

Le projet de Plan Local des Mobilités de Marne-la-Vallée est porté par le Syndicat Intercommunal d'Études des Mobilités Marne-la-Vallée (SIEMU), Maître d'Ouvrage et Autorité Organisatrice de l'enquête publique, 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.

Dans une première partie, le présent rapport expose l'objet de l'enquête publique, présente le projet, les modalités et le déroulement de l'enquête, la synthèse des observations et propositions recueillies. Ces dernières font l'objet d'une analyse avec les réponses apportées par le responsable du projet.

Dans une deuxième partie, la commission d'enquête rend ses conclusions personnelles et émet son avis sur le projet soumis à l'enquête.

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 le site internet du SIEMU ainsi que sur le site internet dédié au PLM de Marne-la-Vallée pendant un an.

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

Table des matières

Première partie - RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	5
1 – GÉNÉRALITÉS	6
1.1 – Objet de l'enquête	6
1.2 – Cadre juridique.....	6
1.3 – Contexte du projet de Plan Local des Mobilités (PLM).....	7
1.3.1 – Compétence du SIEMU	7
1.3.2 – Le ressort territorial.....	7
1.3.3 – Contexte d'élaboration du projet.....	8
1.3.3.1 – L'évaluation du PLD 2008.....	8
1.3.3.2 – Le diagnostic.....	9
1.3.3.3 – La concertation 2020 – 2022.....	9
1.4 – Le dossier	11
1.5 – Liens du PLM avec les autres documents de planification.....	12
2 – LE PLAN D' ACTIONS.....	12
2.1 – Le plan présenté.....	13
2.2 – Les enjeux et leur traduction dans le plan	14
2.3 – Evaluation environnementale.....	23
2.4 – Les avis des Personnes Publiques Associées et Consultées (PPAC).....	23
3 – ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	25
3.1 – Désignation de la commission d'enquête.....	25
3.2 – L'organisation de l'enquête	25
3.2.1 – Entretiens préalables à l'enquête publique avec le porteur du projet.....	25
3.2.2 – Les modalités de l'enquête publique.....	26
3.3 – Publicité de l'enquête et information du public.....	28
3.3.1 – Les affichages légaux	28
3.3.2 – Les parutions dans les journaux.....	28
3.3.3 – Autres mesures de publicité et d'information	28
3.4 – Les réunions publiques	28
3.5 – Les permanences	29
3.6 – Les formalités de fin d'enquête.....	29
4 – ANALYSE DES OBSERVATIONS	30
4.1 – Répartition des observations par thèmes	30
4.2 – Analyse des observations par thème	32
4.2.1 – Thème 1 : Partage de l'espace public	32
4.2.2 – Thème 2 : Vélo.....	44
4.2.3 – Thème 3 : Réseau bus.....	57
4.2.4 – Thème 4 : Intermodalités	65
4.2.5 – Thème 5 : Automobile	69
4.2.6 – Thème 6 : Management et services de mobilité	82
4.2.7 – Thème 7 : Marchandises.....	83
4.2.8 – Thème 8 : Pilotage, animation et suivi des politiques de déplacement	84

4.2.9 – Thème 9 : Dossier	90
Deuxième partie – CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	93
1 – OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	94
1.1 – Contexte du projet.....	94
1.2 – Les objectifs principaux du projet.....	94
1.3 – Structure du projet	95
2 – CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.....	95
2.1 – Sur l'organisation et le déroulement de l'enquête.....	95
2.2 – Sur la participation du public.....	97
2.2.1 – La concertation préalable à l'enquête.....	97
2.2.2 – La participation pendant l'enquête.....	97
2.3 – Sur le dossier	98
2.4 – Sur la réponse à l'avis délibéré de la MRAe.....	98
2.5 – Sur la réalisation du PLM.....	101
2.5.1 – S'agissant du partage de l'espace public.....	102
2.5.2 – S'agissant de l'usage du vélo	102
2.5.3 – S'agissant du réseau bus	103
2.5.4 – S'agissant de l'intermodalité.....	104
2.5.5 – S'agissant de l'automobile	104
2.5.6 – S'agissant du management et des services de mobilité	105
2.5.7 – S'agissant des marchandises.....	106
2.5.8 – S'agissant du pilotage, de l'animation et suivi des politiques de déplacement	106
3 – AVIS DES LA COMMISSION D'ENQUÊTE	106
SIGLES.....	109

Troisième partie – ANNEXES et PIÈCES JOINTES

- Annexe 1** : Arrêté de mise à l'enquête publique du PLM de Marne-la-Vallée en cours de révision, en date du 22/05/2023
- Annexe 2** : Comptes-rendus des réunions publiques du 19/06/2023, du 29/06/2023 et du 01/07/2023
- Pièce jointe 3** : Compte rendu de la réunion de préparation de l'enquête publique avec la commission en date du 13/03/2023
- Pièce jointe 4** : Exemple de publicité par flyer
- Pièce jointe 5** : Procès-verbal de la réunion de notification des observations au MOA en date du 19/07/2023
- Pièce jointe 6** : Registres d'enquête papier recueillis à l'issue de l'enquête et clôturés par le président de la commission
- Pièce jointe 7** : Ensemble des contributions rapportées in extenso dans l'ordre chronologique sur les registres papier et le registre numérique et grille de dépouillement

1 – GÉNÉRALITÉS

1.1 – Objet de l'enquête

Les secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée disposent depuis 2008 d'un Plan Local des Déplacements (PLD) qui détaille et précise localement des actions répondant aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains de l'Île-de-France (PDUIF). Le programme d'actions y distingue une mise en œuvre à différents termes, le long terme se situant à 2013 et au-delà. En 2017, le PLD a fait l'objet d'une évaluation qui a permis d'identifier les enjeux et les axes de travail. L'évolution démographique et socio-économique du territoire, l'évolution des pratiques de déplacement, la redéfinition des objectifs régionaux en matière de mobilité durable nécessitent d'engager la révision du plan nommé **Plan Local des Mobilités (PLM)** avec la loi LOM.

Le projet du PLM en cours de révision du PLD de 2008, porté par le Syndicat Intercommunal d'Etudes des Mobilités Urbaines de Marne-la-Vallée (SIEMU) sur son ressort territorial pour une période de 5 ans (2023 – 2027), fait l'objet de la présente enquête publique.

1.2 – Cadre juridique

La présente enquête publique a été réalisée en conformité avec :

- Le Code des transports qui fixe le cadre du plan de mobilité dans ses articles L 214-1 et suivants

L'article L 214-1 dit que : « *Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.* »

Pour la Région Ile-de-France, l'article L 214-30 impose que le plan de mobilité régional soit complété par des plans de mobilité locaux. Les articles L 214-31 et suivants précisent le contenu et les conditions d'établissement de ces plans de mobilité locaux.

- Le Code de l'environnement qui définit les règles d'organisation et déroulement de l'enquête publique dans les articles L 123-1 et suivants et articles R 123 -1 et suivants.

- La délibération n°34/2019 du SIEMU en date du 10 décembre 2019 prescrivant la révision du plan local de déplacements de 2018.

- La délibération n° 5/2023 en date du 14 février 2023 du Comité Syndical arrêtant le projet de nouveau PLM.

- Le dossier d'enquête soumis aux avis des personnes publiques associées et comprenant l'avis de la MRAe et le mémoire en réponse du SIEMU à cet avis.

- L'arrêté du 22 mai 2023 prescrivant l'enquête publique de révision du PLM sur le territoire du SIEMU.

1.3 – Contexte du projet de Plan Local des Mobilités (PLM)

Le porteur du projet est le Syndicat Intercommunal d'Études des Mobilités Urbaines (SIEMU) de Marne-la-Vallée.

1.3.1 – Compétence du SIEMU

La dénomination Syndicat Intercommunal d'Études des Mobilités Marne-la-Vallée sous le sigle SIEMU date de 2021 et remplace celle de Syndicat Intercommunal de Transports (SIT) des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et des communes environnantes, créé en octobre 1994, afin de rendre plus lisible son champ d'intervention.

Le SIEMU a pour mission l'élaboration, l'animation et le suivi de la mise en œuvre du Plan Local des Mobilités à l'échelle de son territoire pour tous les modes de transport et à horizon 5 ans.

1.3.2 – Le ressort territorial

Le territoire de compétence, ou ressort territorial, est composé de 31 communes et s'étend sur environ 202 km² (cf carte en page de garde) :

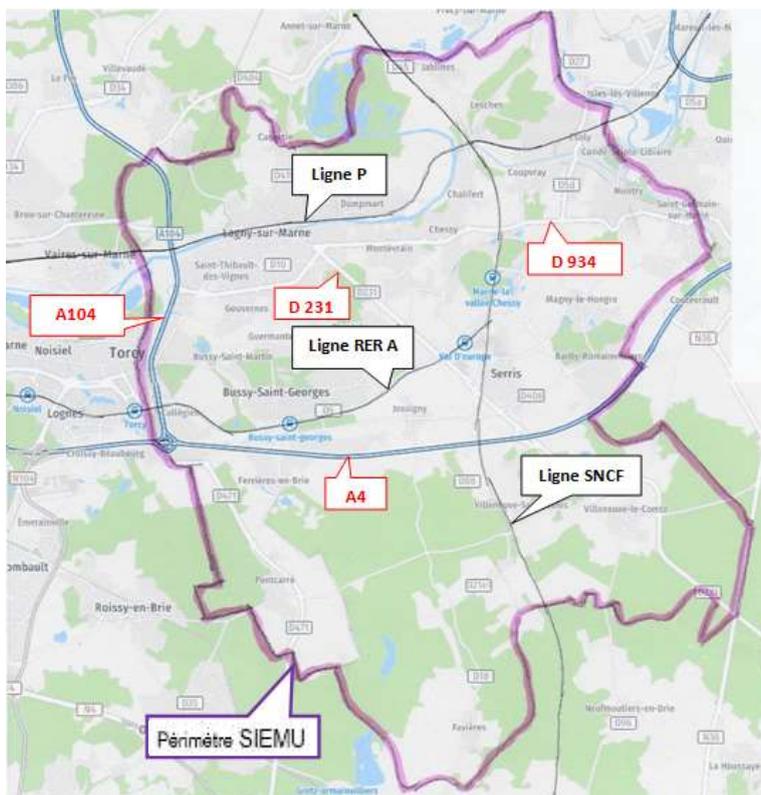
- les 20 communes de la Communauté d'Agglomération Marne et Gondoire (CAMG) à l'ouest : Bussy-Saint-Georges, Bussy-Saint-Martin, Carnetin, Chalifert, Chanteloup-en-Brie, Collégien, Conches-sur-Gondoire, Dampmart, Ferrières-en-Brie, Guermantes, Gouvernes, Jablines, Jossigny, Lagny-sur-Marne, Lesches, Montévrain, Pomponne, Pontcarré, Saint-Thibault-des-Vignes, Thorigny-sur-Marne ;
- Les 10 communes de Val d'Europe Agglomération (VAE) à l'est : Bailly-Romainvilliers, Chessy, Coupvray, Esbly, Magny-le-Hongre, Montry, Saint-Germain-sur-Morin, Serris, Villeneuve-le-Comte, Villeneuve-Saint-Denis ;
- La commune de Favières appartenant à la Communauté de Communes du Val Briard (CCVB) au sud.

Situé à 30 km à l'est de Paris, le territoire du SIEMU est fortement contrasté, composé de zones urbaines denses et de secteurs ruraux. Il se caractérise par :

- de nombreux espaces verts et forêts, notamment dans les communes du sud ;
- un bandeau fortement urbanisé situé entre les axes de transport, l'autoroute A4 et la ligne SNCF P du transilien Paris-Meaux ;
- des zones industrielles et commerciales essentiellement le long de l'autoroute A4 ,
- des pôles touristiques régionaux, nationaux et internationaux comme les parcs d'attractions « Disneyland Paris », le « Village Nature », le « David Crockett Ranch », « l'Île de Loisirs de Jablines-Annet »

Le territoire est structuré autour de plusieurs axes de transports :

- routiers et autoroutiers : l'autoroute A4 le traverse d'est en ouest, l'A104 (La Francilienne) longe le territoire au nord-ouest, des départementales relient le réseau autoroutier et maillent le territoire ;
- voies ferrées : la ligne A du RER qui dessert les gares de Bussy-Saint-Georges, Val d'Europe et Marne-la-Vallée Chessy ; la ligne P du Transilien qui dessert les gares principales de Lagny-sur-Marne et d'Esbly ainsi que celles de Montry et de Saint-Germain-sur-Morin.
La gare de Marne-la-Vallée Chessy est commune avec la gare de la Ligne Grande Vitesse Interconnexion Est.



Le territoire est en très fort développement démographique : alors qu'en 2013 il comptait 132 000 habitants pour 61 000 emplois, en 2019 il comptait 165 000 habitants pour 75 000 emplois et cette croissance se poursuivra sur les prochaines années avec des augmentations d'environ +14 % d'habitants et +30 % d'emplois soit 90 000 à 100 000 habitants + emplois supplémentaires d'ici 2030.

1.3.3 – Contexte d'élaboration du projet

Le PLM est une démarche de projet qui traduit localement le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) approuvé le 19 juin 2014, en tenant compte des besoins et des objectifs du territoire. Parmi les 34 actions que comporte le PDUIF, le PLM doit décliner en priorité les 14 actions dont la réalisation relève essentiellement de la responsabilité des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) ou des communes. Le PLM hiérarchise les actions et prévoit leur financement sur une période de 5 ans, 2023 – 2027. Certaines d'entre elles peuvent encore relever de la réflexion et de la réalisation d'études permettant une vision à plus long terme afin d'anticiper les besoins liés au développement urbain.

1.3.3.1 – L'évaluation du PLD 2008

Le nouveau PLM a pour tâche de poursuivre les actions du Plan Local des Déplacements (PLD) approuvé par le Syndicat Intercommunal des Transports (SIT) en 2008. (La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 instaure que les plans locaux de déplacements sont réintitulés « Plans Locaux de Mobilités »)

Le PLD de 2008 définissait un programme de 27 actions s'appuyant sur quatre grands objectifs :

- Objectif 1 – Faire des transports publics une véritable priorité ;
- Objectif 2 – Développer l'usage des modes alternatifs à la voiture ;
- Objectif 3 – Adapter la voirie aux usages voulus et limiter les nuisances ;
- Objectif 4 – Assurer la cohérence entre les projets d'urbanisme et de voirie, et le Plan Local des Déplacements.

