ni économique ni écologique. Autre exemple, il n'est pas possible de rejoindre la commune de Villeneuve-le-Comte à pied ou en vélo à partir du chemin communal menant à la mare de notre village : à Villeneuve-le-Comte, à seulement quelques centaines de mètres de nos propres chemins communaux, il y a des espaces aménagés pour les promeneurs mais nous ne pouvons pas y accéder. L'absence de raccordement crée une rupture, c'est regrettable. Autre gros problème, alors que le bois des Charbonniers de la forêt de Ferrières est très proche du centre de Villeneuve-Saint-Denis, les familles qui voudraient s'y rendre à pied pour se promener ne le peuvent pas car l'accès est très difficile (l'espace derrière la glissière de la D21 est étroit, pas entretenu et non sécurisé). Que peuvent faire les autres collectivités (Département et/ou Marne la Vallée et/ou l'Agglomération) pour aider une petite commune comme la notre ?
N° 78 Rn 12/07/ 2023			X					X		X					X				<b>Contribution de Mme Sylvie TAITRE - II PLM</b> Je suis vendeuse démonstratrice et certains de mes prospects et clients sont à Villeneuve-Saint-Denis. Je témoigne du fait que la circulation dans ce village n'y est pas fluide et qu'il est de plus en plus difficile de s'y garer. La population de la commune a doublé en 15 ans, on trouve des voitures garées sur les trottoirs partout, les passants sont obligés de descendre sur la chaussée... C'est déjà problématique pour une personne isolée, cela l'est encore plus pour les parents avec des enfants en bas âge en poussette. Et je ne parle pas des personnes qui seraient en fauteuil roulant, pour elles, ce serait mission impossible. Une des difficultés de circulation est le pseudo carrefour devant la mairie. Il y a 4 axes, nord sud est ouest, et tout le monde à la priorité... Les flux de véhicules les plus importants sont ceux de la départementale RD 21. Sortir de la rue du Bout du Monde est de ce fait très compliqué car, malheureusement, peu d'automobilistes -sans doute pressés- respectent la règle du 1 pour 1. C'est la jungle. Autre illustration : alors que j'effectuais une démonstration dans un appartement chez un particulier habitant Le Bourg, certaines des autres personnes invitées venaient du Gibet, du château La Guette et de la Dénicherie qui sont des hameaux proches. Ces personnes auraient pu venir à pied ou en vélo mais du fait de l'absence de chemins piétons sécurisés et de voies cyclables elles avaient été obligées de prendre leur voiture. Pour une distance aussi courte, ce n'est ni économique ni écologique. Mais on les comprend, circuler à pied ou à vélo le long de la d21e, de la D21 de la D88 et de la D88A est proprement dangereux. J'espère que des mesures seront prises dans le cadre du futur plan local mobilités.
N° 79 Rn 12/07/ 2023																			<b>Contribution de M. Alexandre SOULAS - Mieux se Déplacer à Bicyclette - Antenne Marne-la-Vallée</b> Veuillez trouver ci-joint nos différentes remarques et demandes dans le cadre de la consultation du PLM, au titre de l'association francilienne MDB (Mieux se Déplacer à Bicyclette). Nous doublons cette participation d'un envoi par mail, nos différentes propositions et demandes seront également envoyées par courrier aux élu.e.s concernées. Bonne lecture et merci de votre attention, Alexandre SOULAS Pour MB MLV

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
					X								X						<p>Contribution au PLM du SIEMU pour le secteur de Marne-la-Vallée Association Mieux se Déplacer à Bicyclette - antenne Marne-la-Vallée</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Qui sommes-nous ?</li> </ul> <p>Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB) est la première association cycliste francilienne. Nous avons la conviction que le vélo est la solution pour se déplacer dans toute l'Île-de-France. Notre objectif : que chacun puisse utiliser son vélo de manière efficace, agréable et sécurisée. Que ce soit pour aller au travail, faire ses courses, rouler avec ses enfants ou encore pour se balader.</p> <p>Nous militons depuis 1974, ce qui fait de MDB une des associations pionnières de défense du vélo. Aujourd'hui, nous comptons plus de 2000 adhérents à Paris et dans tous les départements franciliens grâce à notre réseau d'antennes locales. L'association Mieux se Déplacer à Bicyclette est membre du Collectif Vélo IdF, rassemble 42 associations, dans 160 communes, représentant 87000 adhérents. Depuis sa création en mars 2019, il a pour objectif de faire de l'Île-de-France une région cyclable, où toutes et tous peuvent se déplacer à vélo de manière sûre, confortable et efficace, quels que soient leur âge et leur niveau à travers des projets emblématiques co-portés par les collectivités comme le réseau Vélo Ile-de-France (VIF, ex-RER V)</p> <p>Il se positionne comme un interlocuteur de référence pour la Région, Île-de-France Mobilités, la Métropole et les départements afin de les accompagner dans la mise en oeuvre de leur politique cyclable. Le Collectif participe aux enquêtes publiques et aux concertations sur les projets d'aménagements d'envergure régionale, aux réunions et comités vélo avec les collectivités franciliennes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <b>Nos éléments de contribution</b></li> </ul> <p>Sur les parts modales :</p> <p>Au regard de tous les objectifs nationaux concernant les déplacements, objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- national de 9% en 2024 qui sera, sauf cas de force majeure, raté.</li> <li>- <b>de 12% en 2030 (SNBC du Gouvernement) : <a href="https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2020/06/Le-vlo-ingrdient-cl-de-la-reliance-Vfinale.pdf">https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2020/06/Le-vlo-ingrdient-cl-de-la-reliance-Vfinale.pdf</a></b></li> </ul> <p><b>On ne peut pas se contenter d'un objectif de part modale vélo de 4% et en parler comme d'un objectif ambitieux, c'est tout l'inverse d'un projet de mobilité à long terme !! Il faut impérativement revoir les objectifs de part modale vélo à la hausse et se donner les moyens de les atteindre car :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En IDF, près de 3/4 des déplacements font moins de 5km, et 50% moins de 2km</li> <li>- L'autosolisme concerne 90% des déplacements avec toutes les retombées négatives que cela implique en termes de pollution, de sédentarité, de prise sur l'espace public</li> </ul>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet		
										X										<p>- Localement une explosion des emplois est à venir chez nous, dont une bonne proportion d'emplois locaux  =&gt; <b>Potentiel de développement pour le vélo largement supérieur à 4 pour cent horizon 2028 !</b>  Ne pas oublier que plus de routes = trafic induit = plus de saturation = "besoin de plus de routes". c'est ce qui fait que l'Etat ne s'engage plus dans de gros projets routiers dans les Contrat de Plan : ne plus inciter au déplacement motorisé systématique</p> <p><b>En pariant sur vélos + TC ou marche + TC sur les 25% de déplacements domicile-travail interne SIEMU + rabattement vers les RER, on atteint très vite les objectifs nationaux dans un territoire en construction à condition de penser système vélo</b> y compris chez les élus et les institutions.</p> <p>Il faut penser que <b>c'est l'aménagement qui va donner les habitudes de déplacements aux nouveaux résidents</b> : il faut aujourd'hui un vrai courage politique d'assumer <b>de contraindre les déplacements en voiture au profit d'autres modes plus vertueux</b>. "On n'est pas à Paris", certes : mais on n'est pas au fond de la Creuse puisqu'on se veut polarité de l'Est Francilien. Faisons en sorte d'être exemplaires !!</p> <p>Faire "système" vélo et modes actifs = plus que de l'aménagement</p> <p>Il est également nécessaire de penser <b>culture de la mobilité</b> = il faut parler des autres modes, qu'ils <b>soient présents dans l'espace public, dans l'imaginaire, dans les communications des collectivités</b> (se rendre à un évènement par exemple), faire des pubs, pourquoi pas proposer aux pompes à essence de rajouter le "vélo = 0 euro le litre, ?</p> <p>Stationnement</p> <p>Il est important que les communes s'emparent du sujet à l'image de ce qui est fait dans d'autres communes de toutes typologies (93, Ile et Villaine, exemples de Grenoble ou du Grand Lyon). Aujourd'hui <b>le stationnement est un sujet de clientélisme politique</b> malheureusement : l'échec total de la requalification de l'avenue du clos saint Georges à Bussy-Saint-Georges en est un exemple. Encore une fois : il faut un COURAGE POLITIQUE de dédier de l'espace public à autre chose que du stockage de véhicules privés. Il n'est pas question de supprimer l'intégralité du stationnement qui a une fonction : mais de le limiter dans la limite du raisonnable et <b>de ne pas en faire un point de blocage systématique pour une amélioration de nos rues et routes.</b></p> <p>Contribution_PLM_MDB_MLV dimanche 9 juillet 2023 18:53  Contribution_PLM_MDB_MLV Page 1</p> <p>Sur les règles de stationnement</p> <p>Il faut informer = rappeler les règles et sanctionner si elles ne sont pas appliquées. <b>La sensibilisation est essentielle mais insuffisante</b>, personne n'y pense au quotidien dans ses déplacements : on va d'un point A à un point B</p> <p>Il serait aussi important <b>d'évaluer quel est l'usage réel des places de stationnement existantes, y compris aux abords des commerces</b> : en ville très souvent les commerçants surestiment le nombre de clients qui viennent en voiture qui servent</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
								X											<p>en fait plutôt à du stationnement riverain. Il paraît indispensable de mener des <b>enquêtes de stationnement + enquêtes sur le moyen de déplacement auprès des clients directement</b>. Les associations peuvent aider à communiquer sur le sujet, diffuser des questionnaires minutes, etc.</p> <p>Partage de l'espace public  Sur les secteurs pacifiés existants : lesquels sont identifiés ainsi et selon quels critères ?  <b>Des axes sont affichés en zone 30 mais sont traités comme des artères traversantes où les véhicules roulent trop vite</b> (ligne droite, voirie large, stationnement, pas de ralentisseurs ni de plateaux = <b>la zone 30 sans aménagement est un voeu pieu et ne doit donc clairement pas être indiqué comme un secteur apaisé !!</b>).  <b>L'indicateur "linéaire de voirie apaisée" est biaisé de fait : sur quelle base s'appuiera-t-il ? arrêté ? aménagement ? constats de vitesse sur place ? si un panneau suffit alors beaucoup de secteurs sont déjà apaisés !</b></p> <p><b>La zone de rencontre est la plus appropriée à la pacification et doit s'accompagner de mesures fortes notamment contre les effets de shunt</b> en travaillant à l'échelle communale sur des plans de circulation réorientant systématiquement les motorisés sur les "grands axes".  <b>La zone 30 ne doit pas être l'exception mais la règle dans toute les villes du SIEMU</b> : la moyenne de vitesse en voiture en ville est autour de 15km/h (vidéo Nicolas Samsen, Maire de Massy <a href="https://www.facebook.com/watch/?v=388767141857561">https://www.facebook.com/watch/?v=388767141857561</a>), donc les secteurs à 50 sont inutiles. C'est avant tout une question de sécurité envers les personnes vulnérables (vitesse = facteur aggravant).  <b>La sensibilisation à la réduction de la vitesse est essentielle mais insuffisante</b>, personne n'y pense au quotidien dans ses déplacements : on va d'un point A à un point B, cela vaut pour n'importe quel usager qui est au volant d'un véhicule y compris pour les cyclistes du quotidien qui prennent le volant.</p> <p><b>Sur l'indicateur vitesse effective</b> : y'a-t-il un <b>suivi de l'accidentologie</b> et des liens de causalité avec différents facteurs, en lien avec la vitesse notamment ? Les collectivités se servent-elles d'outils de suivi / voire de la <b>plateforme de l'ONISR</b> pour observer ces indicateurs qui sont essentiels à la bonne gestion de la sécurité routière en ville (<a href="https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/cartographie-des-accidents-metropole-dom-tom">https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/cartographie-des-accidents-metropole-dom-tom</a>)</p> <p>"Partager des bonnes pratiques et des retours expériences entre communes, sous la coordination du SIEMU.  Organiser une journée de partage de retours d'expériences et inviter les communes du territoire"  <b>Créer un comité de suivi du PLM impliquant les associations d'usagers surtout : afin que des remontées terrain puissent être faites, ce sont elles qui sont en première ligne !!!</b></p> <p>Sur les travaux d'apaisement Bussy :  quel projet sur la place du Clos ??? Nous n'en avons encore jamais entendu parler localement.</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottoir	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
																			<p>Accessibilité PMR</p> <p>Pourquoi les communes ne se sont-elles pas emparées du sujet en 2005 alors qu'elles avaient initialement jusqu'en 2015 pour réaliser les PAVE ??? on a 10 ans de retard sur le sujet.</p> <p><b>Que des communes comme Bussy ou Esbly ne profitent pas d'un PLM pour prendre un engagement au sujet de leur PAVE est inadmissible au vu du retard sur la réglementation !!</b></p> <p>"Limiter les stationnements gênants pour donner plus de place aux autres modes"</p> <p>Titre clairement inquiétant : <b>le stationnement gênant ne devrait pas être limité "pour donner plus de place", mais simplement verbalisé au titre du code de la route !!</b></p> <p>Limiter le stationnement longue durée serait plus pertinent, il n'y a pas que le "gênant" au titre du CDR qui pose des problèmes de partage de l'espace public</p> <p>Vélo</p> <p><b>Point ponctuel</b> : RD934</p> <p>la D934 est traitée comme une autoroute au regard des nombreux franchissements prévus : <b>quid de sa transformation en boulevard urbain ?</b> il est temps de s'y mettre au moins en termes d'études étant donné qu'un certain tronçon a déjà été étudié sur le sujet et que le tracé n'a pas été retenu pour le RER V alors que c'était le plus pertinent dans l'optique d'un réseau vélo express, à l'image de la D199.</p> <p><b>Point ponctuel</b> :</p> <p><b>Les élèves à vélo</b> vers le Collège Léonard da Vinci à Sait Thibault.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aménager la Rue Pasteur en venant de Gouvernes (demande des Parents d'Elèves qui date d'il y très longtemps) et en venant de Conches</li> <li>2. du vieux bourg en traversant le pont Rue de Gouvernes on est sur le "Veloroute IDF"</li> <li>3 il existe des pistes cyclables le long de 418 pour le nouveau st Thibault</li> </ol> <p>Cela donne une idée:</p> <p><a href="https://www.youtube.com/watch?v=9177-BHwkis">https://www.youtube.com/watch?v=9177-BHwkis</a> Contribution_PLM_MDB_MLV Page 2</p> <p><a href="https://www.youtube.com/watch?v=9177-BHwkis">https://www.youtube.com/watch?v=9177-BHwkis</a> "Programme AVELO Gironde Episode 5</p> <p>Le programme CEE AVELO de l'ADEME a accompagné pendant 3 ans 227 territoires peu et moyennement denses sur tout le territoire français. Tour de France de ces territoires volontaires où le vélo progresse, on se retrouve ici en Gironde au collège de l'Estey !"</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	
										X									
<p>Intégralité du texte des contributions</p> <p>Sur les coupures urbaines / ruptures majeures          Quid des petites coupures qui sont pourtant décourageantes sur l'existant : <b>sans les reprendre rapidement, le réseau sera pas attractif.</b>          Ce qui freine le déplacement à vélo c'est la coupure = résorber les coupures mêmes micros existantes c'est donc mettre du monde sur des vélos. Les associations d'usagers peuvent aider à les identifier !</p> <p><b>Au sujet de MOA : il faut absolument que le CD77 porte plus d'études d'insertion vélo sur son territoire en propre, pas seulement sur les ouvrages.</b> L'expertise vélo du CD77 doit s'étoffer à l'image des CD de petite couronne étant donné que les objectifs de densité de population, de bassins d'emplois et donc de déplacements sont sensiblement identiques = Un potentiel très proche mais des approches encore très différentes de l'aménagement routier !</p> <p>Stationnement vélo          L'offre consigne est intéressante mais pour le moment trop inutilisée car peu instinctive: nécessité d'un abonnement, réserver sa place, ...</p> <p><b>Un parking relais vélo à la mode des Pays Bas serait largement plus efficace.</b> Parking type La Rochelle ou Nantes également = très grosse capacité intégrée dans le fonctionnement de la gare : pourquoi faire compliqué ??</p> <p>Pour les établissements scolaires :  <b>Les scolaires doivent être incités à se déplacer à vélo : cela passe par l'éducation, la sensibilisation (également des parents) et par l'apaisement des abords, en plus de la simple pose d'arceaux essentielle mais non suffisante.</b>  <b>Démotoriser la "dépose" des enfants = les rendre aussi moins sédentaires et en meilleure santé</b></p> <p>Pour les secteurs d'entreprise/ZA :  <b>quid des zones d'activité déjà livrées et sans aucune place de stationnement vélo accessible, visible, ni aucun cheminement sécurisé ni même jalonné ?! (Bussy, Bailly pour ne citer qu'elles).</b> Incite uniquement à aller travailler en voiture. Aucune communication n'est faite dessus. Gros potentiel d'amélioration. Quel relais auprès des entreprises mêmes pour inciter les salariés à se déplacer à vélo ?</p> <p>Voiture et projet routier          Point ponctuel Collégien          Pas besoin de diffuseurs/couronnements en plus : <b>les projets strictement routiers ne sont plus d'actualité et génèrent plus de problèmes à moyen terme qu'ils n'en résolvent (TRAFIC INDUIT documenté +++), notamment par Frédéric Héran, économiste et urbaniste expert dans ce domaine :</b></p>																			