Son évaluation a été réalisée au cours de l'année 2017 à partir des données de 2013. Il a permis d'identifier les enjeux qui sont toujours d'actualité, les enjeux qui ont évolué et les nouveaux enjeux à intégrer.

LES ENJEUX QUI SONT TOUJOURS D'ACTUALITE	LES ENJEUX QUI ONT EVOLUE	LES NOUVEAUX ENJEUX A INTEGRER
Un pilotage du PLM plus affirmé		Prise en compte des besoins de déplacements liés au tourisme, aux loisirs et aux achats
Une meilleure articulation entre aménagement urbain et transport en commun	Prise en compte du piéton	Prise en compte des besoins de déplacements liés aux scolaires
Un report modal vers les alternatives à la voiture	Une politique de stationnement public et privé cohérente avec les autres politiques publiques	Réflexion sur le transport de marchandise sur le territoire
Des conditions favorables vers les mobilités actives	Des pôles d'échanges toujours plus efficaces	Développement de nouveaux services innovants
Des conditions favorables pour les transports collectifs		M meilleure implication / responsabilisation des usagers dans leurs déplacements
Une hiérarchisation vraie adaptée à tous les modes		
Une circulation modérée en milieu urbain		
Des espaces publics et des services TC accessibles		

Source : dossier d'enquête Pièce n°1 p.5

1.3.3.2 – Le diagnostic

Le diagnostic des déplacements dans le cadre de l'élaboration du PLM fait ressortir :

- Un usage majoritaire de la voiture notamment dans les déplacements domicile-travail quotidiens ;
- Un stationnement résidentiel sur voirie impactant la mobilité des piétons et des bus ;
- L'augmentation du trafic routier avec un risque de perte d'accessibilité à terme ;
- Un réseau ferré de transport en commun (RER A, ligne P) saturé aux périodes de pointe et des parkings-relais de capacité inférieure à la demande de rabattement ;
- Un réseau de bus diffus impacté par la congestion routière due à l'augmentation du trafic et en recherche d'attractivité pour le report modal ;
- Un usage du vélo faible, lié à des itinéraires discontinus et au manque de sécurisation ;
- Des actions pour l'accessibilité de l'espace public à poursuivre pour assurer de bonnes conditions de déplacement à pied pour l'ensemble des citoyens et en particulier pour les personnes à mobilité réduite ;
- Les solutions d'écomobilité et de covoiturage en développement avec une marge de progression importante ;
- Des mobilités touristiques et scolaires à optimiser.

1.3.3.3 – La concertation 2020 – 2022

Le PLM comportant des dimensions prescriptives mais aussi une grande partie de recommandations, il était essentiel que toutes les parties prenantes s'impliquent dans une phase de concertation qui s'est déroulée sur plus d'un an du 2 avril 2021 au 31 mai 2022.

Les objectifs de la démarche de concertation étaient de :

- Co-construire le PLM avec les usagers, les habitants et les acteurs du territoire ;
- Identifier collectivement les orientations et les actions ;
- Réaliser un PLM réaliste pouvant être mis en œuvre sur le terrain.

C'est ainsi qu'a été déployé un dispositif de communication important pour mobiliser largement les parties prenantes, en privilégiant des temps d'échanges, en garantissant l'analyse des contributions et en s'engageant à restituer les conclusions de la concertation. Pour conduire cette concertation, le cabinet Palabreo a accompagné le SIEMU et d'importants moyens d'information et de communication ont été mis en œuvre avec le déploiement d'un plan de communication très large : affiches, flyers, campagnes de publicité, réseaux sociaux, sites internet, newsletters, etc. Afin de mobiliser un plus large public un tirage sur les listes électorales des 23 communes du territoire de 5 000 personnes a été effectué pour inviter à participer au premier comité de pilotage.

Une concertation sur une longue durée a permis de mettre en place deux comités de participation : le Comité des Partenaires et le Comité Grand Public.

Le Comité des Partenaires était composé d'acteurs institutionnels et techniques.

Il s'est réuni à 3 reprises plus une fois en présence du Grand Public pour la restitution des travaux.

Le Comité Grand Public était composé d'habitants et d'usagers du territoire.

Il s'est réuni 2 fois plus une pour la restitution en présence de Partenaires.

Les temps de la concertation se sont calés sur le temps des études.

La concertation s'est déroulée en 4 phases.

- **Phase de lancement de la concertation : avril 2021 à juin 2021**

Le premier temps fut consacré à l'établissement d'un diagnostic et au recueil des attentes en s'appuyant d'une part sur deux enquêtes l'une s'adressant au grand public et l'autre aux scolaires, d'autre part, plus de 50 entretiens avec des partenaires. Puis en juin 2021 ont été organisés 5 ateliers thématiques pour approfondir le diagnostic.

La première enquête du 9 avril au 9 juin 2021 était une enquête tout public en ligne sur les pratiques et les attentes en matière de mobilités. La participation a été significative car elle a permis de recueillir les réponses à 919 questionnaires, 191 contributions, 32 commentaires et 105 soutiens.

La seconde enquête du 2 avril au 9 juin s'adressait à des collégiens et des lycéens. Ont été totalisés 1664 répondants de 11 collèges et 15 lycées.

- **Phase de réflexions sur les orientations et formulation des premières propositions orientations : automne 2021**

Les 2 Comités ont réfléchi sur les orientations du PLM et ont commencé à faire des propositions.

- **Phase d'élaboration du plan d'actions : début 2022**

Pour cette phase, les Comités réunis en février 2022 se sont vus présentés une première version du plan d'actions élaboré par le bureau d'études Transitec résultant des travaux des 2 premières phases. Ces comités se sont vus appelés à poursuivre leurs réflexions pour préciser les actions.

- **Phase de restitution**

Les 2 Comités se sont réunis ensemble pour la présentation du Plan d'actions finalisé.

Bilan de la concertation

Tous les avis émis ont été pris en compte et a permis de dresser un bilan qui a fait apparaître 4 axes d'actions :

- améliorer l'accessibilité PMR et développer l'usage de la marche et du vélo,
- améliorer l'attractivité du réseau de transport en commun
- le stationnement automobile et l'optimisation du réseau routier
- accompagner les usagers vers une mobilité durable facilitée et favoriser le développement de solutions de mobilité innovantes.

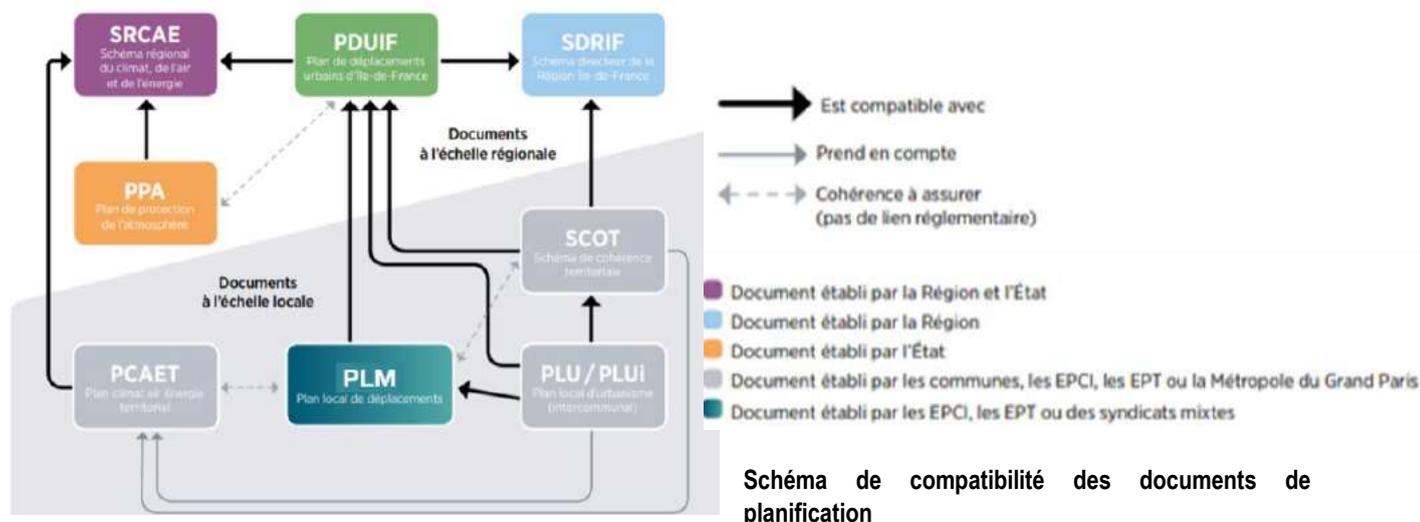
1.4 – Le dossier

Le dossier d'enquête mis à la disposition du public est constitué pièces suivantes :

- **Pièce 0 – Evaluation du Plan Local des Déplacements de 2008** sur le territoire d'intervention du Syndicat Intercommunal de Transport des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et des communes environnantes
Document de 182 pages daté de septembre 2017
- **Pièce n°1 – Rapport du Plan local des Mobilités de Marne-la-Vallée** (179 pages)
 - **Annexe 1a** – Rapport de diagnostic (86 pages).
 - **Annexe 1b** – Délibération n°34/2019 en date du 10 décembre 2019 : Lancement du nouveau Plan Local des Mobilités
 - **Annexe 1c** – Délibération n°5/2023 en date du 6 décembre 2022 : Arrêt du projet de PLM et approbation des modalités d'organisation de la consultation des personnes publiques associées et consultées (PPAC) et de l'enquête publique du PLM de Marne-la-Vallée.
- **Pièce n°2 – Bilan de la concertation** (33 pages).
 - **Annexe 2a** – Comptes-rendus des instances de pilotage et de concertation (233 pages).
 - **Annexe 2b** – Comptes-rendus des entretiens réalisés avec les partenaires, du 13 avril au 20 septembre 2021 ; Phase 1 : Elaboration du diagnostic actuel et prospectif et définition des objectifs (446 pages).
 - **Annexe 2c** – Résultats des questionnaires en ligne sur les pratiques de mobilités, du 2 avril au 9 juin 2021 ; Phase 1 : Elaboration du diagnostic actuel et prospectif et définition des objectifs (45 pages).
 - **Annexe 2d** – Comptes-rendus des ateliers thématiques, juin 2021 ; Phase 1 : Elaboration du diagnostic actuel et prospectif et définition des objectifs (47 pages)
 - **Annexe 2e** – Comptes-rendus des rencontres avec les principaux maîtres d'ouvrage supracommunaux, du 9 décembre 2021 au 19 janvier 2022 ; Phase 2 : Formalisation du projet de Plan d'actions (34 pages).
 - **Annexe 2f** – Comptes-rendus des rencontres avec les communes – maîtres d'ouvrage, du 27 et 28 janvier 2022 ; Phase 2 : Formalisation du projet de plan d'actions (18 pages)
- **Pièce n°3 – Rapport d'évaluation environnementale** (286 pages)
 - **Annexe 3a** – Décision de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) de soumettre le projet de PLM à évaluation environnementale, n°MRAe DKIF-2022-142 du 08/09/2022 (6 pages)
 - **Annexe 3b** – Avis délibéré de la MRAe sur l'évaluation environnementale du PLM, n°MRAe APPIF-2023-041 du 11/05/2023 (21 pages)
 - **Annexe 3c** – Mémoire en réponse du SIEMU Marne-la-Vallée à l'avis délibéré de la MRAe dans le cadre de l'évaluation environnementale du PLM (21 pages) – Annexe : Définition d'objectifs de parts modales dans le cadre de l'élaboration du PLM de Marne-la-Vallée (33 pages).
- **Pièce n°4 – Avis des Personnes Publiques Associées et Consultées** (68 pages)

1.5 – Liens du PLM avec les autres documents de planification

Le schéma suivant montre les liens qui s'établissent en termes de compatibilité entre le PLM et les documents établis à l'échelle de la Région, du Territoire et des Collectivités



Source : Île-de-France Mobilités, 2017

En premier lieu, le PLM doit décliner à l'échelle de son territoire les actions du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) approuvé le 19 juin 2014.

Le PDUIF est lui-même compatible avec les documents d'ordre supérieur :

- le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) à horizon 2030

Approuvé le 28/12/2013, il s'impose en particulier au Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ; celui de la CAMG a été approuvé le 07/12/2020

- le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE) Île-de-France

Il définit les grands objectifs et les grandes orientations de la Région en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique.

Approuvé le 23/11/2012, il s'impose en particulier :

- au Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) pour l'Île-de-France, approuvé le 25/03/2013
- aux Plans Climat-Air-Energie Territoriaux (PCAET), celui de la CAMG a été approuvé le 15/03/2021, celui de VAE a été arrêté le 15/04/2021 et celui de la CCVB approuvé le 06/04/2023

2 – LE PLAN D' ACTIONS

Dans les prochaines années, le territoire va continuer à s'urbaniser fortement, et sachant que la voiture est le mode de déplacement privilégié et que l'augmentation du trafic routier induit déjà des pertes d'accessibilité, les phénomènes de saturation vont augmenter.

Il convient donc d'apporter aux acteurs du territoire les éléments qui leur permettront d'avoir une vision globale de l'évolution des besoins.

Le présent projet de Plan des Mobilités devrait permettre de garantir l'accessibilité du territoire, tout en prenant en compte les impératifs édictés dans l'article L 1214-1 du Code des Transports :

- Contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liés aux transports,
- Lutter contre le changement climatique,
- Lutter contre la pollution de l'air,
- Préserver la biodiversité.

2.1 – Le plan présenté

Le SIEMU, accompagné par le bureau d'études Transitec, a élaboré un plan de 25 actions déclinées autour de 8 axes stratégiques

AXES	ACTIONS	BUT
<p><u>AXE A : Partage de l'espace public</u></p> <p>Améliorer la qualité de vie de toutes les centralités, des bourgs aux cœurs urbains</p>	A.1	Pacifier la voirie pour développer l'usage de la marche
	A.2	Améliorer l'accessibilité PMR de l'espace public
	A.3	Limitier les stationnements gênants pour donner plus de place aux autres modes
<p><u>AXE B : Vélo</u></p> <p>Développer l'usage du vélo utilitaire pour faire face à l'augmentation de la demande de déplacement</p>	B.4	Traiter les coupures majeures des itinéraires piétons et cycles
	B.5	Développer un réseau d'itinéraires cyclables qualitatif
	B.6	Développer une offre de stationnement vélo diversifiée
	B.7	Développer les services et la communication autour du vélo
<p><u>AXE C : Réseau bus</u></p> <p>Faire du bus un mode compétitif dans les cœurs urbains</p>	C.8	Améliorer la performance et le confort du réseau bus
	C.9	Redéployer l'offre bus pour mieux répondre aux besoins
	C.10	Accompagner la concrétisation du projet de TCSP EVE
	C.11	Améliorer l'accessibilité PMR du réseau bus
<p><u>AXE D : Intermodalité</u></p> <p>Améliorer l'inter modalité des pôles d'échanges multimodaux</p>	D.12	Optimiser le fonctionnement des pôles d'échanges
	D.13	Permettre le rabattement en véhicule particulier sur les gares du territoire tout en incitant à l'usage des autres modes
<p><u>AXE E : Automobile</u></p> <p>Maitriser la présence de l'automobile, tout en garantissant l'accessibilité du territoire</p>	E.14	Créer de nouvelles infrastructures routières en lien avec le développement du territoire
	E.15	Améliorer la sécurité routière
	E.16	Mettre le stationnement automobile au service d'une politique de mobilité durable
<p><u>AXE F : Management et service de mobilité</u></p> <p>Susciter les changements de pratiques de mobilité</p>	F.17	Favoriser le développement des mobilités innovantes et partagées
	F.18	Promouvoir le panel des solutions de mobilités auprès des entreprises, nouveaux arrivants et touristes
	F.19	Mobilité scolaire: encourager l'éveil d'une conscience citoyenne en matière d'éco-mobilité
<p><u>AXE G : Marchandises</u></p> <p>Optimiser le transport de marchandises</p>	G.20	Encadrer les réflexions autour de l'organisation du transport de marchandises
	G.21	Adapter la réglementation pour faciliter le transport de marchandises
	G.22	Favoriser le report modal pour soutenir le développement d'une logistique durable

AXE H : Pilotage, animation et suivi des politiques de déplacement Mettre en place les outils nécessaires à l'efficacité de l'action locale en matière de mobilité	H.23	Anticiper les besoins liés au développement du territoire
	H.24	Coordonner les acteurs locaux des mobilités
	H.25	Evaluer et partager les effets des politiques de déplacements

Chaque action fait l'objet d'une fiche-action qui :

- rappelle les objectifs poursuivis, le contexte et les actions déjà menées ;
- décrit les actions à venir et leurs conditions de mise en œuvre, à savoir : les maîtres d'ouvrage et partenaires (notamment financiers), l'échéancier et le coût estimatif lorsque celui-ci est connu ;
- définit des indicateurs de suivi des actions, qui permettront d'évaluer le niveau d'avancement tout au long de la démarche.

2.2 – Les enjeux et leur traduction dans le plan

Les enjeux et problématiques apparus sont souvent traités dans plusieurs axes.

Le projet du plan met en exergue la forte part modale de la voiture individuelle face à un développement urbain soutenu nécessitant la mise en œuvre d'actions ambitieuses pour offrir des solutions de déplacements alternatives à la voiture qui soient attractives.

Dans le tableau ci-après, les actions traitées dans plusieurs axes sont regroupées dans un seul enjeu

Désignation	Enjeux
a	Favoriser l'alternatives à la voiture individuelle
b	Limiter les stationnements interdits ou gênants
c	Améliorer l'usage de l'automobile
d	Améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite
e	Favoriser le développement des mobilités innovantes
f	Optimiser le transport des marchandises
g	Piloter et animer les politiques de déplacement

a/ Alternatives à la voiture individuelle

Etat des lieux - Le territoire génère actuellement environ 120 000 déplacements domicile-travail journaliers, dont 63 % concernent la voiture.

Cet usage de la voiture est une conséquence :

- de la forte motorisation des ménages,
- du manque d'alternatives à la voiture individuelle suffisamment attractives

PROBLÉMATIQUE	TRADUCTION DANS LE PLM
a.1 – Usage de la marche (Axe A.1)	
<ul style="list-style-type: none"> • L'apaisement de la voirie est nécessaire pour permettre aux piétons de cohabiter pacifiquement avec les autres usagers. • Sécuriser l'espace public aux abords des établissements sensibles comme les établissements scolaires. 	<p>La pacification de la voirie est essentielle pour protéger au maximum les piétons, et les encourager à utiliser la marche comme moyen de substitution à l'usage de la voiture.</p> <p>Cet objectif est contenu dans le Plan de Déplacements Urbains en Ile-de-France (PDUIF) qui mentionne : « Aménager au moins un quartier par commune de plus de 10 000 habitants en zone pacifiée ».</p> <p>Parmi les mesures contenues dans le Plan :</p> <ul style="list-style-type: none"> • supprimer les places de stationnement à moins de 5 mètres des passages piétons, et pour ce faire, prendre contact avec les communes pour encourager cette mesure ; • parmi les zones à cibler, prendre en priorité, les zones situées à proximité des établissements scolaires ; • mettre en place des limitations de vitesse à 30 km/h, de zones 30 et sensibiliser les habitants au fonctionnement des zones à vitesse modérée ; • Créer des zones de rencontre ou aires piétonnes, à proximité des zones les plus empruntées par la voiture.
a.2 – Usage du vélo (Axe B)	
a.2.1 – Limiter les coupures des itinéraires piétons et cycles (Axe B.4)	
<p>Améliorer le franchissement des coupures, qu'elles soient naturelles ou urbaines, pour améliorer les continuités :</p> <ul style="list-style-type: none"> • améliorer le franchissement des infrastructures routières ; • améliorer le franchissement des infrastructures ferroviaires ; • améliorer le franchissement de la Marne. 	<p>Création de passerelles de franchissement d'obstacles urbains (voiries importantes, RER, voie SNCF...), ou naturels (la Marne, canal...).</p> <div data-bbox="842 1541 1090 1713" style="text-align: center;">  </div> <div data-bbox="1134 1592 1417 1659" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <p>Exemple d'une passerelle de franchissement d'un canal.</p> </div> <p>Dans le PLM sont budgétisés 9 projets de passerelles, avec comme exemples :</p> <ul style="list-style-type: none"> passerelle au-dessus du RD 35 entre Bussy-Saint-Georges et Ferrières-en-Brie ; passerelle au-dessus du RER à Montévrain ; passerelle au-dessus d'une ligne SNCF pour assurer une liaison entre Dampmart et Lesches.

a.2.2 - Développer le réseau d'itinéraires cyclables (Axe B.5)	
Le réseau actuel, essentiellement tourné vers les loisirs avec par exemple des pistes cyclables le long de la Marne, est relativement développé. Par contre, le réseau de trajets domicile-travail est très faible (moins de 1% des déplacements). Pour inciter à l'usage du vélo, il convient de développer fortement le réseau des liaisons cyclables.	Le PLAN prévoit et budgète de nombreuses mesures : <ul style="list-style-type: none"> • mise en œuvre d'un réseau cyclable structurant à l'échelle régionale et départementale ; • mise en œuvre des liaisons programmées des schémas directeurs de VEA et CAMG ; • développement du réseau vélo au sein des ZAC.
a.2.3 – Développer le stationnement vélo (Axe B.6)	
Pour favoriser l'usage du vélo, l'utilisateur doit pouvoir garer son vélo en sécurité. L'offre actuelle est relativement faible. Des prescriptions sont contenues dans les PLU pour le stationnement privé et public sur les voiries et les parkings publics. Au niveau des gares, un décret liste les gares où le stationnement vélo doit être règlementé en nombre, mais le stationnement y est souvent compliqué et pas toujours sécurisé.	Les mesures à mettre en place concernant le stationnement vélo prévues dans le PLAN sont : <ul style="list-style-type: none"> • optimiser l'offre de stationnement existante ; • développer l'offre de stationnement sur l'espace public à proximité des établissements scolaires, des pôles sportifs, de loisirs et culturels, administrations, gares et de santé ; • organiser l'offre de stationnement dans le patrimoine urbain et le futur bâti.
a.2.4 – Développer les services et la communication autour du vélo (Axe B.7)	
Un accompagnement des usagers du vélo inciterait à développer son usage. Cet accompagnement, pourrait être réalisé par la création de services vélos et le développement de la communication autour du vélo.	Le PLM décline des mesures à mettre en place : <ul style="list-style-type: none"> • mettre en place des services d'entretien et de réparation du vélo en libre-service ; • créer une deuxième maison de la mobilité où seront proposés de la location de vélo, d'aide au choix des itinéraires ; • organiser des journées-vélo ; • sensibiliser à l'utilisation du vélo, et informer les utilisateurs via les sites internet.
a.3 – Les réseaux ferrés (Axes D.12, D.13)	
La ligne P du TRANSILIEEN et la ligne A du RER sont des transports en communs structurant du territoire. Les 7 gares recensées sont déjà fortement fréquentées par les usagers journaliers et aussi par les touristes qui vont au parc Disneyland, et le seront de plus en plus en raison du développement urbain. L'organisation de l'intermodalité au niveau de ces pôles d'échange est un enjeu majeur. Il convient donc : <ul style="list-style-type: none"> • d'organiser les gares routières ; • d'organiser les correspondances entre les trains et les bus ; • d'organiser les accès aux gares des piétons, des vélos, des bus et des voitures. 	Le PLM décline des mesures à mettre en place, et budgète celles-ci : <ul style="list-style-type: none"> • réaliser les projets de pôles d'échanges déjà étudiés (gare de Bussy-Saint-Georges) ; • étudier l'opportunité de création de nouvelles capacités de stationnement à proximité des gares ; • renforcer le contrôle du stationnement près des gares ; • dialoguer avec les gestionnaires des centres commerciaux situés à proximité des gares.

a.4 – Le réseau bus (Axes C.8, C.9, C.10, C.11)	
<p>Les qualités de desserte en bus sont impactées par les saturations croissantes du réseau routier, et liés aux problèmes des stationnements gênants et non réglementés.</p> <p>Pour améliorer les performances du réseau bus, il convient :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de développer les sites propres comme le site « Cours de la Gondoire-Cours du Danube » ; • de mettre en place des priorités aux bus notamment aux carrefours ; • d'améliorer l'information des voyageurs en équipant les arrêts de bus de dispositifs pérennes. 	<p>Les mesures contenues dans le PLM pour inciter à l'usage du bus comme moyen de substitution à la voiture, sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • constitution d'un groupe de travail en vue de la planification, la coordination et la budgétisation des travaux concernant les points durs bus ; • traitement des points durs ; • Instauration d'une instance de suivi des travaux sur les points durs ; • développement des abris bus ; • installation de mobiliers de support d'information ; • déploiement du dispositif.
a.5 – Optimiser le fonctionnement des pôles d'échange (Axe D.12)	
<p>La marche, le vélo, le bus et la voiture sont les principaux modes de rabattement pour se rendre en gare.</p> <p>Il convient donc d'améliorer le fonctionnement des pôles d'échange par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'augmentation de l'usage des transports ; • l'amélioration du rabattement à pied, à vélo et en bus sur les gares ; • l'amélioration des conditions d'inter modalité au niveau des gares. 	<p>Les mesures contenues dans le PLM sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • restructurer les pôles d'échange existants ; • étudier et créer de nouveaux pôles ; • reconfigurer les espaces de dépose/reprise/régulation ; • faciliter les correspondances entre les gares.

b/ Limiter les stationnements interdits ou gênants

Etat des lieux

Le territoire est fortement équipé en véhicules en comparaison du reste de l'Île de France.

Il est comptabilisé 1,47 véhicules par ménage.

Malgré les normes de stationnement privé répondant aux besoins théoriques et imposées dans les PLU et autres documents d'urbanisme, il est constaté de nombreux stationnements interdits ou gênants sur les voiries, voire sur les trottoirs.

Cet état de fait s'explique par :

- Une sous-utilisation du stationnement privé (des boxes et des garages sont transformés en cave ou débarras...),
- Un contrôle peu efficace du stationnement non réglementé.

PROBLÉMATIQUE	TRADUCTION DANS LE PLM
b.1 – Le stationnement, un levier majeur pour encourager le report modal (Axe A.3)	
<p>La grande majorité des communes du territoire sont confrontées à des problématiques de stationnements gênants, qui provoquent des conflits avec les autres modes de mobilité.</p>	<p>Les mesures contenues dans le PLM sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • réaliser de la pédagogie auprès des usagers ; • renforcer le contrôle du stationnement en se mettant en relation avec la police ou la

<ul style="list-style-type: none"> • il convient de limiter ces conflits avec les piétons et les vélos pour assurer le confort et la sécurité ; • les déplacements bus doivent être facilités ; • les utilisateurs doivent être sensibilisés aux problèmes du stationnement sur voirie ; • le contrôle doit être renforcé. 	<p>gendarmerie, en assermentant des agents municipaux, et en renforçant les contrôles existants ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • étudier et solutionner le stationnement gênant en réalisant des aménagements réglementaires, comme des parkings et du stationnement latéral ; • créer des aires de repos pour les chauffeurs poids lourds.
b.2 – Mettre le stationnement automobile au service d'une mobilité durable (Axe E.16)	
<p>La voiture occupe fortement l'espace public et gêne la circulation des autres modes. L'abaissement progressif des constructions de stationnement privé doit permettre de stabiliser, voire réduire le taux de motorisation des ménages. Il sera mené en parallèle au développement d'alternatives.</p>	<p>Le Plan contient de nombreuses mesures pour faciliter la mobilité et la rendre durable :</p> <ul style="list-style-type: none"> • adapter la réglementation du stationnement sur voiries ; • assurer un contrôle efficace ; • optimiser le stationnement privé ; • adapter les normes des PLU des communes qui concernent le stationnement ; • étudier et suivre l'évolution de la demande en stationnement.

c/ Améliorer l'usage de l'automobile

Etat des lieux

Le territoire dispose d'accès aux axes structurants importants qui sont l'autoroute A4 et la Francilienne A 104. Ces axes sont soumis à des phénomènes de saturations qui se reportent sur le réseau départemental et local.