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	
																			Intégralité du texte des contributions
																			<p><a href="https://www.radiocampusparis.org/wp-content/uploads/2017/06/H%C3%A9ran.pdf">https://www.radiocampusparis.org/wp-content/uploads/2017/06/H%C3%A9ran.pdf</a>). <b>Les investissements dans ce genre de projets, très lourds, doivent aujourd'hui être réorientés vers des projets favorables aux TC + modes actifs essentiellement, à l'instar des récentes déclarations du Gouvernement sur les investissements routiers</b> (<a href="https://www.cfdt-ufetam.org/download.php?file=wp-content/uploads/2023/06/gazette_22-06-23_la_route_elle_encore_un_avenir.pdf">https://www.cfdt-ufetam.org/download.php?file=wp-content/uploads/2023/06/gazette_22-06-23_la_route_elle_encore_un_avenir.pdf</a>)*. VEA a d'ailleurs renoncé à un doublement d'une de ses RD pour en faire bénéficier une voie bus = c'est ça l'avenir de la route !</p> <p>Trafic de transit à Collégien :</p> <p><b>la ville doit travailler sur son plan de circulation pour qu'elle ne puisse plus être traversée en ligne droite par du transit</b> (sens unique voire idéalement en tête-bêche). Enorme avantage pour les riverains : moins aisé de traverser la ville en voiture certes, mais ville beaucoup plus agréable à vivre notamment en heures de pointe + espace public récupéré pour d'autres projets. <b>Le réseau majeur est normalement là pour éviter de traverser la ville : autant contraindre le trafic de transit à prendre ces directions ! Nous nous tenons à disposition pour échanger sur ce sujet et réfléchir à des solutions.</b></p> <p>*Christophe Béchu "Lors du colloque « Décarboner la route, une grande cause nationale » organisé mardi 20 juin à Sciences-po Paris, à l'initiative de l'Hémicycle, le ministre a confié que « 53 % des déplacements de moins de 2 kilomètres se font en voiture » et que l'autosolisme concerne « 91 % des trajets domicile-travail » " « 30 % des émissions de gaz à effets de serre » sont imputables aux transports et « 90% de ces 30 % relèvent de la route sous toutes ses formes »"</p> <p>➤ <b>Nos revendications et souhaits en résumé</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Que soient réalisées une campagne de formation <b>des élus et techniques sur les sujets modes actifs quels qu'ils soient</b> (via l'ADMA par exemple : <a href="https://www.mobilites-actives.fr/formations">https://www.mobilites-actives.fr/formations</a> ). Les associations vélo sont proches de la FUB qui est partenaire de l'ADMA, des mises en relation sont donc très simples et peuvent permettre de développer des cycles courts de formation thématiques (vélo en ville moyenne, développer son plan marche?)</li> <li>- Que soient organisées régulièrement des <b>réunions transversales entre techniques, aménageurs, élus et représentants des usagers pour points projets</b> : c'est capital pour qu'un aménagement fonctionne correctement que l'avis des usagers soit récolté en amont. Des partenariats existent entre certaines collectivités et le Collectif Vélo en position d'expert, cela permet une démarche d'amélioration continue !</li> </ul> <p>Contribution_PLM_MDB_MLV Page 3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Nous demandons officiellement qu'un comité de suivi des avancées du PLM se réunisse une fois par an avec aménageurs, élus, techniques et associations</b> pour échanger sur ce qui fonctionne bien (ou moins bien) et lever</li> </ul>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet		
																				Intégralité du texte des contributions
																				<p>d'éventuels points de blocage. Le "suivi PLM" est d'ailleurs bien abordé dans le document <b>mais sans associer les usagers qui sont pourtant les premiers pratiquants et concernés, ce qui est inadmissible aujourd'hui</b> (p. 23 : Partager des bonnes pratiques et des retours expériences entre communes, sous la coordination du SIEMU. Organiser une journée de partage de retours d'expériences et inviter les communes du territoire)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Que le CD77 soit porteur d'études d'insertions cyclables à un autre niveau que simple financeur et MOA sur ouvrages et franchissements.</li> </ul> <p>Les collectivités ont besoin que les Départements s'emparent du sujet et réalisent des études et travaux trop coûteuses pour elles ; le CD77 doit à notre sens mieux s'emparer de son rôle de maître d'ouvrage pour faire évoluer son domaine public routier départemental dans le bon sens.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Que le <b>respect de la loi à l'occasion de la construction de nouvelles voiries ou de passage à 30 ou à 20 km/h soit systématique et non optionnel comme c'est encore trop souvent le cas</b></li> <li>- Que soit généralisé le développement <b>des cédez-le-passage cyclistes aux feux (panonceaux M12) au moins en tourne-à-droite et tout droit, ainsi que le double-sens cyclable dans les rues à sens unique</b>. Il n'est pas tolérable aujourd'hui de freiner encore sur ce sujet pour de fausses questions de sécurité : le double-sens cyclable est sécurisant de fait, puisque les usagers se voient. Le DSC est assez documenté aujourd'hui pour s'en convaincre : l'accidentologie n'est pas plus forte dans une voie à sens unique à DSC.</li> <li>- Que l'étude de <b>solutions plus 'transitoires' pour figurer des continuités</b> cyclables soit systématique (accotements sur départementale, pincements de voirie, abaissements de bordures pour assurer la réinsertion des cyclistes dans les carrefours en attendant leur aménagement,) <b>lorsque les calendriers sont trop éloignés</b> à l'image de ce qui se fait dans d'autres collectivités (CD93, Montreuil, Bagnolet, Paris mais aussi dans des villes de province) - Contribution_PLM_MDB_MLV Page 4</li> </ul>
N° 80 Rn 12/07/ 2023					X	X		X							X					<p><b>Contribution Anonyme - Pistes cyclables et trottoirs</b></p> <p>Contribution : Pour les habitants de Villeneuve-saint-Denis, afin de sécuriser et faciliter les déplacements, il est essentiel de penser à faire des trottoirs dignes de ce nom au sein du village et plus largement d'en créer de nouveaux et de créer également des pistes cyclables pour relier le bourg de Villeneuve-saint-Denis à Villeneuve-le-Comte mais aussi en direction du hameau du Gibet, voire jusqu'au rond-point conduisant à Village Nature.</p>
N° 81 Rn 12/07/ 2023					X															<p><b>Contribution Anonyme - Mobilité vélo, PMR</b></p> <p>Difficile de n'être pas très critique quand on voit la présentation de ce projet que l'on nous présente comme ambitieux !!!</p> <p>Sur le plan national, on attendait pour le vélo 9 % de part nodal en 2024 et 30 % en 2030.</p> <p>Ici, on envisage 4,2 % pour 2027 !!</p> <p>Élus, acteurs, ne voyez-vous pas les changements liés au dérèglement climatique ?</p>





Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
																			<p>Nous espérons sincèrement que nos remarques permettront de faire avancer la situation.</p> <p>Nous vous remercions d'avance pour l'écoute que vous apporterez à nos constatations. Et en espérant que les élus et acteurs regardent toutes les propositions des uns et des autres.</p>
N° 82 @ 12/07/ 2023					X	X													<p><b>Contribution de M. Cyrille CHEVREAU - Enquête plan Mobilité</b></p> <p>Bonjour, Vous trouverez en pièce jointe mes constatations, remarques et propositions relatives à l'enquête sur le plan de mobilité de Marne et Gondoire. Vous remerciant par avance de la bonne prise en compte, Sincères salutations Cyrille Chevreau Thorigny Sur Marne</p> <p>J'habite sur Thorigny sur Marne, sur la zone du pôle gare.</p> <p>A ce titre, voici mes constatations et propositions :</p> <p><b>PLM :</b></p> <p><b>Constatation :</b> Dans la synthèse des zones à apaiser en annexe 1.2 du plan local des mobilités, il est présenté une zone à Lagny, une zone à Pomponne et une zone à Thorigny.</p> <p>La partie sud de Thorigny au sud de la gare ne doit pas être le seul point de Thorigny à apaiser à proximité de la gare, en effet, les thorigniens prennent également le train et n'empruntent pas que la rue de la Madeleine..</p> <p><b>Proposition :</b> La rue de Claye, D418, pourrait être ajoutée en axe rectiligne avec vitesse élevée et doublement dangereux comme l'est la D334 sur Pomponne.</p> <p>Il serait opportun de faire se rejoindre ces trois zones pour créer une zone apaisée autour du pôle gare notamment en apaisant également la partie basse de la rue de Claye, la rue Poincaré et de la rue Cornillaud.</p> <p><b>PDUIF :</b></p> <p><b>Défi1 :vélo</b></p> <p><b>Constatation :</b> Le schéma directeur des liaisons douces envisagé par Marne et Gondoire est n'est techniquement pas possible car pas efficace sur l'itinéraire de Thorigny : l'axe du plan vélo passe par la rue Gambetta, la rue Georges Clémenceau et la rue Jean Jaurès (cette dernière rue étant tellement pentue qu'un banc est installé à mi-pente pour permettre aux piétons de se reposer).</p> <p>En effet, le trajet depuis le supermarché Vival au bas de la rue Gambetta jusqu'au rond-point précédant le gymnase du moulin à vent représente un dénivelé de 45 m (passage d'une altitude de 59m à 104m) sur une distance de 425m soit une pente supérieure à 10% (à titre d'exemple le CEREMA, centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement préconise dans un document de recommandation de limiter les pentes des ouvrages de franchissement cyclable à 5% or en l'occurrence ce n'est même pas un ouvrage de franchissement mais bien un itinéraire qui est envisagé).</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottoir	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
				X	X	X													<p>Les piétons souffrent déjà, les vélos ne pourront pas monter, même en version électrique (c'est mon cas, chemin utilisé quotidiennement).</p> <p><b>Proposition :</b> Il conviendrait donc de revenir aux préconisations du schéma directeur des liaisons cyclables de 2008 et de choisir la rue de Claye, dont la pente est plus douce, en réalisant un aménagement permettant aux cycles de l'emprunter en toute sécurité.</p> <p>Enfin, la création de davantage de place vélo plus sécurisées autour du pôle gare Lagny Thorigny, comme envisagé, est une bonne chose.</p> <p><b>Défi 2 : Transport en commun</b></p> <p><b>Constataion :</b> les bus s'arrêtent trop tôt, week end inclus. Ils sont souvent annulés par manque de personnels disponibles.</p> <p><b>Proposition :</b> Pour les rendre plus attractifs il est donc nécessaire de revoir avec la région la politique de transport, associée à celle du train (ligne P) lui aussi en travaux ou en arrêt trop tôt.@</p> <p><b>Défi 3&amp;4 : La Marche (et le vélo)</b></p> <p><b>Constataion :</b> Les trottoirs des villes ne sont pas toujours entretenus, les villes renvoyant la gestion au département.</p> <p>Les routes ne sont pas pacifiées pour un multi-usage : hors pistes cyclables dédiées, il peut être dangereux de rouler à vélo. Exemple : sur la rue de Claye, la vitesse est excessive. Les panneaux de prévention de vitesse ne sont pas placés aux bons endroits, la ligne droite est donc un axe dangereux sur sa partie basse.</p> <p>Les chemins de halage du bord de Marne, parfaitement propices à l'utilisation du vélo pour le transfert inter villes de la zone ou pour récupérer les PC existantes ou en cours de construction</p> <p>Néanmoins elles ne sont pas éclairées le soir (entre autre sur la période automne hiver).</p> <p><b>Propositions :</b> Rendre la rue de Claye à sens unique pour être plus accessible aux vélos et moins dangereuse eu égard à sa circulation (2 bus ne peuvent pas se croiser cf accidentologie répertoriée localement) avec la création au sol d'une bande cyclable.</p> <p>Mise en place d'éclairage à faible consommation sur panneaux solaires sur les chemins de halage pour renforcer l'aspect sécuritaire.</p> <p><b>Défi 5 : Usage des modes de transports motorisés</b></p> <p><b>Constataion :</b> Le pont en X de Lagny Pomponne Thorigny est le point noir du secteur, qui impacte les usages mais aussi les conditions de vie.</p> <p>Embouteillé matin et soir, mal calibré face aux transports actuels, difficile d'accès pour les piétons, dangereux pour les cyclistes, il est pourtant indispensable pour créer une liaison entre la D105b (ou créer une voie de contournement de</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
																			<p>Dampmart) et la D934 pour désengorger le réseau D334D418 et D334 et permettre un accès vers la gare RER de MLV Chessy.</p> <p><b>Propositions :</b> La restructuration du pont en X sera la clé de la future transformation de tout le secteur.            Une construction d'un 2eme pont pourrait être envisagé pour répartir le trafic et décongestionner les feux tricolores présents des 2 cotés de la voie ferrée.            La SNCF doit être partie prenante et financer ces travaux, quelques soient les solutions retenues.            Vous remerciant par avance pour la prise en compte de ces remarques qui rendront plus attractives la mobilité du secteur.</p>
N° 83 @ 12/07/ 2023																			<b>Contribution de M. Michel GAILLARD - Note sur l'enquête</b>

**GAILLARD MICHEL**

13 Allée Alphonse Daudet  
77 600 Conches sur Gondoire  
micgaillard@wanadoo.fr  
Téléphone : 01 60 31 16 89  
Portable : 06 84 20 03 32

CONCHES LE 10/7/2023

A

**Monsieur Joël Chaffard**  
Président de la commission  
d'enquête  
MOBILITE Juillet 2023 SIEMU  
Par COURRIEL

Copie à Madame Chrystelle Labuthie  
Mairie de Bussy (et autres Mairies)



Photographie de la réserve foncière de la route départementale n° 199 déclassée à Torcy

## **NOTE EVOQUANT LES REMARQUES SUR LE DOSSIER "D'ENQUETE PUBLIQUE DU "PLAN LOCAL DES MOBILITES" (EPM) SUR MARNE LA VALLEE (MLV) Exposé en Mairie de Bussy Saint Georges.**

### **1. PRÉLIMINAIRE. (du 11/7/23)**

Ces remarques ont trait au petit fascicule inclus dans la première boîte du dossier de l'EPM. Ce document illustre à petite échelle, le plan, la localisation, les caractéristiques de portion de voie automobile, de liaison douce étudiée, pour chaque section particulière. Par exemple, je repère sur le plan consacré à la commune de Collégien, une petite mention "3" cerclée d'un rond, avec un texte indiquant un traitement spécifique.

*Que dissimule ce repérage cerclé d'un rond et l'absence de la pièce 2.2 constatée le 4/7/2023 ? Malheureusement lors de ma première visite je n'enregistre pas le titre exact du fascicule, ni la liste des pièces présentées en tête de chaque boîte. Par réflexe j'ai noté la date de ma présence dans le registre de la Mairie de Bussy Saint Georges, en indiquant que je remettrais une note. Cette note d'observations particulières est traitée ci-dessous.*

Mes autres observations sur l'EPM sont rédigées sous la trame la plus logique possible. Ce dossier volumineux examine fort bien la mobilité du seul point de vue du DÉTAIL de l'aménagement des lieux de vie immédiats des habitants, sans évoquer l'évolution rapide du schéma général de la mobilité de MLV qui ne peut se comprendre qu'en présence des 3 EPM prévues. En conclusion un doute fondamental émerge.

**Rôle du SIEMU.** (Il présente cette EPM comme un projet. On verra qu'il est loin d'assumer ce but)

Le dossier de cette EPM, déposé notamment à Bussy Saint Georges présente le SIEMU comme la déclinaison locale chargée d'établir les Plans des Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) pour le compte de la Direction des routes de la Préfecture de Région. Les différentes Communautés d'Agglomération ont également délégué à ce syndicat l'élaboration, l'animation, la coordination et le suivi de la mise en oeuvre du Plan Local des Mobilités à l'échelle du bassin de déplacements d'Ile de France. Sont concernées ici la communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire, le Val d'Europe Agglomération, la Communauté de Communes du Val Briard.

**La concertation est principalement déléguée à deux comités distincts :**

- Un comité des partenaires, réunissant l'écosystème de la mobilité.
- Un comité grand public autour des usagers et habitants du territoire.

La délégation Préfectorale de Région au SIEMU est globale, sous le contrôle du Préfet de Région. On n'a aucune idée du taux de financement de chaque membre associé, "Miroir" de la présence, du mode d'arbitrage des conflits entre aménageurs finançant le réseau de mobilités sur MLV. (Épamarne, collectivités territoriales, Conseils généraux départementaux, les Directions des Routes en Préfectures, Région, État).

Autrement dit comment l'Intérêt Général des habitants de MLV sera pris en compte par le Siemu et ses partenaires, en phase finale d'approbation du PLD. Alors qu'avec des exemples on verra que tous ces Maîtres d'ouvrages des voiries sont toujours juges du résultat final (Direction des routes incluse). Tous ont déjà accepté les entorses et compromis signalés ci-après et préjudiciables à l'Intérêt Général de la Ville de MLV. On ne voit pas en quoi cela sera différent dans cette EPM.