PROBLÉMATIQUE	TRADUCTION DANS LE PLM
c.1 – Créer de nouvelles infrastructures routières (Axe E.14)	
<p>Le Plan Local des Mobilités doit permettre de diminuer l'usage de la voiture. Cependant la voiture restera le mode principal de déplacement, et l'usage de la voiture continuera à augmenter. Il convient donc pour répondre à ce besoin, d'améliorer le réseau existant et de réaliser de nouveaux projets routiers.</p>	<p>De nombreuses créations sont contenues dans le Plan, et qui vont améliorer l'usage de l'automobile :</p> <ul style="list-style-type: none"> • réaliser des doublements ; • réaliser des diffuseurs et des échangeurs ; • élargir des carrefours ; • réaliser des nouvelles voies, des déviations.
c.2 - Amélioration de la sécurité (Axe E.15)	
<p>La problématique principale est celle posée par les vitesses excessives sur les grands axes, et aussi dans les traversées d'agglomérations. C'est un danger important pour les utilisateurs de la marche et du vélo. Les mesures permettant la diminution de ce danger sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la multiplication des contrôles ; 	<p>L'amélioration de la sécurité est un volet obligatoire à insérer dans les Plans Locaux des Mobilités. Le Plan du présent dossier contient les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • identifier les points noirs sur les routes en utilisant les contrôles routiers ; • réaménager les points noirs pour limiter les vitesses ;

<ul style="list-style-type: none"> • le réaménagement des carrefours les plus dangereux ; • la sensibilisation des utilisateurs, en particulier les jeunes conducteurs. 	<ul style="list-style-type: none"> • poursuivre la sensibilisation des utilisateurs, et en priorité des jeunes publics.
c.3 – Améliorer le rabattement vers les gares (Axe D.13)	
<p>La voiture est le mode d'accès le plus utilisé pour rejoindre les gares. Il convient donc d'améliorer l'accessibilité des gares aux voitures :</p> <ul style="list-style-type: none"> • augmenter le nombre de places de stationnement ; • améliorer l'accessibilité aux gares. 	<p>Le rabattement de l'automobile est un levier important de la mobilité. Le Plan présente les actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • créer de nouveaux stationnements près des gares ; • renforcer le contrôle de ces nouveaux stationnements, mais aussi des stationnements existants ; • établir un dialogue avec les gestionnaires des centres commerciaux situés près des gares.

d) Améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (Axe A.2)

Etat des lieux

La mise en accessibilité des personnes à mobilité réduite à tous les moyens de déplacement est devenue obligatoire par la loi du 11 Février 2005.

Plusieurs outils existent déjà :

- Le Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements de l'espace public (PAVE),
- Le Schéma directeur d'accessibilité des transports collectifs (SDA).

Les communes de plus de 1 000 habitants ont obligation de réaliser un PAVE.

A ce jour, sur les 31 communes du territoire, 10 d'entre elles ont réalisé un PAVE, et 6 n'ont pas obligation d'en réaliser un.

Le PLM a visé comme objectifs :

- Poursuivre la mise en accessibilité des PMR aux voiries,
- Répondre aux obligations réglementaires.

PROBLÉMATIQUE	TRADUCTION DANS LE PLM
d.1 – Poursuivre la mise en accessibilité des PMR aux voiries et réponses aux obligations réglementaires (Axe A.2)	
<p>Les secteurs prioritaires comme les voiries à proximité des arrêts de bus doivent être traités en priorité. D'autres secteurs doivent être identifiés dans les 5 ans.</p> <p>Parmi les mesures à prendre, l'obligation de réaliser un PAVE doit être faite aux 15 communes qui ne répondent pas aux obligations. Il est à noter que parmi ces 15 communes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bailly-Romainvilliers, Favières, Pomponne, et Thorigny-sur-Marne s'engagent à réaliser un PAVE dans les 5 ans ; • cinq autres communes ont commencé des démarches pour réaliser ce plan. 	<p>L'accessibilité des PMR est un volet obligatoire des PLM. Les mesures contenues dans le PLM sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • faire un diagnostic exhaustif de l'accessibilité des voiries autour des arrêts inscrits au Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) d'ici 2023 ; • faire réaliser un Plan Accessibilité des Voiries et des Espaces publics (PAVE) par chaque commune ; • mettre en accessibilité la voirie sur les secteurs prioritaires du PAVE ; • sensibiliser le public au problème d'accessibilité des personnes handicapées.

e/ Favoriser le développement des mobilités innovantes

PROBLÉMATIQUE	TRADUCTION DANS LE PLM
e.1 – Encourager et développer le covoiturage (Axe F.17)	
<p>Le réseau s'est bien développé ces dernières années, il est prévu d'améliorer encore la situation par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la multiplication de stations de covoiturage ; • l'amélioration du réseau de covoiturage existant ; • création de stations multimodales. 	<p>Les mesures contenues dans le Plan sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • optimiser le réseau de covoiturage en créant des stations et des espaces ; • aménager les parkings de covoiturage existants ; • poursuivre le dialogue avec les communes pour les inciter à créer des stations ; • encourager le développement des véhicules à faible émission.
e.2 – Promouvoir les offres de mobilité (Axe F.18)	
<p>Une action doit être menée auprès des entreprises, des habitants et des touristes pour faire connaître tout le panel des offres de mobilités.</p> <p>Les incitations à l'usage des modes alternatifs à la voiture, pour être efficaces, doivent :</p> <ul style="list-style-type: none"> • s'appuyer sur une information multimodale ; • sur une information actualisée ; • sur une information facilement accessible. <p>Pour favoriser la promotion des offres de mobilités, il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • s'appuyer sur des outils semblables au Portail des Mobilités (POM) qui existe déjà ; • utiliser les capacités de la Maison des Mobilités ; • conseiller et accompagner les entreprises. 	<p>Promouvoir les offres de mobilité est à prendre en compte dans les PLM.</p> <p>Dans le présent Plan, les mesures sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • développer les outils d'aménagement de la mobilité par la refonte du Portail en y incluant les solutions de mobilités alternatives ; • développer la communication avec les habitants ; • promouvoir les solutions de mobilité auprès des entreprises, du public concerné et aussi des touristes.
e.3 – Mobilité scolaire (Axe F.19)	
<p>Il est nécessaire de développer dès l'âge scolaire, la conscience citoyenne en matière d'éco mobilité et notamment l'usage du vélo.</p> <p>Les actions intégrées dans le Plan à ce sujet sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • favoriser et promouvoir l'usage du vélo auprès des jeunes scolaires ; • développer des plans de déplacements qui desservent les établissements scolaires. 	<p>La mobilité scolaire est un enjeu principal du PLM et contient les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • apaiser la voirie à proximité des établissements scolaires ; • développer les pédibus ; • mener des actions de sensibilisation au niveau des écoles primaires ; • instaurer une journée sans voiture dans les écoles ; • communiquer avec les établissements scolaires sur les mobilités scolaires, et sur les plans de déplacement.

f/ Transport des marchandises

- La réflexion autour du transport des marchandises doit être encadrée,
- La réglementation pour faciliter le transport des marchandises doit être adaptée,
- Favoriser le report modal pour soutenir la logistique.

PROBLÉMATIQUE	TRADUCTION DANS LE PLM
f.1 – Encadrement autour de l'organisation du transport des marchandises (Axe G.20)	
<p>Le transport des marchandises est nécessaire au fonctionnement du territoire.</p> <p>Les principaux flux induits sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les flux commerciaux ; • les flux industriels ; • les flux de matériaux pour alimenter les chantiers ; • les flux de collecte des déchets ; • les flux en lien avec la poste, les hôpitaux, et autres services. <p>Ces flux sont nombreux et diversifiés et doivent donc être encadrés.</p>	<p>Les mesures prises sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le recensement des points de livraison qui posent des difficultés ; • la réalisation d'un inventaire des actions logistiques et commerciales ; • la création d'une instance de gouvernance « mobilité des marchandises ».
f.2 – Règlement concernant les transports (Axe G.21)	
<p>Les livraisons sont essentielles à la vie économique, mais leur transport est générateur de nuisances environnementales, et l'accessibilité est difficile pour les transporteurs.</p> <p>La réglementation doit permettre de limiter les conflits avec les autres modes de mobilité.</p>	<p>Les principales actions sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la mise en place de micro-hubs de livraison et de reprise de marchandises ; • réaliser des arrêtés-type ; • mettre en cohérence la réglementation sur l'ensemble des communes du territoire.
f.3 – Favoriser le report modal pour soutenir le logistique (Axe G.22)	
<p>Les principaux éléments du report modal sont, en dehors du transport routier :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le transport fluvial avec la proximité de la Marne ; • le fret ferroviaire est envisagé tout en respectant la desserte des voyageurs. <p>Le principal objectif est de décongestionner les infrastructures routières et autoroutières.</p>	<p>Le plan contient des actions pour favoriser le report modal :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la réalisation de ports pour favoriser le transport fluvial ; • l'amélioration des infrastructures à l'approche des ports ; • l'amélioration des accès aux gares en vue du transport ferroviaire.

g) Piloter et animer les politiques de déplacement

Il s'agit de mettre en place les outils nécessaires à l'efficacité de l'action locale en matière de mobilité en tenant compte du fait que le territoire va voir sa population et ses emplois augmenter d'environ 38% d'ici 2030.

Il est nécessaire :

- D'anticiper les besoins liés à ce développement,
- De coordonner les acteurs locaux des mobilités,
- D'évaluer et partager les effets des politiques de déplacements.

PROBLÉMATIQUE	TRADUCTION DANS LE PLM
g.1 – Anticiper les besoins liés au développement (Axe H.23)	
<p>Le territoire va continuer à se développer massivement.</p> <p>Les acteurs de la mobilité ne possèdent pas de vision des effets de l'urbanisation à long terme sur la mobilité.</p> <p>Il est nécessaire d'anticiper les futurs besoins de mobilité pour éviter une importante perte d'accessibilité.</p> <p>Les principaux objectifs du Plan, sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • faciliter le dialogue entre les acteurs du territoire ; • améliorer la vision globale des enjeux de mobilité ; • faciliter la mise en œuvre des projets. 	<p>Le PLM contient des mesures qui permettent d'anticiper le développement du territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la poursuite de la concertation entre le SIEMU, l'EPA, et les communes ; • l'analyse constante des données d'évolution du trafic ; • la réalisation d'une étude prospective à l'horizon 2035 ; • la réalisation d'études en amont des projets.
g.2 – Coordonner les acteurs locaux des mobilités (H.24)	
<p>Le partage des compétences des acteurs locaux rend difficile la mise en œuvre des Plans de mobilité.</p> <p>Il est donc nécessaire de coordonner les acteurs pour permettre de faciliter les échanges, de dynamiser les projets et d'aider à leur mise en œuvre.</p> <p>Les principaux objectifs du Plan, sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • faciliter le dialogue entre les acteurs du territoire ; • améliorer la vision globale des enjeux de mobilité et des projets ; • faciliter la mise en œuvre des projets. 	<p>Le Plan contient des mesures qui concernent la coordination des acteurs locaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la mise en place d'un comité de suivi du PLM ; • la coordination dans la mise en œuvre des actions du Plan ; • la poursuite de la défense des intérêts du territoire.
g.3 – Evaluer et partager les effets des politiques de déplacement (H.25)	
<p>Le Plan Local des Mobilités doit être suivi pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> • faciliter la mise en œuvre des actions ; • évaluer l'impact des mesures mises en place ; • corriger des actions si nécessaire. <p>Les principaux objectifs du Plan, sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • observer l'évolution des pratiques de mobilités sur le territoire ; • suivre l'avancement du PLM afin d'en assurer la bonne mise en œuvre ; • partager l'avancement du PLM avec tous les acteurs ; • Maintenir l'implication des acteurs pendant les 5 années du PLM. 	<p>Le PLM doit être évalué par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la création d'un observatoire sur l'ensemble des thématiques, et le développement d'un open data ; • la réalisation d'audits et d'enquêtes sur l'accidentologie, le stationnement et l'évolution des flux vélo ; • la mise à jour annuelle des indicateurs de suivi, et concertation à ce sujet avec les partenaires une à deux fois par an.

2.3 – Evaluation environnementale

La Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe), chargée de procéder à un examen au cas par cas sur le premier arrêt du projet en date du 29/06/2022, a décidé de le soumettre dans sa décision du 8/09/2022 à évaluation environnementale le projet de PLM. Le SIEMU a donc produit une étude d'impact environnemental sous forme d'un rapport environnemental intégré au dossier d'enquête public du PLM. Le dossier complet a fait l'objet par la MRAe d'un avis délibéré le 11/05/2023, où les principaux enjeux environnementaux identifiés concernent :

- les consommations énergétiques et les gaz à effet de serre,
- les pollutions atmosphériques et sonores et la qualité du cadre de vie,
- la consommation d'espace et l'impact sur les milieux naturels.

L'avis est assorti de 22 recommandations, dont les principales sont de :

- reprendre l'analyse de l'articulation du projet de plan local des mobilités du plan de déplacements urbains d'Île-de-France, pour réviser les objectifs de transfert modal en vue de favoriser les modes actifs, nécessaires au rabattement vers les transports publics,
- faire correspondre finement les actions proposées avec les projets de développement urbains, y compris pour le transport de marchandises,
- proposer une évaluation des évolutions et objectifs d'amélioration en matière de pollution de l'air, de bruit et de réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre,
- présenter une étude précise des incidences des projets de plan de mobilité sur la consommation d'espace et les milieux naturels.

Le SIEMU a produit son mémoire en réponse joint au dossier.

2.4 – Les avis des Personnes Publiques Associées et Consultées (PPAC)

Une première consultation des avis des PPAC a eu lieu en même temps que le dossier était soumis à l'avis de la MRAe en 2022. Pendant le temps de l'élaboration de l'évaluation environnementale, le SIEMU a fait le choix de produire un document en réponse aux remarques faites aux premiers avis des PPAC et d'en tenir compte dans la nouvelle version du projet arrêté le 14/02/2023. Le dossier a été soumis à nouveau à consultation aux PPAC sur la période de 3 mois du 20/02/2023 au 20/05/2023.

En absence de réponse, l'avis est réputé favorable.

PPAC	Avis Reçu le	Avis non reçu
Préfecture de Seine-et-Marne (DDT)	12/06/2023	
Région Île-de-France	09/06/2023	
Département de Seine-et-Marne	17/05/2023	
Île-de-France Mobilités (IdFM)	17/05/2023	
EpaMarne EpaFrance	17/05/2023	
Val d'Europe Agglomération (VEA)		X
Communauté d'Agglomération Marne et Gondoire (CAMG)		X
Communauté de communes du Val Briard (CCVB)	07/03/2023	
Chambre de Commerce et d'Industrie 77 (CCI)	15/05/2023	
Chambre des Métiers et de l'Artisanat de la Région IdF (CMA IdF)	03/04/2023	
Communauté d'Agglomération Paris Vallée de la Marne (CAPVM)		X
Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux (CAPM)		X
Communauté de communes Plaines et Monts de France (CCPMF)		X
Communauté de communes les Portes Briardes Entre Villes et Forêts (CCPB)		X

31 communes du SIEMU dont :		
Collégien	24/03/2023	
Bussy-Saint-Georges	17/05/2023	
Villeneuve-Saint-Denis	03/03/2023	
Thorigny-sur-Marne	30/05/2023	
Dampmart	30/05/2023	
Chessy	22/06/2023	

- Le Département soutient les actions recensées dans cette planification et s'inscrit en qualité de partenaire dans les études relatives au réaménagement des pôles.
Il émet un avis favorable sous réserve de la prise en compte des notes détaillées sur certaines fiches actions.
- Dans son avis général, IdFM considère que le PLM traite bien l'ensemble du volet socle du PDUIF, mais avec des précisions variables. Elle détaille un ensemble de remarques sur les fiches actions, constituant pour beaucoup des messages à relayer aux différents maîtres d'ouvrage et en particulier aux communes qui ont un rôle prépondérant à jouer par leur gestion de la voirie.
- EpaMarne rappelle que les ambitions portées par le PLM rejoignent celles du Projet Stratégique et Opérationnel (2020-2024) des Epa, dont l'un des 6 défis est celui de la mobilité. Pour que les ambitions se réalisent, Epa s'est pleinement impliqué dans la démarche et formule un certain nombre d'observations détaillées sur les actions 1, 5, 6, 12, 14, 23 et 25.
- La CCVB émet un avis favorable.
- La CCI 77 émet un avis favorable et réitère les remarques suivantes :
 - une identification des zones d'activités économiques à affiner ;
 - un besoin de compléments et d'harmonisation des développements urbains.
- La CMA IdF n'a pas d'observations particulières à formuler.
- Collégien n'a pas de remarques à formuler.
- Bussy-Saint-Georges n'exprime pas d'avis sur le PLM mais présente des préconisations à l'échelle de la commune, classées par thèmes.
- Villeneuve-Saint-Denis attire l'attention sur la difficulté des zones de partages sur la commune traversée par des départementales et l'importance d'une mobilisation pour le transport en commun.

Les avis de la DDT, de la Région, et des communes Thorigny-sur-Marne, Dampmart et Chessy sont parvenus hors délais. Cela n'exclut pas l'intérêt de certaines observations rapportées ci-après à titre d'information.

- La Région émet un avis favorable et Thorigny-sur-Marne valide le projet
- Chessy émet un avis favorable et précise qu'il serait utile d'ajouter un volet routier pour améliorer les conditions de circulation des automobilistes et transports en commun.
- Dampmart n'a pas d'observation particulière sur le projet mais fait remarquer que la réalisation des aménagements nécessaires s'avère plus délicate dans les villages "anciens" dotés d'un réseau viaire particulièrement étroit et qu'il faudrait en tenir compte notamment pour les conditions d'éligibilité au dispositif de subvention par IdFM dans le cadre de l'adaptation à l'accessibilité PMR.

- Le Préfet émet un avis favorable sous réserve que le PLM fasse l'objet d'études plus abouties sur sa politique de gestion d'infrastructures routières et que les objectifs d'évolution des parts modales soient en cohérence avec les PCAET de la CAMG et de VEA.
 - Le PLM devra revoir ses ambitions en termes d'évolution des parts modales des transports en commun et de la voiture estimés insuffisants au regard de l'évolution démographique du territoire d'ici 2030 et des objectifs du PCAET.
 - De nombreuses solutions alternatives à l'utilisation de la voiture individuelles sont proposées. Toutefois certaines orientations mériteraient d'être développées telles que la marche, le covoiturage et les transports en commun qui contribueraient à une baisse plus importante de l'usage de la voiture. Les projets des nouvelles infrastructures routières devront, quant à elles, intégrer les différents modes de déplacements.
- Une note technique jointe détaille l'ensemble de ces remarques.

3 – ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

3.1 – Désignation de la commission d'enquête

Par lettre en date du 13/07/2022, Monsieur le Président du SIEMU demande la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet : la révision du Plan Local des Mobilités de Marne-la-Vallée.

Par décision en date du 26/07/2022, Monsieur Benoist GUÉVEL, premier vice-président du tribunal administratif de Melun désigne la commission d'enquête composée de Monsieur Joël CHAFFARD, président, Madame Marie-Françoise SÉVRAIN et Monsieur Alain LEGOUHY, membres titulaires.

3.2 – L'organisation de l'enquête

3.2.1 – Entretiens préalables à l'enquête publique avec le porteur du projet

Bien que la commission ait été désignée en juillet 2022, l'organisation de l'enquête n'a débuté qu'en 2023 pour laisser le temps au SIEMU de produire l'évaluation environnementale demandée par la MRAe dans son avis du 22/07/2022 et de reconsulter les PPAC.

Une réunion de préparation de l'enquête publique a été programmée le 13 mars 2023 dans les locaux du SIEMU à Saint-Thibault des Vignes pour se dérouler en deux temps :

- Une réunion technique réunissant les membres de la commission d'enquête, des membres du SIEMU et des représentants du bureau d'étude technique Transitec et du bureau d'étude assistance communication Palabreo, pour une présentation synthétique du dossier du PLM Marne-la-Vallée suivie d'échanges ;
- Une réunion concertation/communication à laquelle se sont adjoints Monsieur Sinclair VOURIOT, président du SIEMU Marne-la-Vallée et Monsieur Daniel CHEVALIER, président adjoint en charge du PLM pour Val d'Europe Agglomération, pour une présentation du plan de communication envisagé en supplément des supports légaux de publicité de l'enquête et des échanges sur les modalités du déroulement de l'enquête publique.

Eu égard aux propositions du grand public pour le plan d'actions lors de la phase de concertation, il a été convenu de réaliser 3 réunions publiques d'information et d'échange sur le projet arrêté.

En tenant compte des délais de retour des avis des PPAC et de la MRAe et de l'élaboration du mémoire en réponse, un projet de planning a été déterminé sur les dates de l'enquête publique, des lieux et dates des permanences et des réunions publiques.

(pièce jointe n°3)

3.2.2 – Les modalités de l'enquête publique

L'arrêté du président du SIEMU Marne-la-Vallée, en date du 22 mai 2023 prescrit l'ouverture de l'enquête publique du PLM en cours de révision sur le périmètre du SIEMU de Marne-la-Vallée.

Il stipule notamment que :

- l'enquête publique dont le siège est situé au SIEMU de Marne-la-Vallée, 1 rue du Champ Pillard 77400 Saint-Thibault -des-Vignes, se tiendra du lundi 12 juin 2023 9h00 au mercredi 12 juillet 17h00 inclus, soit sur une période de 31 jours consécutifs ;
- 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 habituels :
 - à l'hôtel de ville de Lagny-sur Marne – 2 place de l'Hôtel de ville, 77400 Lagny-sur-Marne
 - à la mairie de Bailly-Romainvilliers- 51 rue de Paris, 77700 Bailly-Romainvilliers
 - à la mairie de Bussy-Saint-Georges-place de la Mairie, 77600 Bussy-Saint-Georges
 - à la mairie de Chalifert-rue Louis Braille, 77144 Chalifert
 - à la mairie de Chessy-32 rue Charles de Gaulle, 77700 Chessy
 - à la mairie d'Esbly-7 rue Victor Hugo CS 90184, 77450 Esbly
 - à la mairie de Favières-5 rue de la Brie, 77220 Favières
 - à la mairie de Montévrain-4 rue Bonne Mouche, 77144 Montévrain
 - à la mairie de Thorigny-sur-Marne-1 rue Gambetta, 77400 Thorigny-sur-Marne
 - à la mairie de Villeneuve-le-Comte- Place de la Mairie, 77174 Villeneuve-le-Comte

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) à la rubrique « Ressources/Le Plan Local des Mobilités 2023-2027 »
- sur le site internet dédié au PLM (www.plm-mlv.fr) à la rubrique « Participer »
- 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 mêmes lieux de consultation du dossier d'enquête
 - par courrier postal avant le mercredi 12 juillet 2023 à 17 h, à l'attention du Président de la commission d'enquête au siège de l'enquête
 - par courriel à l'adresse suivante : 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.
 - 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
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'Esbly 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
- Salon d'Honneur de l'Hôtel de Ville de Lagny-sur-Marne (2 Place de l'Hôtel de Ville 77400 Lagny-sur-Marne – le jeudi de 19h00 à 21 h00
- Auditorium de la Médiathèque du Val d'Europe (2 Place d'Ariane, 77700 Serris)
Le samedi 1^{er} juillet de 10h00 à 12h00

(Annexe n°1)

3.3 – Publicité de l'enquête et information du public

La publicité de l'enquête a été réalisée conformément à l'article 11 de l'arrêté prescrivant l'enquête.

3.3.1 – Les affichages légaux

Des affiches portant avis d'enquête publique au format et transcriptions réglementaires ont été apposées dès le 24 mai 2023, soit dans le délai de 15 jours avant le début de l'enquête, à l'extérieur, ou visibles de l'extérieur des mairies et du siège du SIEMU, ainsi que sur les panneaux administratifs des communes. Constat fait pour certaines d'entre elles dans la commune le jour de permanence et de communes alentours par les commissaires enquêteurs.

Les certificats d'affichage du SIEMU et des 31 communes attestent de cette formalité.

3.3.2 - Les parutions dans les journaux

Un avis au public a été publié à la rubrique des annonces légales dans les journaux suivants diffusés dans le département :

- Première parution : « Le Parisien 77 » le 23 mai 2023
« La Marne » le 24 mai 2023
- Deuxième parution : « Le Parisien 77 » le 14 juin 2023
« La Marne » le 14 juin 2023

3.3.3 - Autres mesures de publicité et d'information

L'information a largement été relayée :

- sur papier par un livret de 12 pages et un flyer, distribués dans les mairies en même temps que les affiches d'avis d'enquête publique et par des encarts presse ;
- par le site internet du CAMG et du VAE, d'une vingtaine de communes et par leurs « newsletters » pour certaines d'entre elles ;
- par les réseaux sociaux : Instagram, Facebook...

(pièce jointe n°4)

3.4 – Les 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)

Les réunions publiques se sont déroulées aux heures, dates et lieux prévus. A chacune d'elles, le président de la commission a commencé par présenter les caractères propres au projet du PLM et de l'enquête publique. Ces réunions n'ont pas beaucoup mobilisé le public mais elles ont été riches en échanges avec les 25 personnes qui se sont déplacées, la plupart ayant leur expérience personnelle à exprimer pour témoigner de leurs difficultés et de leur attente du PLM. Les principaux sujets abordés ont porté essentiellement sur le vélo et aussi sur le réseau bus, le rabattement aux pôles d'échange et l'accessibilité PMR, ce qui a permis au SIEMU et aux représentants élus du Bureau syndical d'apporter des précisions en lien avec le contexte.

(Annexe n°2)

3.5 – Les permanences

Les 10 permanences se sont déroulées aux lieux, dates et heures prévus dans l'article 6 de l'arrêté.

Les conditions d'accueil étaient satisfaisantes pour la réception du public et dans 3 permanences, le commissaire enquêteur a pu s'entretenir avec un élu. Aucun incident n'est à signaler au cours de ces permanences si ce n'est la remarque d'une personne qui a fait une observation sur le registre numérique ultérieurement à sa visite en permanence de Chessy où il demandait une pièce du dossier qu'il ne trouvait pas pendant que le commissaire enquêteur était occupé.

La possibilité de venir s'entretenir avec le commissaire enquêteur et le cas échéant de déposer les observations n'a pas mobilisé le public : 14 personnes se sont présentées et parmi elles, 9 ont déposé leur observation sur le registre, les 5 autres ont déposé leur observation sur le registre numérique.

Permanences	Visite du public	Observation déposée pendant la permanence	Visite d'un Élu
Lagny-sur-Marne (12/06/2023)	1 personne	0	0
Bailly-Romainvilliers (17/06/2023)	0	0	1
Thorigny-sur-Marne (21/06/2023)	0	0	0
Favières (23/06/2023)	0	0	1
Chalifert (27/06/2023)	2 personnes	2	0
Villeneuve-le-Comte (30/06/2023)	5 personnes	4 dont le Maire)	1
Esbly (04/07/2023)	0	0	0
Chessy (05/07/2023)	4 personnes	3	0
Montévrain (07/07/2023)	1 personne	0	0
Bussy-Saint-Georges (12/07/2023)	1 personne	0	0

3.6 – Les formalités de fin d'enquête

L'enquête s'est terminée comme prévu le mercredi 12 juillet 2023 à 17 h.

Recueil des registres papier

Le président de la commission a pris possession du registre de Bussy-saint-Georges où se tenait la dernière permanence le jour de clôture. Le SIEMU a récupéré les 9 autres registres et scanné les pages écrites envoyées par mail à la commission le jeudi 13 juillet.

- 4 registres ont recueilli une ou plusieurs contributions
 - Bailly-Romainvilliers : 1
 - Chalifert : 1
 - Chessy : 3
 - Villeneuve-le-Comte : 2
- 3 registres – Bailly-romainvilliers, Lagny-sur-Marne, Montevrain - notent une visite durant la permanence du commissaire enquêteur de personnes dont 2 déposeront leur contribution ultérieurement sur le registre numérique
- 3 registres sont sans aucune mention autre que celle du commissaire enquêteur le jour de sa permanence.