## **2. ILLUSTRONS CE QUE VEUT DIRE "INTÉRÊT GÉNÉRAL" ET DÉMOCRATIE.**

### **2.1. Sur Torcy : Les échangeurs à la Francilienne (avec l'A4, la D199 ? Est-ce hors sujet ?)**

Dès les premières pages de l'annexe jointe, on constate le rejet de l'échangeur Nord à l'A104 par la commune de Torcy, qui prive les riverains de la D199 et de la D970 à Noisy le Grand, de l'accès à l'échangeur Sud de l'A104 (Francilienne) à Torcy du fait de la surcharge de la D128 dans son quartier de Maubuée au Sud. (Voir pages 5 à 12 et 14 de l'annexe). On constate le 23/08/2006 l'incapacité de la Direction Régionale des routes à réaliser (malgré un foncier disponible, visible page 14 de l'annexe) la poursuite de la D199 vers les secteurs 3 et 4 (sujet de l'EPM) au prétexte que la D199 est peu utilisée, du fait de l'absence de l'échangeur Nord ! L'intérêt général des riverains de la D199 est bafoué. Bien que "l'étude de cohérence" (pages 8, de l'annexe jointe) propose différentes alternatives, permettant de réduire ces anomalies à Torcy. Elles ont un impact sur les liaisons entre l'Est et l'Ouest de MLV qui pourraient être mieux reliées par la D199 prolongée à l'Est. (Voulez un temps à être l'Avenue de l'Europe. Coeur du sujet de notre l'EPM)

L'Est reste parcouru par de multiples voiries, qui ne desservent pas Bussy Saint Georges, ne lui donne pas d'ouverture vers la Francilienne, ni vers les secteurs 1 et 2 et pour finir, "l'Avenue de l'Europe" (A.E.) de Torcy Sud n'est pas reliée à celle éponyme de Bussy Saint Georges, sauf en utilisant l'A4 comme palliatif utile à tous ces maux. (Coeur de sujet de l'EPM. Voir pages 8 de l'annexe, quelques propositions)

Ces questions sont toujours en suspens, elles illustrent la nature du climat politique décisionnel local de MLV, qui accepte que Torcy soit sans égard auprès de l'intérêt général des résidents de MLV. Les quatre autres collectivités de rang supérieur (CG77 Région, État) acceptent cette situation sans réaction.

## 2.2. Sur Bussy Saint Georges. (C'est le sujet ! De l'EPM)

L'implantation initiale de l'A.E sur l'avenue du Gl de Gaulle, Centre de ce quartier, soulève de la part des riverains et de la Mairie un refus du même ordre qu'à Torcy, au motif que l'A.E. apporte des nuisances insupportables. Alors que cette avenue dispose d'une largeur de 4 voies auxquelles s'ajoutent deux voies latérales, des plantations généreuses. C'est l'avenue urbaine la plus imposante de MLV, afin qu'elle puisse accueillir la mobilité journalière des échanges internes de ses habitants, en étalant les pointes de trafic domicile travail, dans un espace surdimensionné, parcouru à vitesse urbaine réduite, selon les normes en vigueur acceptables. Le motif principal de ce tracé direct résidait dans la volonté de conserver sur l'A.E. tous les échanges internes de MLV, pour améliorer la fluidité d'A4 et de l'A104, afin qu'elles assument mieux l'une et l'autre leur rôle local et régional. (Bussy Saint Georges préfère rejeter en sa périphérie l'A.E., au risque de fuîtes d'usagers sur l'A4)

*C'est en tout cas ce qui avait été présenté à la société Disney (EDL) lors de la signature de la convention. Ayant déjà été confrontée à ces problèmes d'aménagement sur ses parcs de loisirs à Chessy-Serris ; EDL restait très attentive à la séparation des flux locaux de ceux de l'A4 (artère indispensable à son fonds de commerce. Elle a financé sa pénétrante depuis l'A4).*

## 2.3. La mise en évidence d'une faiblesse probable dans ce dossier d'enquête.

C'est la question qui me sollicite, lors de mon retour en Mairie de Bussy Saint Georges le 04/07/2023 pour consulter les dossiers d'EPM et photographier le fascicule évoqué au § 1<sup>er</sup> ci-dessus, car je compte analyser la continuité (ou l'absence) de liens entre des sites internes, ou externes au périmètre de l'EPM, afin d'évaluer leur impact sur l'ensemble de MLV (Par exemple le double cas de Torcy sur l'A.E., son lien avec Bussy, sur D217B et l'échangeur Nord, celui de Collégien avec l'A.E. etc. Thèmes au coeur du sujet de cette EPM pour lesquels le fascicule examiné dès le premier jour me paraît précieux).

Je ne retrouve pas ce petit document annexe et je constate que la liste des pièces de la boîte n°1 indique : Pièce N°1, puis à la suite pièce N°3. Il n'y a pas de pièces n° 2 ? Cette discontinuité dans la numérotation des pièces jointes est étrange dans un dossier aussi travaillé. Je regarde dans la boîte N°2 si - la pièces 2 en entête de plusieurs autres pièces : 2.1, 2.2, etc - sont toutes à leur place. Après une brève recherche elles me paraissent situées exactement dans la logique exposée par cette 2<sup>ème</sup> boîte, aucune ne contient ce que je cherche. (Notamment des plans de situation locales à petite échelle)

*Le 05/07/2023, ma courte visite en Mairie de Chessy auprès du commissaire enquêteur (CE) occupé, s'est bornée à vérifier que la conformité de la liste des pièces des 2 boîtes étaient bien conformes à celles de Bussy Saint Georges. Le CE m'a ensuite rappelé au téléphone, en présence du personnel de la Mairie que j'avais salué auparavant, pour tirer au clair ce sujet. Ils m'indiquent de conserver que la pièce n° 2 de la première boîte est dans la seconde. Sauf erreur de ma part, la pièce N°2 qu'ils désignent n'a rien à voir avec le fascicule que j'ai feuilleté lors de ma première visite, de plus lorsque j'ai contrôlé cette 2<sup>ème</sup> boîte à Bussy le 05/07, toutes ses pièces étaient bien en continuité textuelles. Je demande si ce feuillet et sa note principale qu'il complète la N°2(x), ont été retirés de la boîte N°1 pour expliquer cette absence et cette numérotation étrange ?*

*En réponse chaque personnel des 2 Mairies m'a indiqué qu'une pièce a été ajoutée au début de l'enquête, sans pouvoir en préciser la nature.*

**Supposition de ma part.** Ayant été confronté dans ma vie professionnelle à ce type de situation j'en déduis :

*Peut-être est-ce la liste des pièces qui a été rajoutée et scotchée dans le logement ad hoc de la boîte N°1 pour pouvoir justifier du retrait du fascicule et de sa pièce maîtresse. (N° 2a 2b ou 2c) ? Pour ma part je ne vois pas d'autre possibilité, notamment parce que les plans de ce fascicule étaient quasi illisibles et peut-être entachés d'erreurs de correspondance avec sa pièce maîtresse (2a), elle-même en défaut de correspondances avec ce fascicule difficile à lire, vu l'échelle réduite de ses plans. Ce qui aurait exigé un*

*travail de recollecte considérable pour corriger les éventuelles imperfections de correspondances entre ces 2 pièces. Impossible de les traiter dans le temps imparti. On a préféré les retirer. Je ne vois pas d'autre explication possible. Sauf que ce fascicule n'aurait peut-être permis de mieux argumenter mes textes.*

*Ce sera au Président de la commission d'enquête d'en tirer conséquence sur la validité formelle de cette procédure, après avoir confirmé la date de mon premier examen, notée sur le cahier de Bussy Saint Georges et de vérifier auprès des rédacteurs du dossier, mon hypothèse afin de valider le caractère plausible ou faux de ma supposition...*

#### **2.4. Le rôle de l'Épamarne.**

Lorsque le prologue (page 1 de l'annexe jointe) indique et démontre que MLV n'a plus de regard politique et technique en mesure de veiller à l'intérêt général de la structure des voiries, des liaisons principales inter-quartiers, notamment dans les rapports entre A.E. / A4. C'est bien une boutade exposant une vérité.

**Elle vise ponctuellement l'Épamarne qui renonce à un regard sur l'intérêt général de MLV imposé par le pouvoir politique directement concerné par le sujet local...**

*C'est la règle en démocratie, ce que Wiston Churchill a si bien formulé. (Ces désordres proviennent souvent de décisions techniques mal anticipées, introduisant une mauvaise programmation financière. C'est bien le coeur de notre sujet dans cette EPM)*

C'est le Conseil d'Administration d'Épamarne, présidé par différentes personnalités politiques (Maires ou autres représentants élus), le CG77, la Région, l'État, qui ont délibérés sur ces choix urbanistiques. Un des Maires de Bussy a bien décidé, de longue date, le choix de la position de l'A.E., en bordure d'A4 (Notre sujet). Ils ont tous pris le risque d'amplifier sa saturation, avec le rejet préférentiel des usagers sur l'A4, aux entrées de Bussy Saint Georges et de Collégien (A.E. et entrée de Bussy sur A4 sur le même Giratoire doublement engorgé, idem à Collégien, dans une situation créant des risques de fuites mélangées d'usagers vers A4), sans que soit arrêté, semble-t-il, le trajet de l'A.E. de Bussy Saint Georges à Torcy. Trajet qui s'allonge, se complexifie comparé à la solution décrite au § 3.1. On peut imaginer qu'EDL et les usagers peuvent regretter ces choix.

### **3. QUELQUES IDÉES POUR UN "PROJET" D'AVENUE DE L'EUROPE.**

#### **3.1. L'Avenue de l'Europe initiale.** *Visible page 18 de l'annexe.*

Aux yeux des habitants de Bussy Saint Georges et ceux de MLV (et Disney qui n'ont pas le même regard), L'A.E. initiale traversant la vallée de la Brosse, située au Nord du RER, filant en ligne droite vers les gares extrêmes est morte. Bien que les règles du PPEANP et de la protection de la Vallée de la Brosse puissent l'autoriser.

*Merci au Maire de Bussy Saint Georges, à la rédactrice de la plus belle enquête publique du PPEANP rédigée sur MLV. Elle préserve la vallée et permet le passage de la piste cyclable-piétons aux engins mobiles ne délivrant pas de CO<sub>2</sub>. Voir page 13 de l'annexe.*

#### **3.2. L'A.E. se placerait-elle mieux sur l'itinéraire D217B ?** *(page 10 de l'annexe)*

Elle passe par Guermantès en évitant Bussy Saint Georges, la D35 lui permettrait de la rejoindre. Quand les flux exigeront de la passer à 4 voies vers le pont de Torcy en incluant la piste cyclable et le raccordement à la Francilienne sur le pont (2035-50), ce sera une autre histoire ! (Voir l'annexe page 14) Pour les riverains entre Conches et Torcy, l'impact sera plus insupportable qu'en vallée de la Brosse. Ce tracé avec ses défauts perceptibles, ne peut être que provisoire, il ne supportera pas à l'avenir le passage à 4 voies ! Une variante provisoire et scabreuse peut se pratiquer confidentiellement pour Bussy Saint Georges en rejoignant cette voie, en traversant le village, rue du cimetière, place de la Mairie, puis rue de Torcy.

**3.3. La moins coûteuse : la plus efficace pour rejeter l'usager vers l'A4, la 104 !**  
 C'est celle qui vient à l'esprit immédiatement, elle permet le passage à 4 voies si nécessaire en élargissant le pont du RER. Elle surcharge les 2 échangeurs sur l'A4 : à Bussy Saint Georges et à Collégien en renvoyant sur la Francilienne et A4.



**Le parcours entre Bussy et Collégien ? Qu'en dit cette commune ?**  
 Pour lire ce tracé en amont vers Bussy, se reporter au plan ci-dessous.  
 L'itinéraire 3 est utilisé jusqu'à la RD 35, puis l'avenue Marie Curie (itinéraire 2). L'avenue Graham Bell vient au secours pour disposer de 4 voies. Franchement, elle est à exclure.