Les registres ont été clos lors de la réunion de notification des observations au SIEMU

Le registre numérique ainsi que la boîte mail ont été fermées le 12 juillet à 17 heures par le prestataire Publilégal rassemblant pour le premier 85 contributions et 10 pour la seconde, contributions pouvant contenir plusieurs observations. Les indicateurs du registre numérique permettent d'établir, entre autres, des statistiques révélant la connexion de 553 visiteurs et 224 téléchargements de documents durant le temps de l'enquête.

Un courrier est parvenu par LR au siège du SIEMU au nom du président de la commission contenant une note évoquant les remarques sur le dossier d'enquête publique du PLM déjà déposé par courriel et une annexe sur l'étude de la cohérence de l'avenue de l'Europe.

Les observations partagées entre les membres de la commission sont réparties en thèmes qui correspondent aux axes stratégiques du plan d'actions plus un thème relatif au dossier.

Procès-verbal de notification des observations recueillies

Conformément à l'article R.123-18 du code de l'environnement et repris dans l'article 8 de l'arrêté, une réunion s'est tenue au siège du SIEMU le mercredi 19 juillet 2023, qui réunissait la commission d'enquête, Mme MAUVIGNIER et M. CHAUVIN du SIEMU.

Le document de travail comprenait l'ensemble des contributions dont les observations étaient réparties par thèmes ainsi que des points particuliers qui ne ressortent pas de la lecture des observations. Succinctement abordés, les thèmes ont fait l'objet des premiers commentaires qui seront explicités dans le mémoire en réponse.

Le procès-verbal de la réunion ainsi que le procès-verbal de synthèse complété des questions de la commission ont ensuite été envoyés par courriel au SIEMU le 23 juillet 2023.

Compte tenu de la période de congé estival, il a été convenu que le mémoire en réponse pouvait être remis au-delà du délai de 15 jours, délai précisé dans l'article R.123-18 du Code de l'environnement.

(pièces jointes n°5)

Mémoire en réponse du SIEMU

Le mémoire en réponse est parvenu par courriel à la commission le 1^{er} septembre 2023.

Les réponses étant reproduites intégralement dans l'analyse des observations (4. Infra), ce mémoire ne fera pas l'objet d'une pièce jointe dans la troisième partie

4 – ANALYSE DES OBSERVATIONS

4.1 – Répartition des observations par thèmes

Les contributions peuvent ne contenir qu'une observation, de caractère général ou parfois relative à un cas ou un lieu concret, d'autres pouvant aborder plusieurs sujets. A travers cette participation du public, il est apparu que les observations sont susceptibles de se rapporter à l'un des 8 axes du plan d'actions correspondant à 8 thèmes, auxquels a été adjoint le thème dossier.

Toutes les contributions sont rapportées in extenso et dans l'ordre chronologique des dépôts sur les registres papier et sur le registre numérique avec la grille de dépouillement dans la pièce jointe n° 7

	1	2	3	4	5	6		7	8	9
Thèmes	Partage de l' espace public	Vélo	Réseau bus	Intermodalité	Automobile	Management et services de mobilité		Marchandises	Pilotage, animation et suivi des politiques de déplacement	Dossier
Occurrences	36	51	35	8	62	1		2	8	7

Dans chacun des thèmes, l'observation peut s'inscrire dans l'intitulé d'une fiche action ou bien faire l'objet d'un autre sous-thème.

- Thème 1 : Partage de l'espace public
 - Pacifier la voirie
 - L'accessibilité PMR
- Thème 2 : Vélo
 - Sur les objectifs
 - Un usage du vélo au-delà des difficultés et des coupures d'itinéraires vélo
 - Aménagement de pistes cyclables
 - Une forte demande de réalisation de pistes cyclables
 - Le RER V
 - Des suggestions
 - Stationnement vélo
 - Communication autour du vélo
- Thème 3 : Réseau bus
 - Vitesse commerciale
 - Offre de services
 - Villeneuve-Saint-Denis et Villeneuve-le-Comte
 - Propositions
 - Transport à la demande TAD
- Thème 4 : Intermodalité
 - Propositions
- Thème 5 : Automobile
 - Impact de la circulation automobile
 - Infrastructures routières
 - Pont en X
 - Améliorer la sécurité routière
 - Stationnement automobile
- Thème 6 : Management et service de mobilité
 - Covoiturage
 - Véhicules à faible émission

- Thème 7 : Marchandises
- Thème 8 : Pilotage, animation et suivi des politiques de déplacement
 - Celle du bilan carbone
 - Indicateurs de suivi
 - Communication
 - Autres suggestions
- Thème 9 : Dossier
 - Projet TCSP EVE
 - Trotinettes

4.2 – Analyse des observations par thème

L'analyse s'organise de la façon suivante :

- *Sélection d'observations « en italique »*
- Commentaires et questions complémentaires de la commission
- La réponse du SIEMU
- Commentaires de la commission

4.2.1 – Thème 1 : Partage de l'espace public

L'objectif du PLM est d'assurer la cohabitation plus sécurisée entre les différents usagers de la voirie et ainsi redonner la priorité aux modes actifs sur la voirie et augmenter l'usage des modes actifs.

Pacifier la voirie

Le PDUIF dans le défi 3/4.1 préconise de généraliser la vitesse à 30 km/h sur la voirie locale en zone urbaine. Mais des associations d'usagers du vélo considèrent que dans les faits des zones 30 n'induisent pas le report modal vers le vélo

« En ce qui concerne les typologies d'aménagement : 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 !

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 usagers veulent des aménagements séparatifs - Que beaucoup d'axes « à 30 » restent anxiogènes au vu des vitesses pratiquées, des lignes droites »

« nous demandons officiellement :

- La mise en conformité des zones 30 existantes ou programmées en aménageant les rues à sens unique en double sens cyclable avec panonceaux »

« Des axes sont affichés en zone 30 mais sont traités comme des artères traversantes où les véhicules roulent trop vite (ligne droite, voirie large, stationnement, pas de ralentisseurs ni de plateaux = la zone 30 sans aménagement est un vœu pieu et ne doit donc clairement pas être indiqué comme un secteur apaisé !!).

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 !

La zone de rencontre est la plus appropriée à la pacification et doit s'accompagner de mesures fortes notamment contre les effets de shunt en travaillant à l'échelle communale sur des plans de circulation réorientant systématiquement les motorisés sur les "grands axes".

La zone 30 ne doit pas être l'exception mais la règle dans toutes les villes du SIEMU : la moyenne de vitesse en voiture en ville est

autour de 15km/h (vidéo Nicolas Samsoen, Maire de Massy <https://www.facebook.com/watch/?v=388767141857561>), donc les secteurs à 50 sont inutiles. C'est avant tout une question de sécurité envers les personnes vulnérables (vitesse = facteur aggravant).»

« 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. »

Comment rendre la zone 30 en espace sécurisé pour les modes actifs, partagé avec les usagers motorisés ?

La proposition de rendre les centres villes anciens et centres historiques en zone de rencontre est-elle une solution réalisable ?

Réponse du SIEMU :

Tout d'abord, nous notons que la contribution rapportée ci-dessus note dans un premier temps que la zone 30 n'est pas un aménagement cyclable mais qu'elle demande que ce type d'aménagement devienne la règle pour favoriser les modes actifs ce qui laisse à penser que ces secteurs améliorent tout de même la cyclabilité du territoire (vitesse réduite, possibilité de mettre en place des Double-Sens Cyclables etc.). Comme la contribution le sous-entend, le SIEMU considère qu'il ne faut pas opposer aménagements cyclables séparatifs, plébiscités mais coûteux et pas toujours faisables (centres anciens contraints notamment) ni utiles, et apaisement de l'espace public (mise en place de zones 30, de zones de rencontre etc.). Ces deux types de mesures sont complémentaires. En revanche, la zone 30 ne devient un espace sécurisé pour les modes actifs qu'à partir du moment où sa mise en place ne se limite pas à la pose de panneaux de limitation de vitesse.

Le PLM préconise donc en conséquence un apaisement des voiries dans les centres-bourgs du territoire et plus particulièrement sur les axes desservant des écoles, équipements publics ou commerces. Et cela peut, en effet, passer par l'établissement de zones 30 mais également de zones de rencontre, affectées à la circulation de tous les usagers avec une priorité pour les modes actifs, de zones piétonnes, ou encore de vélorues (voies mixtes où le vélo est prioritaire).

Il appartient en revanche aux communes de faire en sorte que les limitations de vitesse soient respectées et que des mesures complémentaires soient prises pour favoriser effectivement les modes actifs. Ces actions sont diverses et doivent être adaptées au contexte local : changement des régimes de priorité, aménagement d'écluse avec passage pour vélos, marquages au sol incitant au respect des limitations, dispositifs modérateurs de vitesse (coussins berlinois ...), mise en place de double-sens cyclables etc.

Le SIEMU a prévu de sensibiliser de nouveau les communes sur la bonne mise en œuvre des recommandations du CEREMA en la matière lors d'ateliers thématiques de suivi du PLM et pourra insister sur la nécessité de mettre en place les aménagements, les dispositifs de et de signalisation adéquats afin de faire de ces espaces des itinéraires réellement favorables à l'usage du vélo. Ces ateliers thématiques seront également l'occasion de partager des retours d'expérience sur des aménagements exemplaires réalisés sur le territoire ou en dehors afin d'offrir aux différents gestionnaires de voirie des références.

Par ailleurs, lorsqu'il est consulté lors de projets de création ou de réhabilitation de voirie, le SIEMU veille à la conformité des aménagements et à leur efficacité en matière d'incitation au report modal. Il pourra être rappelé dans la fiche action que :

- la mise en place d'une limitation de la circulation à 30 km/h sur certaines voiries doit s'accompagner d'une circulation des vélos dans les deux sens, et de l'instauration de double-sens cyclables sur les voies à sens unique.
- les travaux d'apaisement passent par des aménagements de voiries rendant effectives ces limitations de vitesses : réduction de la largeur de la chaussée et du dimensionnement des carrefours, coussins berlinois, chicanes, marquages au sol et signalisation.

En revanche, l'établissement de plans de circulation reposant entièrement sur des zones de rencontre dans les centres-villes, bien que séduisant, n'est pas forcément faisable ni souhaitable. Ce choix

nécessite d'une part, des études de trafic approfondies prenant en compte la globalité de la trame viaire au sein des communes. Il est en effet nécessaire de s'assurer que le trafic puisse s'écouler ou se reporter sur d'autres voies sans encombrer plus que de raison le reste de la commune, notamment sur certains secteurs déjà fortement congestionnés. D'autre part, « passer en zone de rencontre » tous les centre-bourgs sans mesure d'aménagement est précisément ce qu'il convient d'éviter. Plus encore qu'une zone 30, une zone de rencontre relève d'un aménagement global qui ne peut être mis en place uniformément.

Outre la faisabilité technique de telles mesures, l'établissement de zones de rencontre relève également de choix politiques. Il est donc difficile de s'engager sur de telles actions dans le cadre du mémoire de réponse.

Commentaires de la commission

Il est rappelé dans les observations et par le SIEMU qu'il convient de différencier la zone 30, qui peut faciliter les interactions entre les différents usagers de la route, et espace sécurisé qui implique des aménagements spécifiques, notamment pour l'usage du vélo. Les aménagements cyclables séparatifs ne sont pas toujours possibles – contexte voirie et/ou financier – mais rendre la voirie apaisée est possible par un complément de signalisation et un comportement adapté dans le partage de la voirie par les usagers, ce que préconisent les actions A13 et A15. Le SIEMU propose d'ajouter des compléments dans la fiche action.

14 communes s'engagent à réaliser des travaux d'apaisement dans les 5 ans du PLM mais les zones où le SIEMU recommande l'apaisement sont plus nombreuses et plus vastes. Le SIEMU mentionne que ses possibilités d'action sont limitées et que les mesures à mettre en place dépendent des communes et qu'il ne peut faire que preuve de pédagogie. Ainsi le SIEMU prévoit, d'une part, d'organiser des ateliers destinés aux responsables des communes et, d'autre part de compléter sa fiche action afin que soient réalisés des aménagements limitant la vitesse, assurant la sécurité et laissant sa place à l'usage du vélo ; celle-ci pourrait être ajoutée sur le modèle A12 orientée sur les zones 30.

La commission considère comme le SIEMU que la création de zone de rencontre en centre-bourg ne peut être systématique et qu'elle doit considérer le contexte pour la faisabilité.

La rue de Claye

Des associations vélo et des particuliers alertent sur les conditions de circulation et de partage des parts modales dans la rue de Claye à Thorigny-sur-Marne, considérée comme axe structurant.

« ...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 :

- 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.
- 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.
- 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.
- 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. »

« ...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
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/accidents-en-serie-a-thorigny-il-y-aura-un-drame-si-rien-nest-fait-rue-de-claye_59726929.html ; »

« 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.

La rue de Claye est l'axe de ma commune par lequel je partais 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... »

« 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 ».

Propositions concernant la rue de Claye :

« 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.

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 !

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.

Cette voie apaisée devrait permettre également aux familles et aux personnes plus âgées de se rendre sans tracas au marché de Lagny-sur-Marne ».

« Ne serait-il pas envisageable 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 trottinette.

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. »

« Constatation : 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.

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..

Proposition : La rue de Claye, D418, pourrait être ajoutée en axe rectiligne avec vitesse élevée et doublement dangereux comme l'est la D334 sur Pomponne.

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. »

« Constatation :

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.

Propositions : 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. »

Le SIEMU peut-il apporter des précisions sur la possibilité d'apaisement de la rue de Claye ?

Réponse du SIEMU :

Le PLM ne prévoit pas de faire de la rue de Claye un axe structurant. Il fait simplement le constat, qu'à ce jour, il s'agit d'un axe accueillant un trafic important en tant que porte d'entrée du Nord Marne sur le secteur d'emplois et de commerces de Marne et Gondoire. En outre, nous constatons qu'il subit de forts reports de trafic en cas d'accidents sur l'A104. Le volume de ces flux s'explique par le fait qu'il s'agit d'un des rares points de franchissement de la Marne sur le réseau routier secondaire du secteur (les prochains étant le pont de Vaires-sur-Marne et le pont d'Annet-sur-Marne). Cette voie est par ailleurs congestionnée en raison de la présence sur son itinéraire du pont en X qui constitue un goulot d'étranglement entre différentes départementales (RD334, RD105B, RD231, RD418 Nord et Sud).