**3.4. La plus réaliste.**



Elle est conforme au plan de protection de la Vallée de la Brosse et du PPEANP (Périmètre de Protection des Espaces Agricoles et Naturels Périurbains de Marne et Gondoire du 22 Août de 2012) C'est la plus économique, elle est placée au-dessus du réseau d'assainissement réalisé pour l'Avenue Graham Bell, qu'elle peut utiliser. Se rendre sur site permet de constater un sol marécageux qui engage quelques précautions de fondation de chaussée. L'itinéraire 3 incluant l'A.E. de Bussy Saint Georges, se fait en sortie du giratoire, avec un court parcours Nord, pour prendre à gauche l'Avenue Marie Curie. C'est une voie du futur. Puis on se dirige vers le pont du RER pour contourner Collégien. Le trajet rejoint l'A.E. de Torcy. Les nuisances auprès des Villages sont réduites. Le passage à 4 voies est possible mais malcommode au pont. Ce parcours est compliqué, sujet à 4 baïonnettes, il risque de voir les usagers dévier vers l'A4 aux entrées de Bussy et Collégien. Les usagers le bouderont. Le court-circuit 1 sur la très belle avenue Graham Bell s'imposera en démonétisant l'AE sur la zone d'activité de Bussy... En attendant mieux, voir le § suivant 3.6.e.

**3.5. La dernière cartouche mouillée.** Voir le tunnel ou pont proposés page 13 de l'annexe.  
 C'est la plus coûteuse, elle est placée à l'Ouest du réseau d'assainissement réalisé pour l'Avenue Graham Bell. Il amplifie la difficulté de réalisation du tunnel ou d'un pont. Si les précautions prises sont insuffisantes, le sol marécageux engage auprès de ces 2 options la mise en péril de la voie du RER. En retenant une de ces

hypothèses, l'Agglomération de Marne et Gondoire prendra en charge sa part de réalisation, avec une procédure amiable qui déterminera, entre les collectivités concernées, le montant de sa contribution. Si d'autres solutions plus fiables et moins chères existent, il est temps de les dévoiler ?

*Pourquoi pas la 3.1, toute honte bue, quand les véhicules ne dégageront plus de CO<sub>2</sub>? Envisager cette opportunité, serait une manière de faire revivre l'A.E.*

### **3.6 Quelques autres points de détails à régler.**

Si ce n'est déjà fait, ils concernent cette fois l'EPM à la lettre.

#### **3.6.a ; La nature des véhicules en circulation va évoluer.**

Ainsi, les voitures électriques sans permis "VESP", bien moins coûteuses, vont entrer avec fracas dans ce paysage. La publicité des constructeurs des loueurs de véhicules vise désormais ce marché *(chacun ira de la sienne auprès des jeunes qui répugnent à perdre leur argent et leur temps auprès des instances du permis de conduire)*

Sont aussi visés : le milieu "écologique", les personnes âgées, les exclus du permis de conduire, les victimes d'handicap léger et tous ceux qui sont soucieux de l'évolution du climat. *(Ces VESP à 3 ou 4 roues sont mieux abrités et protégés des accidents corporels que les patinettes et cycles, fassent-ils électriques. Ils sont tous disponibles en occasion. Ces VESP rassurent les parents des mineurs. Ces usagers privilégient aussi les transports en commun longue distance, Trains "Onigo")*

Cette présence accrue de voiturettes, roulant à 45 km/h ralentira sérieusement les vitesses d'exploitation des parcours à 2 voies du secteur étudié *(80/70 Km/h hors agglomération)*. Ce qui augmentera les temps de trajet sur les liaisons inter-quartiers et sur le réseau secondaire local à 2 voies. *(Ce qui est favorable au climat, mais qu'il faut expliquer au public toujours soucieux du gain de temps)*

#### **3.6.b. Le paragraphe précédent introduit une vision plus large.**

La généralisation des VESP, de Noisy le Grand à la gare TGV de Chessy-MLV implique les conséquences suivantes :

- sur les sections à 2 voies, une baisse de leur productivité
- sur la D199 *(l'A.E.)* prolongée à l'Est, se garder d'introduire des passages à 2 voies qui provoqueraient l'accentuation de la fuite des véhicules vers l'A4 et l'A104.

#### **3.6.c. Le lien avec la ligne SNCF P : Paris Meaux. *(En transformation)***

Le présent dossier envisage une ligne de bus reliant Chessy-MLV à Esbly, elle permet de se déporter Gare du Nord et plus. Quand on a acquis le matériel et formé le personnel, on peut pousser la ligne de bus jusqu'à la gare de Noisy Champs *(Voir l'annexe page 1)* cette opportunité est très intéressante pour ceux qui sont loin du RER.

N'est-ce pas aussi une façon de retarder la prolongation du RER A jusqu'à Coupvray ou Esbly qui donnerait une interconnexion bien plus efficace ? Elle a déjà été chiffrée en 1995. Ce serait un geste fort sur le climat.

#### **3.6.d. Amplification de l'usage du réseau routier et des circulations douces.**

Suite à l'arrivée des nouvelles lignes ferrées à la gare de Noisy Champs, à l'importance des futurs programmes d'urbanisation inscrits au SDRIF, existant et à venir à MLV, *(Programmes de logements, bureaux, activités, loisirs)* conduisent le trafic routier vers l'engorgement. Les questions évoquées doivent être rapidement tranchées.

*L'effet sur site sera visible dès l'ouverture prochaine des lignes ferrées. Ce qui suscitera des revendications auprès de certains habitants, quand ils constateront au quotidien que leurs ennemis de circulation n'ont pas été pris en compte par cette EPM.*

**3.6.e. Quel est le trajet et le but de la piste cyclable principale ?**

Des travaux sont en cours un peu partout sur MLV pour mieux insérer les usagers des cycles lents. Quel choix fait-on entre Bussy Saint Georges et Torcy notamment, dans le cadre des liaisons inter-polarités principales ?

*Dans l'annexe, pages 8 et 13, elle est placée directement en bordure Nord du RER, chemin le plus court pour les véhicules des plus modestes qui n'émettront pas de CO<sub>2</sub>!*

Lorsque tous les véhicules ne produiront pas de CO<sub>2</sub>, le projet se fera avec la solution "3.4. Réaliste" en service. Une 2<sup>ème</sup> double voie partant du giratoire du centre de Bussy Saint George joindra le rond-point du RER situé au Nord de Collégien. Ces travaux ne seront lancés qu'à nécessité. Ils dérangeront le moins possible le boisement étudié pour la piste cyclable, première venu qui respectera le profil préventif de cette 2<sup>ème</sup> voie à 2 sens pour automobiles. La contrainte de la traversée de la Vallée de la Brosse étant valorisée par le traitement paysagé de l'ensemble des mobilités regroupées autour du RER comme le permettent les règles attachées à la vallée de la Brosse. Ce sera un des beaux espaces de MLV. (Voir page13 de l'annexe).

**4. CETTE EPM EST-ELLE QUALIFIÉE POUR PORTER L'INTÉRÊT GÉNÉRAL DE MLV ?**

*(L'accès des habitants aux entreprises équipements publics et privés administrations, formation)*

*Jusqu'ici quelques Maires de Torcy et Bussy Saint Georges réduisaient l'influence du pôle structurant de MLV en refusant à la fois des liaisons internes et externes à leurs abords, en polluant le rôle régional d'A4 et de l'A104 qu'ils saturaient sans regrets.*

Ces actes seraient semblent-ils remis partiellement en cause, notamment à Bussy Saint Georges où les contraintes sur la Vallée de la Brosse se sont adoucies avec tact pour libérer la seule mobilité. Ce qui signifie que la coupure verte paysagère entre Bussy Saint Georges et Torcy devra être préservée d'urbanisation.

Les choix retenus en traitant la mobilité de MLV avec trois EPM distinctes s'exonèrent d'une vision globale du traitement de la mobilité.

Au regard du confort de la mobilité possible du secteur Ouest, les résidents et entreprises du secteur Est peuvent contester leur sort, alors qu'ils sont pourvoyeur d'emploi jeunes en masse *(et de taxes)* en désir d'appartenance à une entité territoriale et politique délimitée et vivace. Elle apparaît encore mal représentée dans cette EPM pour décider de l'aménagement de MLV. Ce dossier de mobilité dissout la qualité d'ensemble de la Ville quand il traite les liens inter-3-EPM au hachoir.

Seuls les secteurs Ouest sont dotés d'une A.E. qui leur facilitera la vie. Annoncer la toponymie d'A.E. sur des avenues de Torcy et Bussy Saint Georges sans en dévoiler la continuité aberrante, tout en souffrant des liaisons indigentes et mal commodes, devient un refus de traiter avec équité l'ensemble des échanges Est-Ouest de MLV.

Cette enquête, comme la précédente et sans doute la suivante, perdent le fil premier de la création d'une agglomération pensée comme un pôle attractif auprès de son voisinage déstructuré, désirant retrouver une certaine clarté urbaine. Ne pas soulever auprès de l'ensemble des résidents et actifs de MLV l'état des question traitées ici et dans l'annexe jointe, fussent-ils hors sujet, est une faute politique.

Ces multiples hors sujets, traités ici, mettent en relief cette maladresse. Il est curieux que les instances de rang supérieur, Département, Région ; État, acceptent de saucissonner aussi indifféremment une entité qu'ils ont créée avec l'ambition de construire une forte polarité, dont ils écornent ou ignorent dans cette EPM le besoin de cohérence dans la mobilité générale entre secteurs 1et 2 d'une part et les secteurs 3 et 4 par ailleurs. (Voir la comparaison entre les pages 18 et 19 de l'annexe).

Plus ennuyeux dans ce qui est affiché dans le résumé de synthèse déposé dans chaque Mairie, il n'est pas prévu de consulter l'entité Marne la Vallée sur le résultat final enfin coordonné des observations recueillies par les trois EPM.

Elles ne sont pas, ce qui est démontré, en mesure de vérifier la prise en compte de **l'intérêt commun de MLV**, ni en désir de poser des projets de liaisons consistants, dans un terme fort mouvementé par le climat. Consacrer un soin attentif au rôle régional de l'A4 et la 104 est un minima à respecter scrupuleusement.

Rien de tout cela ne me paraît atteint dans cette EPM, au sens des remarques des § 2.1 et 2.2, traités dans l'annexe jointe, car ce n'est pas recherché me semble-t-il ?

Le plan Epamarme EPAFrance de 2022 est muet à l'endroit de la trace de l'A.E. qu'il représentait toujours jadis. Qu'il ne le fasse plus est de mauvais augure pour l'A.E. initiale qui est encore condamnée à mourir. A moins que ne se révèle enfin l'envie de lui dessiner un meilleur sort politique et technique...

#### **5 CONCLUSION : une perte de temps regrettable.**

Placées hors sujet, mes observations généralistes passeront à la trappe dans la mesure où le dossier de cette EPM n'aurait pas vocation à les évoquer. L'EPM est un recueil d'idées locales et non un projet de voiries futures de MLV. Le ton de cette EPM ne peut pas être tout va bien... Sur l'A4 le péril est d'actualité face aux échéances.

*Le regard sur une Avenue de l'Europe inscrite hâtivement sur site, sans avoir mesuré sa réelle pertinence fait tache. Vue les circonstances de sa position à Bussy Saint Georges, elle est inutile, voir néfaste.*

La cohérence des voiries de ce PML, celles évoquées dans la note jointe sont comparées dans les **pages 18 et 19** de l'annexe. Ce qui montre à quel point l'examen des actions développées tient à un système de voirie existant incapable de créer de terme, en l'état, des échanges lisibles et cohérents d'Est en Ouest de MLV.

Présenter au public dans une EPM, des aménagements "technico-politiques" locaux aussi décortiqués, retenus par des techniciens et politiques compétents ne sont pas contestables. Ils sont à résumer en exposant les critères de choix retenus pour alimenter l'information du public. C'est l'ensemble des *liaisons entre les différents territoires de l'EPM* à terme qui devraient être le cœur du sujet. Le prendre par ses seuls petits bouts n'est pas à la hauteur du sujet pour résister à la crise climatique qui nous réserve de grosses surprises d'immigration de détenteurs de capitaux.

Lancer ce type d'enquête sans que l'inventaire de ces perspectives n'ait été soigneusement présenté sera perçu, comme une dissimulation, si ce n'est comme une faute grave, par ceux qui y sont attentifs, ou sujets aux futures nuisances de la mobilité à venir.

De plus, un retour sur résultat donné à l'ensemble des résidents de MLV n'est pas évoqué dans le résumé exposé dans chaque Mairie. La richesse des détails soulevés dans cette EPM, gagnera en efficacité, si elle s'accroche à de vraies perspectives globales, pour faire face à l'afflux de migrants climatiques.

A ces différents titres cette EPM aurait dû être mieux préparée. Brouillonne dans ses boîtes, elle apparaît comme une perte d'énergie, de temps et d'argent. Une consultation préalable de la compagnie des commissaires enquêteurs aurait sans doute permis de prendre une position rédactionnelle plus généraliste pour articuler ces travaux remarquables, dans un fil conducteur prospectif, ce qui n'est pas le cas.

D'ailleurs quel est le public qui a ouvert ces gros dossiers ? Que va-t-il comprendre sans le fascicule de synthèse (si mon hypothèse est exacte) qui localise toutes les actions de l'EPM ? Les techniciens ont fait un immense travail que le public ne peut que regarder devant sa porte. S'il la trouve sans **PROJET** mis en lumière, il risque les surprises d'une évolution rapide.

Cette situation peut être considéré comme une erreur manifeste d'appréciation sur laquelle le Président de la commission d'enquête et celui de la prochaine enquête sur Torcy, devront, à mon sens se prononcer, **car elle est plus déterminante encore que celle-ci sur la mobilité de MLV.**

**PUISSE AU MOINS, LE PROJET DE PISTE CYCLABLE GÉNÉRALE DE MLV  
ÊTRE PLACÉ SUR LES SITES QUI LUI REVIENNENT.**

*Ne serait que pour remercier ceux qui l'ont rendu possible et pour encourager ceux qui vont la réaliser avec un réseau de liaisons internes à MLV distinct d'A4 et de la 104 pour diminuer la création de CO<sub>2</sub>, (SVP lire l'annexe)*

Michel Gaillard.



*L'étude de la cohérence de l'Avenue de l'Europe de MLV est jointe en annexe par courriel.*