Nous partageons le constat que cette voie n'est pas adaptée à cette situation. Toutefois, à ce jour, le schéma viaire étant particulièrement contraint sur les communes du Nord-Marne, aucun itinéraire de substitution suffisamment attractif n'existe pour permettre les flux automobiles nord-sud au niveau local entre les communes de Marne et Gondoire.

Le passage de la rue de Claye en sens unique impliquerait forcément de trouver un autre itinéraire pour le sens inverse. Or, à ce jour, aucun autre axe ne semble suffisamment dimensionné pour jouer ce rôle sans impacter le centre-ville de Thorigny-sur-Marne ou les voiries résidentielles.

Par ailleurs, la rue de Claye est l'une des seules à pouvoir supporter les lignes de bus permettant un accès à la gare des Thorignienns. Ceci suppose de garantir un gabarit suffisant et permet en outre de limiter la circulation des bus dans un centre-ville au réseau viaire contraint et résidentiel ce qui apaise ces secteurs.

Concernant les vitesses élevées constatées sur l'axe, la problématique ne réside pas dans un défaut de réglementation mais bien d'un non-respect de celle en vigueur de la part des usagers motorisés !

S'agissant itinéraires vélos, deux options ont en effet été explorées dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur des liaisons cyclables de Marne et Gondoire : un itinéraire par la rue de Claye et un itinéraire par la rue Jaurès comme évoqué dans la contribution.

La concertation menée par la Communauté d'Agglomération a alors conclu qu'au regard des contraintes difficilement solutionnables sur la rue de Claye, l'option d'un itinéraire favorable aux modes actifs sur la rue Jean Jaurès sera à privilégier. Comme déjà indiqué, la mise au point du PLM ne pouvait s'accompagner d'une remise en question d'arbitrages pris à la suite d'une concertation préalable, qui plus est récente. Cette option n'a donc pas été réinterrogée.

En résumé, les solutions d'apaisement de cet axe apparaissent limitées en raison de la multitude de fonctions qu'il supporte et de la configuration du site rappelée ci-dessus. Si besoin, cet axe pourrait être rajouté à ceux identifiés comme faisant l'objet d'une problématique de sécurité routière sur le territoire afin d'inciter la commune à étudier des solutions apaisant son usage : renforcement des contrôles, aménagements visant à limiter les excès de vitesse etc.

Le SIEMU sera également particulièrement attentif à la cohabitation des différents modes lors des études portant sur l'évolution du secteur du pont en X et de la gare : cela nécessite la mise en place d'un cercle vertueux constitué de mesures visant à limiter la circulation automobile « parasite » et à favoriser l'usage des modes collectifs et actifs malgré la difficulté à concilier tous les besoins sur ce secteur.

Commentaires de la commission

La problématique de la rue de Claye est rappelée dans les contributions sur les difficultés d'usages de cette voie et dans la réponse du SIEMU sur les difficultés d'apporter une solution eu égard au contexte logistique du lieu. Il est cependant important de signaler que des témoignages relatifs à l'insécurité relèvent d'un comportement inadapté de certains usagers motorisés.

Une réponse réaliste immédiate consisterait, comme proposée par le SIEMU, d'inscrire cet axe comme faisant l'objet d'une problématique de sécurité routière en attendant que les problèmes qui se cumulent sur ce secteur soient concrètement pris en compte, notamment la création d'un itinéraire favorable aux modes actifs et l'évolution du secteur du pont en X et de la gare évoqués par ailleurs.

Villeneuve-Saint-Denis

30 contributions émanent d'habitants de Villeneuve-Saint-Denis qui relatent les conditions de sécurité dans leur commune. Sa situation à proximité de la sortie 13 de l'autoroute A4 et de la D231 génère un trafic routier important. Des extraits représentatifs de témoignages sur les conditions de mobilité dans et autour de la commune.

« Nous habitons vsd depuis 13 ans et nous constatons que malgré :

- une population grandissante, notamment de jeunes couples avec des enfants,
- du fait de la situation géographique et l'intégration à l'Agglomération du Val d'Europe, 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. Nous n'avons :
- 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
- aucune piste cyclable et pourtant vsd est connu des amateurs de vélos et est incontournable.

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. En peu de temps, plusieurs accidents ont été constatés dont un concernant un enfant qui traversait un passage piéton. 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.

Dans ce contexte : - les déplacements piétons ou à vélo sont limités alors que les jeunes ne peuvent pas conduire, les anciens ne le peuvent plus – la question de la sécurité est engagée.»

« 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, des d'âne, panneau 30, chicanes, 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, »

« Nous pouvons constater augmentation considérable de la circulation autour et à travers ces communes dû à l'accroissement de l'urbanisme sur l'ensemble du pays briard avec un aménagement des infrastructures qui n'a visiblement pas été anticipé bien

évidement puisque cela coûte, les choix actuels sont donc une prise de risque énorme pour sortir de l'autoroute A4 aux heures de pointes par chance il n'y a pas eu pour le moment d'accident grave, le risque en cas d'accident ou de crise cardiaque que les secours restent bloqués à la sortie 'mais aussi sur le tronçon menant au centre hospitalier largement saturé et maintenant presque continuellement en journée.

Mais aussi et là malheureusement, c'est concret un nombre croissant de véhicules traversants les petites communes (Villeneuve saint Denis, Jossigny, Villeneuve le comte) a des vitesses excessives (4 accidents en un mois à villeneuve saint Denis) des dizaines au rond-point de la sortie 13 dont j'ai été le témoin depuis des années

Donc où serait la cohérence de développer un urbanisme rural, ferme laitière bio, village nature aménagé en parc naturel pour autour accroître la circulation qui est déjà très dense

les mesures les plus urgentes seraient la fermeture du péage de Coutevroult de manière à libérer le passage des véhicules empruntant la sortie 13 qui viennent engorger les deux villeneuve

un agrandissement judicieux de l'axe Serris Chanteloup Lagny

un meilleur réseau cycliste reliant toutes les communes entre elles, y compris les plus éloignées

une politique d'encouragement à l'utilisation de vélos ou de moyen de déplacement pouvant s'y apparenter

À l'heure actuelle, il n'y a même pas une allée piétonne sur Villeneuve saint Denis entre le quartier du Gibet et le bourg alors que la départementale a été entièrement refaite il y a deux ans, départementale très fréquentée et extrêmement dangereuse puisqu'elle permet à l'heure où je vous parle de rouler à des vitesses folles (l'on peut noter d'ailleurs qu'ils mettent un radar sur l'axe de villeneuve le comte ou les véhicules ne peuvent pas rouler vite la plupart du temps puisque très fréquentée par les camions) et rien sur l'axe sortie 13 vers villeneuve saint Denis où il y a un cimetière et une école »

« 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 faudrait voir à aménager la rue Principale pour faire réduire la vitesse des automobiles soit par des chicanes 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 »

Le SIEMU peut-il apporter des informations sur les solutions qui permettraient d'une part de réduire le trafic routier dans la commune et d'autre part de pacifier la voirie dans le bourg et entre les lieux-dits ?

Réponse du SIEMU :

Comme indiqué dans l'une des contributions, la commune de Villeneuve-Saint-Denis, comme celle de Villeneuve le Comte, subit le développement du secteur du Pays Briard conjugué à l'attractivité du Val d'Europe. Situées au carrefour de plusieurs départementales supportant ces flux pendulaires, à proximité des franchissements de l'A4, ces deux communes sont devenues des points de convergence d'un trafic en augmentation vers les zones d'emplois du Val d'Europe et de Paris/Petite couronne via l'A4. Cela explique les trafics importants sur cette partie du territoire et malheureusement, aucun itinéraire de substitution n'a été identifié à ce stade. Les acteurs du territoire ont alerté à plusieurs reprises le Département au sujet de la nécessité d'étudier des solutions visant à fluidifier le trafic sur le secteur de la RD231 au sud de l'A4 et résorber les remontées de files qui sont également constatées sur l'autoroute au niveau de l'échangeur 13. Au-delà du trafic automobile, cette problématique impacte également fortement la performance du réseau de bus.

Les pistes de solution sont à la fois connues, peu nombreuses et délicates à mettre en œuvre :

- renforcer l'offre en transport collectif suppose des investissements massifs : une augmentation majeure de la desserte en bus doit impérativement être couplée à des aménagements en leur faveur (sites propres) pour garantir leur attractivité (peu de report envisageable si le temps de trajet en bus est équivalent à celui en VL). Par ailleurs, cela ne constitue pas une solution pour les captifs de l'automobile, relativement nombreux compte-tenu du caractère quasi rural d'un secteur

où le vélo et le bus ne constituent pas des solutions viables actuellement (distances trop importantes, offre limitée mais surtout peu compétitive).

- La réalisation de voies de contournement pour ces utilisateurs sans alternative permettrait de pacifier la voirie à l'intérieur des bourgs par réaffectation au profit des modes actifs. Toutefois, cela suppose des investissements massifs du Département, de VEA, pose la question de l'acceptabilité politique de nouvelles infrastructures routières, renforce l'attractivité de l'automobile et donc la concurrence avec les modes collectifs etc.

A ce jour, Département ne s'est pas engagé sur ce sujet et a priori, ne prévoit pas de lancer d'études au cours des 5 prochaines années.

Ce sujet continuera néanmoins d'être relayé par les acteurs du territoire auprès des autorités compétentes lors des prochaines années.

De manière plus ciblée, les constats d'insécurité au sein même de Villeneuve-Saint-Denis pourront être relayés à la commune et traduisent bien la nécessité d'apaiser la circulation ainsi que le difficile partage de la voirie dans les centre-bourgs.

Malgré une limitation de la vitesse à 30 km/h et la présence de ralentisseurs en entrée de ville (entrée ouest), ce secteur fait bien partie des zones dont l'apaisement est recommandé par le PLM mais qui n'a, pour le moment, pas fait l'objet d'engagement de la part de la commune.

Par ailleurs, des liaisons cyclables sont prévues pour relier les différentes communes du périmètre de Val d'Europe Agglomération et devraient à terme faciliter l'usage des modes actifs sur ces communes desservies exclusivement par des routes départementales. A priori, une liaison cyclable entre le bourg de Villeneuve-Saint-Denis et le hameau du Gibet est bien programmée (cf. carte p. 41 du rapport du PLM – Pièce 1).

Commentaires de la commission

Villeneuve-Saint-Denis est l'autre lieu qui a focalisé de nombreuses observations où se mêlent deux problématiques qui se recouvrent partiellement : la pacification de la voirie dans la commune et le trafic D231/sortie A4.

Concernant l'insécurité au sein de la commune, nous retrouvons la dualité comportement des usagers motorisés et implication de la commune qui apparaît bien dans la carte des zones où l'apaisement est recommandé. Le SIEMU pourrait se rapprocher de la commune dans le cadre de l'action A.1.3. pour encourager la mise en œuvre d'actions qui relève de la commune et qui n'ont pas encore été mises en œuvre. Par ailleurs la commission considère que la réalisation d'une liaison douce est nécessaire pour relier les deux secteurs urbanisés de la commune.

Concernant le trafic important qui impacte la commune, la réponse du SIEMU est claire : les pistes de solution sont à la fois connues et délicates à mettre en œuvre par les investissements massifs nécessaires et des effets secondaires négatifs possibles (renforcer l'offre en transport collectif, réaliser des voies de contournement) ; pour autant le problème bien identifié n'est pas suivi d'engagement du Département qui ne prévoit pas de lancer l'étude dans les 5 ans du PLM.

La loi LOM interdit les places de stationnement à moins de 5m des passages piétons. Les demandes peuvent être contradictoires.

« nous demandons officiellement :

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. »

« 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 »

Quelle position le SIEMU peut-il formuler sur la demande d'assouplissement de la loi ?

Réponse du SIEMU :

Le plan d'actions PLM se devait en effet de reprendre l'obligation de suppression des places de stationnement à 5m en amont des passages piétons édictée par la loi LOM. Un accompagnement est d'ailleurs prévu par le SIEMU pour identifier les passages piétons concernés et ainsi suivre et accompagner les communes dans la mise en œuvre de cette loi.

Le SIEMU suggère, en effet, aux communes d'implanter du stationnement vélos sur ces espaces avec toutefois, un choix laissé aux communes, qui auront à leur charge l'entretien de ces arceaux, concernant la pertinence de cette option.

A notre connaissance, il n'est pas prévu de dérogation dans le cadre de cette loi et le PLM ne saurait donc en définir une.

La question du partage de la voirie se pose d'autant plus sur les communes rurales au sein desquelles les espaces dévolus aux modes actifs sont souvent très réduits. Cette loi agit donc en faveur d'une meilleure sécurisation des traversées piétonnes et vise à favoriser l'usage de la marche dans les centres-bourgs. La problématique du stationnement sur voirie dans les communes rurales repose également parfois sur le fait que les emplacements prévus sur les parcelles privées ne sont pas utilisés. Néanmoins, le SIEMU reconnaît que le sujet du partage de la voirie entre les différents modes est particulièrement complexe sur un territoire périurbain comme le nôtre et se tient à disposition des communes pour échanger sur les différents leviers possibles.

Commentaire de la commission

Si le SIEMU reconnaît que l'interdiction de stationner à moins de 5 m de passages piétons n'est pas toujours adapté aux communes rurales mais que la loi s'impose sans exception. Le SIEMU se dit toutefois disponible pour réfléchir avec les communes aux améliorations envisageables.

La pacification d'une voirie implique une étude préalable. Un participant pose la question de nouvelles études sur des tronçons qui en ont déjà fait l'objet

« Fiche Pacifier la voirie pour développer l'usage de la marche – Sur certaines communes, ce sont des études qui seront lancées et non des actions opérationnelles. Je me questionne en particulier sur St Thibault car il n'est rien prévu sur le centre-bourg alors qu'il y a à faire. Je m'interroge sur les actions envisagées sur la ZAC des Sablons qui a déjà des zones de déplacements piétons (ce qui manque relève de la réfection des trottoirs, des passages piétons à rénover ou à créer, de la vigilance à avoir au niveau des groupes scolaires...) et sur celles concernant la future ZAC du centre-bourg qui sortira de terre prochainement et dont les circuits piétons sont déjà prévus (pourquoi faire de nouvelles études ?) »

Le SIEMU peut-il répondre à ce questionnement ?