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
N° 84 @ 12/07/ 2023					X														<p><b>Contribution de M et G à vélo - Politique cyclable</b></p> <p>Politique cyclable sur notre territoire et au-delà, En 2019 la LOM (loi d'orientation des mobilités) adoptée le 19 novembre à l'assemblée, consacre le vélo comme moyen de transport de 1er rang. Le Plan vélo, présenté le 14 septembre 2018 par le Gouvernement, a pour objectif de tripler cette part modale pour atteindre 9 % en 2024. Les différentes études d'Epamarne, de Marne et Gondoire et des bureaux d'étude à leur service nous montrent qu'actuellement les déplacements à vélo sont de l'ordre de 2%.</p> <p>La sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Finalisation du réseau cyclable pour accéder aux différents pôles d'attraction de notre territoire. La continuité manque entre les communes et/ou pôles d'attraction. Augmenter le nombre des pistes en site propre et l'entretien de la voirie.</li> <li>- Appliquer la loi LAURE (L228-2 et L228-3 de l'environnement). Cette obligation concerne aussi, depuis la loi LOM, les voies hors agglomération (ou non urbaines) avec l'article L228-3. Appliquer les différents décrets : double sens cyclable, sas vélo, tourner à droite aux feux.</li> <li>- Respect absolu du niveau « zéro » (nue zéro) : la dernière piste en site propre dans la Courtilière a des dénivelés parfois supérieurs à 3 cm. (danger pour les vélos : fourche avant fragilisée !)</li> <li>- Création de parking vélos sécurisés dans les gares, attaches vélos multipliées par 3 ou par 4 en ville mais aussi dans les parkings existants. Harmonisation entre les communes. (1 place voiture = 12 places vélo.) Créer des parkings motos (pour éviter les conflits d'usage avec les cyclistes)</li> <li>- accentuer les mesures contre le vol : marquage des vélos Bicycode. La maison des mobilités dispose d'une machine à graver opérationnelle.</li> <li>- Multiplier les zones apaisées : des quartiers entiers doivent passer en Zone 30 avec des DSC en conservant quelques grands axes à 50 km/h par ville. ( La ville est passée à 30 mais il faut le faire savoir ! ) Tous les centres villes anciens et centres historiques doivent passer en Zone de Rencontre pour favoriser une mixité apaisée.</li> </ul> <p>Culture vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'atelier maîtrise du vélo pour les jeunes mis en place par le service des sports à Lagny va dans le bon sens. A généraliser. Encourager la dépose et le retrait des enfants à l'école par un parcours sécurisé : plus de 50% des trajets font moins de 3 Km. Viser un public jeune conduit à son autonomie : trajets scolaires sécurisés à privilégier.</li> <li>- Information régulière auprès de tous les utilisateurs de la voirie communale.</li> <li>- Les politiques cyclables de tous les niveaux doivent être mises en cohérence.</li> </ul>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottoir	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
																			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enlever les contradictions au niveau du marquage. (ex : entrée de St Thibault-Gouvernes 30 au sol 70)</li> <li>- Instaurer un groupe de travail « Aménagement cyclable inter- et intra communal » constitué d'élus, techniciens de la voirie, représentants d'associations vélos et piétons et environnement qui pourrait se réunir de façon régulière pour suivre l'avancée des réalisations en cours et porter un regard critique sur les plans des opérations à venir.</li> </ul> <p>Et les usagers actuels dans tout ça ? Ils n'ont pas attendu pour se déplacer à vélo et leurs commentaires viennent d'être publiés dans la cadre du Baromètre des villes cyclables. Leur pratique pourra servir pour mettre en œuvre des décisions efficaces et de qualité de la part de la collectivité.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-La RD 231 : prioritaire par le PLD de 2008, ensuite par le PLM de 2015 et 2021 et nommé dans le réseau départemental en 2020, il reste un peu moins de 3km à réaliser. (L'intérêt est qu'une double piste bidirectionnelle depuis le rond-point de Chanteloup rejoint l'hôpital et le Val d'Europe.)</li> <li>-La RD 35 : retenue dans le réseau départemental –axe Nord-Sud Bussy Lagny à privilégier de par sa pente acceptable pour la plupart des cyclistes- L'aménagement du plateau, comme prévu au PLD de 2008, serait nécessaire et pourrait en partie être repris par le RER V.</li> <li>- L'avenue du Général Leclerc prévus dans les différents plans et signalé dans le Baromètre par les cyclistes.</li> <li>-Repenser une liaison apaisée depuis le quartier St Jean vers le centre-ville ; une voie de circulation active, prévue initialement semble avoir disparue.</li> </ul> <p>Prolongation quai du Pré Long marqué sur les plans comme réalisée. (De nombreux plans sont imparfaits qui notent comme réalisés des tronçons qui n'existent pas sur le terrain)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Projet d'aménagement de la zone du parking Foch à inclure dans la réfection du Centre-ville ; la rue Vacheresse pourrait passer en ZR avec l'accès au secteur du marché. Les jours de marché elle pourrait devenir totalement piétonne.</li> <li>-Repenser l'aménagement du Chemin de Gouvernes sans trottoirs avec des potelets pour les cheminements vélos, piétons et PMR en liaison avec le plateau réaménagé. Particularité de cette voie : aucun stationnement autorisé !</li> <li>-Faciliter l'inclusion du cheminement dans Lagny avec les aménagements des communes environnantes qui seront prévus dans le cadre du SDLD de M&amp;G.</li> <li>-Quai de La Gourdine, plateaux traversant doux oui mais pas d'obstacles rampants, pas de chicanes mais des potelets améliorant la fluidité pour les vélos. Le prolonger en dur jusqu'à la passerelle de la Dhuis (ou par le Chemin du Quincangrogne.).</li> <li>-Rues D'Halluin à Lamartine à passer en Z30 avec officialisation du DSC par les panneaux a rajouter.</li> </ul>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottoir	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
																			<p>- Toutes les rues du secteur résidentiel des hauts de Lagny à passer en ZR au même titre que la rue Jacoliot et la rue Renan qui semblent donner totale satisfactions.</p> <p>-Park et attaches vélo en U inversé : place de la mairie, square Tessier et Fouchet de Careil, passage des écoles, Totem, Gymnases, Salle Charles Vanel, rue Vacheresse, Place Marchande ...soit plus de 500 attaches a installer en ville.</p> <p>-Supprimer les 2 passages pavés au niveau de la Jonchère et les remplacer par des radars ou des plateaux -traversant, lisses et larges, au bon profil et non des bosses étroites.</p> <p>-Finaliser l'axe Nord-Sud de Bussy pour améliorer la liaison vers le RER ou la gare de Lagny.</p> <p>Depuis Ferrieres il est aussi important de sécuriser en l'élargissant l'accès au RER de Bussy . La passerelle programmée Bussy Ferrière pourrait advenir ultérieurement.</p> <p>Même chose pour les 4 autres passerelles prévues dans notre secteur : pour les usagers cyclistes la priorité des priorités est la continuité du réseau existant et repérer les zones où le potentiel de progressions est le plus important</p> <p>-Bussy : prolonger l'av du Général de Gaulle vers le Val d'Europe.</p> <p>Naturellement d'autres aménagements sont à prévoir en fonction des besoins des communes environnantes de l'interco. Ces grands aménagements seront à envisager dans le cadre du SDLD de M&amp;G et le PLM du territoire élargi à 31 communes.</p> <p>Un signal fort à proposer en passant, simultanément, tous les centres villes des communes de M&amp;G en Zone de rencontre et en communiquant grandement dans tous les supports de communication.</p> <p>Le RER-V</p> <p>Un nouveau concept est en train d'être finalisé, il s'agit du RER V qui permettra une liaison « grande vitesse » à vélo depuis Paris jusqu'à Val d'Europe. Actuellement 2 parcours sont proposés qui traversent notre territoire : financement et choix du parcours à finaliser. (Changement de nom depuis quelques jours cela devient VIF pour VELO RUE ILE DE France)°</p> <p>Pour quels coûts :</p> <p>Si l'on se réfère au planning du SDLD de M&amp;G il est envisagé, pour 2022, un budget de 870000€ dont 426300€ avec un reste à charge de 443700€. (Chiffres 23/4/2015)</p> <p>Si l'on table sur 106000 habitants en M&amp;G, cela revient à consacrer 4,2€ par an et par habitant aux aménagements cyclables, ce qui est peu quand on a de grandes ambitions.</p> <p>Pour aller vite il faudrait investir environ 30€/h/ an ce qui nous conduirai à un budget de 3,18 M€.ce qui avec l'apport des subventions mobilisables conduirait à un budget de l'ordre de 4 à 4,5 M€, par an, voire plus.</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottoir	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
																			<p>On voit que la marge de manœuvre est grande et que c'est sur les montants alloués que pourra s'évaluer la politique cyclable mise en œuvre.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Le Fonds National vélo doté de 350M€ sur 7 ans a pour objectif de cofinancer la résorption des coupures (points noirs) et l'aménagement d'axes structurants.</li> <li>-La Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) dispose de 100M€/an consacrés aux aménagements vélo (subventions à solliciter auprès des préfets de région).</li> <li>-Autres subventions possibles auprès du département, du bassin Seine et Normandie, de l'Europe et de la Région pour des aménagements de parkings vélos. Aussi « savoir rouler à vélo » doté de 21M€.</li> </ul> <p>Pour M&amp;G à Vélo</p>
N° 85 @ 12/07/ 2023				X	X			X											<p><b>Contribution de Mme Chantal PROIX - enquête publique révision du PLM</b></p> <p>Dans l'évolution de la mise en place de nouveau réseaux des transports et donc les modifications de la voirie, n'oubliez pas les mobilités douces et même très douces : les piétons, les personnes à mobilités réduites, les accès poussettes.....(un exemple prenez le bus ou même la voiture pour aller au Pôle Autonomie Territoriale de Lagny sur Marne un tronçon sans trottoir ! ) combien de détours pour les piétons parfois impossible de faire de la ligne droite sans compter l'absence de trottoir ou les trottoirs impraticables (racines, en pente, abimés par les différents travaux, les stationnements non respectueux .....)</p> <p>Quand il existe un accès piétons peu de lisibilité pour les espaces partagés vélo/ piéton !</p> <p>les bus : arrêts à 20h - 20h30 à l'exception de la ligne 42 et très peu de bus le week end ! et pire pour les personnes résidant le centre de St Thibault des vignes. Un information limitée même très limitée ( tous les arrêts n'ont pas d'affichage électronique et tout le monde ne dispose pas d'un smartphone - exemple suppression du dernier bus (20h) ligne 29 Torcy Lagny pendant plusieurs semaines/ toujours ligne 29 pas d'information sur les arrêts intermédiaires pendant les travaux d'installation du chauffage urbain.....).</p> <p>Absence d'information correcte sur les trajets inter communes 77 comment faire son itinéraire ? parfois des propositions très fantaisistes ! lecture peu facile du fait des caractères utilisés, non précision sur les numéros de lignes même numéro pour des destinations différentes, des annonces non fiables sur IDF MOBOLITE (exemple gare de l'est 3 trains supprimés entre 17h15 et 18h15 IDF MOBILITE annonçait ligne P trafic normal !)</p> <p>ligne P qui est de moins en moins fiable beaucoup de trains supprimés, de nombreuses annonces pour des problèmes techniques</p> <p>Pour inciter à prendre les transports en commun il faudrait une meilleure information, plus de fluidité, plus de fiabilité .attention à la fracture numérique !enfin n'oublions pas les motorisés et la problématique du "pont en X" (Thorigny-Lagny-Pomponne) qui est un véritable nœud de circulation ( tant pour les véhicules personnels que pour les transports en commun) à résoudre</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
			X		X		X												<p>impérativement pour que le plan de mobilité ne soit pas verrouillé sachant que de nombreuses constructions d'habitation se développent sur Pomponne, Thorigny et Dampmart...! bon courage, cordialement Chantal Proix</p> <p>Localement, la problématique du "pont en X" (Thorigny-Lagny-Pomponne) est un véritable noeud de circulation à résoudre impérativement pour que notre plan de mobilité ne soit pas verrouillé par le franchissement du pont et de la Marne d'une manière plus étendue.</p> <p>Le nouveau plan de mobilité doit être conçu pour créer les connections essentielles entre les lieux de vie (domiciles, établissements scolaires, travail, commerces, etc) avec les lieux de prise en charge majeurs de transports (gares routières et ferroviaires). Chaque fois qu'une voirie est refaite, il faut penser mobilités douces. D'autre part, nous devons promouvoir l'intermodalité de manière sécurisée. Il faut donc créer une voirie adaptée mais aussi des lieux de prise en charge des vélos/trottinettes ou autres protégés. Aujourd'hui, trop peu de consignes à vélos existent par exemple.</p> <p>Les déplacements sur notre territoire ne se font pas que dans le sens Est ↔ Ouest, bien au contraire. Or, les mobilités sont trop focalisées sur cette orientation alors que le plus gros manque est le plan de déplacement intermodal Nord ↔ Sud.</p> <p>Localement, la problématique du "pont en X" (Thorigny-Lagny-Pomponne) est un véritable noeud de circulation à résoudre impérativement pour que notre plan de mobilité ne soit pas verrouillé par le franchissement du pont et de la Marne d'une manière plus étendue.</p>
N° 86 @ 12/07/ 2023																			<p><b>Contribution de MDB Marne-la-Valle - Contribution au PLM Marne-la-Vallée - Mieux se Déplacer à Bicyclette</b></p> <p>Bonjour,</p> <p>Veillez trouver en PJ à ce mail la contribution de notre association francilienne de promotion des modes actifs au PLM du SIEMU, déposée d'autre part sur la plateforme en ligne.</p> <p>Je vous remercie de la bonne prise en compte de nos demandes et remarques, nombreuses mais pertinentes selon nous pour un territoire favorable aux modes actifs ! Parmi nos différentes revendications, les plus structurantes en termes de gouvernance ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Que soient réalisées une campagne de formation des élus et techniques sur les sujets modes actifs quels qu'ils soient (via l'ADMA par exemple : <a href="https://www.mobilites-actives.fr/formations">https://www.mobilites-actives.fr/formations</a> ). Les associations vélo sont proches de la FUB qui est partenaire de l'ADMA, des mises en relation sont donc très simples et peuvent permettre de développer des cycles courts de formation thématiques (vélo en ville moyenne, développer son plan marche...)</li> <li>- Que soient organisées régulièrement des réunions transversales entre techniques, aménageurs, élus et représentants des usagers pour points projets : c'est capital pour qu'un aménagement fonctionne correctement que l'avis des usagers soit récolté en amont. Des partenariats existent entre certaines collectivités et le Collectif Vélo en position d'expert, cela permet une démarche d'amélioration continue ! - Nous</li> </ul>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
																			<p>demandons officiellement qu'un comité de suivi des avancées du PLM se réunisse une fois par an avec aménageurs, élus, techniques et associations pour échanger sur ce qui fonctionne bien (ou moins bien) et lever d'éventuels points de blocage. Le "suivi PLM" est d'ailleurs bien abordé dans le document mais sans associer les usagers qui sont pourtant les premiers pratiquants et concernés, ce qui est inadmissible aujourd'hui (p. 23 : Partager des bonnes pratiques et des retours expériences entre communes, sous la coordination du SIEMU. Organiser une journée de partage de retours d'expériences et inviter les communes du territoire)</p> <p>A votre disposition pour échanger, Bien à vous,</p> <p>P.J Voir 79</p>
N° 87 Rn 12/07/ 2023						X									X				<p><b><u>Contribution de Mme Catherine DESMAREST - Difficultés d'accès aux forêts publiques</u></b></p> <p>Il est tout à fait regrettable, lorsqu'on habite à Villeneuve Saint-Denis, de ne pas pouvoir facilement accéder aux promenades des forêts publiques qui sont pourtant proches du centre du village. Le bois des Charbonniers dans la forêt de Ferrières est ouvert au public, mais pour accéder à l'allée de chasse ou l'allée du gros hêtre (qui sont de magnifiques lieux de promenade), il faut longer la D21 derrière la glissière de sécurité sur des centaines de mètres. La voie est étroite, le sol penche du côté du fossé, les lieux ne sont ni sécurisés, ni entretenus. Un adulte en forme peut emprunter ce chemin, bien sûr, mais ce n'est pas du tout le cas des personnes qui souhaiteraient effectuer une balade en famille avec des enfants en bas âge en poussette et leurs grands-parents. Il en est de même pour accéder au bois de Grains qui est dans une forêt domaniale théoriquement ouverte au public. Pour s'y rendre, les habitants de la Commune et, particulièrement ceux du domaine du bois ciré tout proche, doivent s'aventurer le long de la D 21 (encore elle, mais cette fois-ci vers l'Est). Le trafic est intense, les automobilistes ne respectent pas les limitations de vitesse et les bas-côtés ne sont pas du tout aménagés, il n'y a pas de chemin piéton sécurisé pour longer cet axe menant à l'allée du bois de Grains. C'est dangereux et donc les habitants sont dissuadés. Les familles du village sont donc privées de ce beau patrimoine naturel, c'est anormal. Le PLM 2023 2027 doit prendre en considération l'intérêt des habitants.</p>
N° 88 Rn 12/07/ 2023				X											X				<p><b><u>Contribution de Gouere Dominique - Problème récurrent réseau de bus</u></b></p> <p>Le réseau de bus distribuant la commune de VILLENEUVE SAINT DENIS est plus que chaotique. En effet le bus 32 oublie souvent de s'arrêter à l'arrêt du gibet ( hameau de VILLENEUVE SAINT DENIS)</p> <p>Il est arrivé à multiple reprise que mon fils de 13 ans élève au collège de Tournan, se retrouve en prenant le bus 32 ( val d'Europe / gare de Tournan / val d'Europe) laisse dans la nature soit au niveau de l'église de VILLENEUVE SAINT DENIS ou à l'arrêt village nature car le chauffeur a oublié l'arrêt du gibet et refusait de faire 1/2 tour.</p> <p>Et que dire du bus 02 ( Meaux / Melun) qui lui en dehors de son passage à vitesse élevée au niveau de la d88 ne marque jamais l'arrêt au gibet.</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
																			Les habitants de la commune manque singulièrement de desserte au niveau des transports en communs.
N° 89 @ 12/07/ 2023			X					X											<p><b>Contribution de M. Patrick DUGNOLLE - Enquête publique sur le projet de plan de mobilité Marne et Gondoire</b></p> <p>Monsieur le Commissaire-Enquêteur, J'habite au 11 Rue De Claye à Thorigny sur Marne et je suis particulièrement impacté par le projet de plan de mobilité de Marne et Gondoire qui fait l'objet de votre enquête publique. En effet, il y est proposé que la Rue de Claye soit un axe structurant de circulation pour la Marne-et-Gondoire, ce qui est une aberration :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il n'y a aucun intérêt pour les habitants de Marne et Gondoire de vouloir faire de cette rue, un axe de circulation structurant alors qu'elle ne mène sur notre territoire qu'à la zone d'activité et de commerces des Vallières.</li> <li>- Un axe de circulation structurant nécessite que la circulation des poids lourds y soit facile. Or, du bas de la rue de Claye jusqu'à la Rue Gambetta, il est impossible pour 2 véhicules lourds de se croiser, et il est même très difficile pour un véhicule léger de croiser sans danger un véhicule lourd.</li> <li>- Vouloir faire de cette rue un axe structurant, c'est aussi vouloir augmenter le trafic au niveau du pont en X, alors que celui-ci est déjà complètement saturé.</li> <li>- Le bas de la rue de Claye et les abords de la gare de Thorigny sont extrêmement dangereux pour les piétons et les cyclistes. De plus faire de cette rue un axe structurant impliquerait de relever la vitesse limite de circulation de 30 à 50 km/h. Je me permets d'attirer votre attention sur le fait qu'avec un vitesse limité à 30 km/h, le bas de la rue de Claye est déjà le théâtre de trop nombreux accidents. Les voitures des riverains sont abimés quotidiennement. Depuis le début de l'année, plusieurs véhicules ont raté un virage et ont percuté un trottoir, un mur ou une rambarde de sécurité. Une voiture a même trouvé le moyen de se mettre sur le toit. Des enfants et des adultes à plusieurs reprises ont manqué de se faire renverser. Un conducteur a même failli tous nous faire exploser en percutant le compteur à gaz de mon voisin avec son véhicule le 8 janvier dernier. Comme vous pouvez le voir sur la photo jointe, la porte du compteur a volé en éclat et le boîtier de télétransmission des relevés a été arraché. Ce jour-là nous avons évité à quelques centimètres un drame qui aurait eu une dimension nationale, alors même que notre association de riverains interpelle depuis plusieurs années la mairie sur la dangerosité de cette voie. Je vous remercie par avance de bien vouloir prendre en compte les éléments ci-dessus dans votre rapport.</li> </ul>
N° 90 Rn 12/07/ 2023				X												X			<p><b>Contribution de M. Régis GUERIN - Les PMR</b></p> <p>Cela fait "doucement sourire" la mises aux normes PMR (Personnes à Mobilités Réduite) des infrastructures. Le handicap peut vous tomber dessus sans prévenir et nous pourrions être un minimum considéré en tant que tel si les infrastructures qui nous environnent peuvent permettre le déplacement des PMR</p> <p>Mise à part sur les grands axes de circulations (comme la RD418) ou les arrêts de bus sont aux normes il en va autrement pour les zones hors influence du département.</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
																			<p>Beaucoup de ces aménagements dépendent de la politique locale de chaque commune. Dans ma commune de Saint-Thibault-des-Vignes les arrêts de bus dans le bourg (il y en a 4 : place de l'Eglise / avenue des Joncs / Kennedy / De Harvenge) ne sont pas aux normes et donc si la commune n'a pas les moyens d'investir dans ses infrastructures on fait quoi ? Il s'agit de mises aux normes obligatoires encadrées par des lois et qui ne datent pas de 2023. Le précédent PLD en parlait déjà.</p> <p>Je reconnais que cela n'est pas facile de mettre en place ces infrastructures normées PMR mais il y a un moment que cela doit être mis en application.</p> <p>Donc c'est bien de remettre cela dans l'enquête ... mais j'espère que cela ne sera pas en nouveau coup d'épée dans l'eau.</p>
N° 91 Rn 12/07/ 2023									X	X									<p><b>Contribution de M. Régis GUERIN - Une étude est prévue pour le réaménagement du pôle gare de Thorigny / Lagny.</b></p> <p>Une étude pourquoi ? Il y a longtemps que des études ont été menées pour ce pôle gare. Nous savons qu'il manque un parking P+R plus capacitair, un parking sécurisé pour les vélos, un parking pour les 2R motorisés, la gare routière est très bien comme elle est et nous savons que le pont en X est une galère sans nom aux heures de pointe car le problème de ce pont est connu depuis des décennies. De plus l'urbanisation en proximité gare (notamment sur Thorigny) ne facilite surtout pas la circulation.</p> <p>Alors pour quoi une nouvelle étude devant l'évidence ? Si c'est pour aboutir au même résultat que la précédente on pourrait en faire l'économie et mettre cet argent ailleurs et dans du concret. Merci</p>
N° 92 Rn 12/07/ 2023			X		X			X							X				<p><b>Contribution de Mme Sylvie PIDON - Plan local de mobilités</b></p> <p>Il serait souhaitable de pouvoir circuler à vélo en sécurité sur des pistes cyclables reliant Villeneuve Saint Denis à Villeneuve le Comte. De même pour les promeneurs qui n'ont pas d'autres possibilités que de marcher sur la départementale D21 très fréquentée par les voitures et de nombreux poids lourds, et donc dangereuse pour leur sécurité. Par ailleurs, il serait souhaitable de réglementer la circulation des nombreux poids lourds sur la D88, la D88A et la D21 qui traversent le village de Villeneuve Saint Denis, et aménager la voirie de la commune pour limiter la vitesse de circulation et assurer la sécurité des habitants.</p>
N° 93 @ 12/07/ 2023			X		X														<p><b>Contribution de Mme Alexandra VISADE – Enquête publique</b></p> <p>J'habite sur Thorigny sur Marne et la consultation sur le plan vélo de Marne et Gondoire me concerne tout particulièrement. J'aimerais pouvoir aller en vélo de manière régulière sur Bussy St Georges à mon travail mais cela relève de la mission impossible.</p> <p>La rue de Claye est l'axe de ma commune par lequel je partirais vers le pont en X, or je vois dans votre Plan que la rue de Claye est considérée comme axe structurant mais pas pour les vélos. Il n'y a pas d'accessibilité vélo sur cette route très dangereuse où la vitesse est excessive. Or cet axe structurant n'a pas vocation à avoir une structure traversante mais plutôt de desserte locale car depuis l'ouverture de la sortie le Pin, il n'y a plus de transit de camion.--&gt; Ne serait-il pas envisageable</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trotinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
																			de sécuriser la rue de Claye au lieu de définir un itinéraire vélo dans Thorigny avec une pente d'au moins 12%.--> Une association de quartier parlait de mettre une partie en sens unique de la rue de claye pour faciliter les mobilités douces type vélo ou trotinette. La nécessité de connecter Thorigny, Carnetin et Dampmart sur le réseau au sud de la Marne permettrait d'avoir une cohérence sur le territoire et surtout une égalité de traitement.L'axe rue de Claye permet de traiter la desserte Carnetin et Thorigny / L'axe sur les bords de Marne permet de connecter Dampmart. Merci de prendre en considération mes remarques, Bien Cordialement
N° 94 @ 12/07/ 2023			X	X	X			X											<b>Contribution Anonyme - Thorigny/Marne: Enquête publique du Plan Local des Mobilités de Marne-la-Vallée</b> Monsieur le Président, En tant qu'habitante de Thorigny-sur-Marne dans la zone proche du pôle gare, je profite de l'appel à participation que vous conduisez pour relayer certaines remarques susceptibles d'adapter le Plan de Mobilités de Marne la Vallée. La zone à apaiser identifiée à Thorigny-Sur-Marne me paraît dater et en complet décalage avec le réel des habitants et de toutes les personnes qui traversent Thorigny-Sur-Marne pour aller quotidiennement travailler soit à Paris ou Meaux via la ligne P soit sur une autre ville de Marne la Vallée. La rue de Claye (notamment le bas à l'approche de la gare) devrait être un axe structurant pour les mobilités douces or, les aménagements actuels sont très favorables aux piétons, aux cyclistes et aux usagers des transports en commun : - route étroite à double sens notamment pour le transport de marchandises qui pose des difficultés de congestion quotidienne; - trottoirs trop étroits pour les piétons et souvent empruntés par les cyclistes qui craignent la vitesse des automobilistes ; - pas de piste cyclable pour cet axe de circulation (les pistes cyclables sont exclusivement prévues pour les loisirs le long de la Marne); - difficultés pour rejoindre le plateau résidentiel de Thorigny-sur-Marne via la rue de Claye en vélo en raison de l'empressement des automobilistes à accélérer en montée ; - absence de consignes à vélo à la gare - bus coincés par les automobilistes aux heures de pointe - limitation de vitesse non respectée causant des accidents mensuels plus ou moins graves <a href="https://actu.fr/ile-de-france/thorigny-sur-marne_77464/thorigny-comment-reduire-la-vitesse-dans-la-rue-de-claye_54630560.html">https://actu.fr/ile-de-france/thorigny-sur-marne_77464/thorigny-comment-reduire-la-vitesse-dans-la-rue-de-claye_54630560.html</a> ; <a href="https://actu.fr/ile-de-france/thorigny-sur-marne_77464/accidents-en-serie-a-thorigny-il-y-aura-un-drame-si-rien-nest-fait-rue-de-claye_59726929.html">https://actu.fr/ile-de-france/thorigny-sur-marne_77464/accidents-en-serie-a-thorigny-il-y-aura-un-drame-si-rien-nest-fait-rue-de-claye_59726929.html</a> ; S'il y a une zone à apaiser à Thorigny c'est moins le centre ville qui est un village où la présence des écoles, d'agents de circulation etc. facilitent grandement la "cohabitation" des mobilités mais la rue de Claye D418 et ses connexions Pointcarré et Cornilliot.

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
																			<p>Le schéma directeur du Plan Vélo prévoit un renforcement rue Jean Jaurès plutôt que rue de Claye en dépit du dénivelé de la rue Jean Jaurès! On est sur une pente difficilement praticable même pour les vélos électriques !</p> <p>La pente est plus douce rue de Claye. Celle-ci devrait devenir un axe structurant des mobilités du futur sur l'agglomération permettant aux piétons et aux cyclistes (et trottinettes) de se rendre à la gare en toute sécurité ainsi qu'aux bus des transports en communs qui peinent à conduire leurs passagers dans les délais attendus pour prendre le train.</p> <p>Cette voie apaisée devrait permettre également aux familles et aux personnes plus âgées de se rendre sans tracas au marché de Lagny-sur-Marne.</p> <p>La rue de Claye et le pont en X devraient être déchargés d'au moins un flux (montée ou descente) pour limiter la congestion automobile qui décourage toutes autres mobilités, génère du stress, du retard et une impression générale de circulation brouillonne.</p> <p>Les habitants de Thorigny mais aussi leurs voisins de Carnetin, Dampmart, Jablines verraient d'un bon oeil le désengorgement automobile des axes D334 D418 D334 et l'apaisement de ces secteurs centraux pour le développement d'une mobilité durable non seulement pour les loisirs mais aussi le travail, la scolarité, le commerce de proximité.</p> <p>Aucune communication ne pourra changer les pratiques sur ces axes, en particulier rue de Claye, tant que les aménagements ne structureront et faciliteront pas les usages de mobilités douces.</p> <p>En espérant que votre enquête sur place et d'autres contributions que la mienne permettront de modifier le Plan d'action dans ce sens pour la performance du pôle gare de Lagny Thorigny, je vous adresse mes plus sincères remerciements pour vos travaux.</p> <p>Bien à vous, Claire Dupuy</p>
N° 95 Rn 12/07/ 2023					X														<p><b>Contribution anonyme - Un nouveau plan, une nouvelle consultation, toujours aussi peu d'ambition pour rendre notre territoire ouvert aux transports doux et aux PMR</b></p> <p>Depuis des années nous sommes consultés pour connaître quelles seraient selon nous les priorités en terme d'aménagement pour les transports doux et les PMR.</p> <p>Nous y consacrons à chaque fois temps et énergie pour un résultat presque nul.</p> <p>Je suis utilisateur quotidien du vélo pour des trajets de plusieurs kilomètres et accompagnant de personne en situation de handicap.</p> <p>Malgré les différentes enquêtes, je ne vois guère d'évolution. Il est toujours aussi dangereux de circuler : la plupart des axes majeurs que j'emprunte n'ont pas du tout d'aménagement cyclables. Il faut être prêt à risquer sa vie si on ne veut pas prendre la voiture.</p>

Thèmes →	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
← Observations	Dossier	Concertation	Voiture	Transport collectif	Vélo	Marche	Trottinette	Partager espace	Intermodalités	Stationnement	Réseaux	Marchandise	Comportement	Communication	Cas concret	PMR	Autres	Hors sujet	Intégralité du texte des contributions
																			<p>Et l'accessibilité effective est soit simplement inexistante dans de très nombreuses zones, soit un parcours du combattant dans de nombreuses zones où de tout petits détails empêchent les zones d'être accessibles, il faut que les travaux effectués en vue d'une accessibilité soit testés pour validation par des PMR.</p> <p>Dans ce nouveau plan considéré comme ambitieux, il est souhaité d'augmenter de 2% la part du vélo, de 1% la marche à pied, de 0,5% la part des transports en commun. Je ne considère pas de tout cela comme ambitieux. Je pense qu'il faudrait avoir un plan massif de construction de pistes cyclables sur le territoire pour permettre aux transports doux de prendre la place qu'ils méritent et avoir des niveaux raisonnables de report modal et permettre une vie harmonieuse sur le territoire.</p> <p>Les ambitions de notre territoire sont infimes au vu des engagements nationaux et surtout au niveau des enjeux de santé publique, écologiques et climatiques.</p> <p>Ce mode de vie rend nos familles malades chroniques ou de cancers.</p> <p>Nous détruisons notre cadre de vie et notre climat va devenir extrêmement violent pour des siècles.</p> <p>Nos enfants et descendants nous jugeront.</p> <p>Sincèrement.</p>
N° 96 C 12/07/ 2023																			<p><b><u>M.Michel GAILLARD</u></b> – Un fascicule identique au n°83 + une annexe : Etude de la cohérence de l'avenue de l'Europe de Marne-la-Vallée</p>
@ 12/07/ 2023																			<p><b><u>Mme et M. GILARD!</u></b> Contribution sur le thème du réseau bus parvenue après la clôture de l'enquête – Le sujet est abordé dans d'autres contributions et sera pris en compte dans le procès-verbal des observations.</p>