Réponse du SIEMU :

Les études évoquées concernent l'apaisement de ces voiries et un meilleur partage de l'espace public, concepts qui vont bien au-delà de la simple création d'espaces dédiés aux piétons.

Comme indiqué ailleurs dans ce mémoire, l'apaisement de la voirie peut passer par diverses solutions d'aménagement comme des mesures visant à réduire la vitesse des véhicules motorisés (abaissement de la vitesse limite autorisée à 30 km/h, réduction de la largeur des voies, aménagement d'obstacles comme des chicanes ou des ralentisseurs...), autant de dispositifs qui relèvent du pouvoir de police du maire ou des compétences de la commune et qui seront mis en place au moment de la livraison des projets urbains, dans le cas de nouvelles ZAC notamment.

Un meilleur partage de l'espace public peut également passer par l'élargissement ou la libération des trottoirs du stationnement, des passages piétons plus visibles et donc sécurisés en empêchant le stationnement à moins de 5 m en amont (loi LOM), etc.

Les secteurs à privilégier sont en effet les abords des écoles, des commerces, des équipements ou encore les zones résidentielles (cf. annexes du PLM).

Quoi qu'il en soit, afin de mener des actions cohérentes à l'échelle d'une rue ou d'un quartier, ces aménagements doivent faire l'objet d'études visant à les positionner, les coordonner et à estimer le montant des travaux en vue de l'inscrire au budget de la commune concernée. Il est donc normal que des études soient inscrites par les communes en amont des travaux.

Commentaire de la commission

Le SIEMU apporte les précisions justifiant les études en amont.

- L'accessibilité PMR

L'accessibilité pour les PMR est une problématique qui est facteur d'exclusion.

Les participants ont posé le problème du manque d'application du plan d'aménagement de la voirie et des espaces publics, y compris l'accès au réseau bus.

« Accessibilité – 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 ! »

« Fiche Améliorer l'accessibilité PMR de l'espace public - Je regrette qu'en 2023, on en soit encore à mettre comme préconisation de « Répondre aux obligations réglementaires concernant la mise en accessibilité de l'espace public » alors que la loi date de 2005 et que l'accessibilité de l'espace public permet également aux personnes qui ne sont pas en situation de handicap de se déplacer également (personnes âgées, personne avec poussette, personnes ayant un problème de santé ponctuel, ...) »

« Pour la mise en accessibilité, avoir réalisé un PAVE, c'est bien voire obligatoire quand c'est réglementaire mais agir et rendre accessible la voirie, c'est mieux. On constate page 33 que certains PAVE sont faits mais qu'aucune action n'est prévue. Or, sur certaines communes, les trottoirs ne sont pas accessibles notamment parce que le revêtement détérioré rend difficile la circulation des PMR par exemple. »

« Un nouveau plan, une nouvelle consultation, toujours aussi peu d'ambition pour rendre notre territoire ouvert aux transports doux et aux PMR

Depuis des années nous sommes consultés pour connaître quelles seraient selon nous les priorités en termes d'aménagement pour les transports doux et les PMR. Nous y consacrons à chaque fois temps et énergie pour un résultat presque nul.

Je suis utilisateur quotidien du vélo pour des trajets de plusieurs kilomètres et accompagnant de personne en situation de handicap. 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.

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 soient testés pour validation par des PMR... »

« Accessibilité PMR. 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.

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 !!

"Limiter les stationnements gênants pour donner plus de place aux autres modes"

Titre clairement inquiétant : le stationnement gênant ne devrait pas être limité "pour donner plus de place", mais simplement verbalisé au titre du code de la route !!

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. »

« Cela fait "doucement sourire" la mise 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

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.

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 Harvengt) 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.

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.

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. »

« PMR. Très bien d'aménager les bus, faudrait-il pouvoir y accéder.

Sur Lagny notamment, de nombreux trottoirs face au passage piétons ne sont pas abaissés. Comment PMR, poussettes peuvent-elles accéder ?

Des exemples concrets :

- Les trottoirs proches de la police et du conservatoire de musique.
- Exemple où des travaux ont été faits, il y a quelques années et où la loi Laure n'a pas été appliquée : Au MacDonald de Lagny, les trottoirs ne sont pas abaissés côté Lagny, seulement côté Saint Thibault »

« Il faut améliorer 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. »

Accessibilité PMR au réseau bus

« La mise en accessibilité PMR des arrêts de bus, obligatoire depuis 2005, n'est pas prise au sérieux »

« Accessibilité PMR des réseaux Bus : réactualiser l'audit 2016, cela coûte 50K€ mais dans quel intérêt

? Il faut passer à l'action ! Contrairement à ce qui est écrit dans le rapport, la mise en accessibilité n'est pas faite à St Thibault notamment au niveau des arrêts à l'intérieure de la commune. »

« La commune de Villeneuve le Comte souscrit totalement à cet objectif. 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. 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.»

Quelles réponses le SIEMU peut apporter aux observations précédentes (réelle accessibilité, assouplissement des normes) ?

Réponse du SIEMU :

L'enjeu du partage et de requalification de l'espace public afin de faciliter les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) est bien identifié dans le PLM et doit faire l'objet d'une planification notamment grâce à la réalisation de PAVE (Plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public). Il est à noter que certains cœurs de bourg sont très contraints en termes de largeur de voirie et les communes de moins de 1000 habitants ne sont actuellement pas tenues par la loi d'en réaliser un.

Le plan d'actions du PLM retrace les engagements pris par les différents acteurs. Dans ce cadre, le SIEMU a rappelé aux communes soumises à l'élaboration des PAVE leurs obligations sur le sujet. Il ne dispose toutefois pas de moyen de contraindre les communes à s'engager dans la durée des 5 ans du PLM. En outre, le législateur a effectivement rendu obligatoire la réalisation des PAVE sur certaines communes mais pas nécessairement la mise en œuvre des travaux. Le SIEMU ne peut que le regretter.

Dans la mesure du possible, les communes engageant des travaux de voirie tentent de rendre leurs espaces publics accessibles à cette occasion.

Le territoire est par ailleurs soumis à l'obligation de la loi LOM de diagnostiquer finement l'accessibilité de l'ensemble des voiries situées à 200m d'un point d'arrêt de bus prioritaire. Ce recensement devrait permettre de valoriser les efforts d'investissement réalisés par les communes sur le sujet.

Concernant la mise en accessibilité des arrêts du réseau de bus, le sujet est bien pris au sérieux contrairement à ce qui est indiqué dans l'une des contributions. Des investissements importants sont effectués par les collectivités locales pour améliorer une situation qui n'est pas parfaite mais qui continue d'évoluer positivement.

Pour rappel, durant le Grand Paris des bus 2017-2020, un certain nombre de points d'arrêt ont été doublés et mis en accessibilité à cette occasion (ex : quasi globalité des arrêts sur Ferrières-en-Brie). De plus, en 2021, deux lignes de bus ont été déclarées accessibles (ligne 22 et ligne 34) après la réalisation d'une visite terrain à laquelle a assisté l'association APF (Association des Paralysés de France) et avec un bus mis à disposition par l'opérateur pour effectuer un diagnostic fin à chaque arrêt.

A ce jour, une des difficultés repose sur les enjeux de coordination des dépôts des dossiers de demande de subvention auprès d'Ile-de-France Mobilités pour la mise aux normes des arrêts. En effet, une démarche doit être effectuée par ligne, ce qui implique que les communes se coordonnent techniquement et d'un point de vue budgétaire. Le SIEMU s'est engagé dans le PLM à favoriser cette coordination (Fiche action n°11 - Mesure n°C.11.4) en y dédiant 0,25 ETP par an et avec pour objectif de déclarer accessibles l'ensemble des lignes inscrites au SD Adap d'ici 5 ans.

Enfin, il n'en reste pas moins qu'à ce jour, la quasi-totalité des arrêts sont accessibles sur VEA et qu'une majorité l'est également sur Marne et Gondoire. Ce dernier territoire compte toutefois de nombreux centres-bourgs avec des voiries étroites qui ne permettent pas d'envisager une mise en accessibilité complète de ces points d'arrêt (Impossibilité Technique Avérée).

Concernant un éventuel assouplissement des normes pour les communes rurales, le SIEMU a eu l'occasion de poser la question à Ile-de-France Mobilités. Sa réponse est la suivante : il n'y a pas de « modalités adoucies » et les normes d'accessibilité s'appliquent sur l'ensemble du territoire français. Insatisfait de ce retour, le SIEMU continuera de plaider pour une adaptation lorsqu'elle permet d'améliorer la situation pour les personnes concernées.

Commentaires de la commission

Le PAVE, de compétence communale, est inscrit dans la loi du 11 février 2005 pour une échéance d'élaboration avant fin 2009 pour les communes de plus de 1000 habitants. Sur les 25 communes concernées sur le territoire du SIEMU, 15 n'en disposent toujours pas dont 9 qui s'engagent à réaliser un PAVE ou qui demandent à être accompagnées et 6 qui ne s'engagent pas dans les 5 ans à venir.

L'observation du public sur le sujet est donc légitime.

Nous sommes dans le paradoxe où le PLU doit être conforme au PDUIF, notamment pour le défi 6.1, rendre la voirie accessible, et le manque d'engagement à l'obligation d'élaborer un PAVE à l'occasion du nouveau PLM par certaines communes. Le SIEMU, porteur du projet du PLM n'a pas le pouvoir d'imposer la régularisation avec la loi auprès des communes récalcitrantes.

Le PAVE doit être suivi de la mise en œuvre des travaux préconisés, ce qui représente un poste budgétaire important. L'annexe 2.3 de la fiche action A.02 montre que certaines communes dotées du PAVE ne passent pas à la réalisation. Il faut cependant nuancer ce constat par les comptes-rendus des entretiens réalisés avec les communes lors de la concertation dans lesquels certaines communes sans PAVE annoncent avoir fait des travaux d'accessibilité, notamment pour ce qui concerne les arrêts de bus. Ensuite il faut aussi prendre en compte des difficultés administratives pour obtenir des subventions et des difficultés de réalisation dans les centres-bourgs. Le SIEMU assurera un suivi sur ces deux aspects.

Concernant la mise en accessibilité au bus, l'objectif n'est que partiellement atteint. Il suppose le pilotage du Schéma directeur d'accessibilité – agendas d'accessibilité programmée (SD'AP) pour la coordination des multiples acteurs qui interviennent. Le PLM prévoit l'action du SIEMU dans la coordination des projets et l'aide méthodologique.

4.2.2 – Thème 2 : Vélo

Le thème vélo a focalisé un grand nombre de contributions. De fait beaucoup de personnes souhaitent utiliser le vélo pour le déplacement mais témoignent que les conditions ne sont pas réunies pour un usage alternatif à d'autres modes.

Sur les objectifs

L'objectif d'évolution est d'atteindre 4,2% en 2028 pour la part du vélo, pour 2% actuellement. Des particuliers et des associations vélo demandent à rehausser cette ambition et ciblent où les efforts devraient porter, notamment sur les aménagements et les comportements, pour approcher l'objectif national.

« Pour augmenter la part du vélo en baissant celle de la voiture sur des trajets courts et domicile-travail, 2 actions conjointes sont indispensables :

- créer de vraies pistes réservées aux vélos avec un maximum de continuité et créer un grand local vélo sécurisé à côté de chaque gare du mode lourd.
- Multiplier les parcs sécurisés de vélos à proximité des bâtiments publics et des écoles. »

« 1. Rehausser les ambitions vélo :

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.

Priorité absolue pour les aménagements sécurisés. Comme dit le dicton : "plus de pistes, plus de cyclistes".

Et en moindre pour une 2e 'Maison du vélo' et des passerelles. »

« Au regard de tous les objectifs nationaux concernant les déplacements, objectifs :

- national de 9% en 2024 qui sera, sauf cas de force majeure, raté.
- de 12% en 2030 (SNBC du Gouvernement : <https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2020/06/Le-vlo-ingrdient-cl-de-la-relevance-Vfinale.pdf>)

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 :

- En IDF, près de 3/4 des déplacements font moins de 5km, et 50% moins de 2km
- 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 ?
- Localement une explosion des emplois est à venir chez nous, dont une bonne proportion d'emplois locaux => Potentiel de développement pour le vélo largement supérieur à 4 pour cent horizon 2028 ! 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.

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 y compris chez les élus et les institutions.

Il faut penser que c'est l'aménagement qui va donner les habitudes de déplacements aux nouveaux résidents : il faut aujourd'hui un vrai courage politique d'assumer de contraindre les déplacements en voiture au profit d'autres modes plus vertueux. "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 !! »

« 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%.

La sécurité :

- 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.
- 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.

- Respect absolu du niveau « zéro » (nue zéro) : la dernière piste en site propre dans la Courtillière a des dénivelés parfois supérieurs à 3 cm. (danger pour les vélos : fourche avant fragilisée !)

Le SIEMU considère-t-il que les pistes proposées soient de nature à réviser l'ambition de la part modale vélo sur la durée du PLM ?

Réponse du SIEMU :

La part actuelle du vélo a été estimée autour de 0.8 % des trajets domicile-travail et de 2.2 % des trajets tous motifs. Pour les trajets domicile-travail, le PLM vise l'objectif d'une part modale vélo de 4,2% à horizon 5 ans (et jusqu'à 6% pour les déplacements internes au territoire). Le PLM pourrait donc afficher les objectifs cités dans les contributions, mais cela ne serait pas réaliste au regard de la capacité à faire des intercommunalités et des autres acteurs qui ont fait part de leurs engagements après concertation dans le cadre des schémas directeurs cyclables.

En outre, la référence à l'objectif national revient à plusieurs reprises mais, même si nous pouvons le regretter, rien ne garantit qu'il sera atteint : nous préférons annoncer et atteindre l'objectif plutôt que simplement l'annoncer !

Les objectifs de part modale du vélo affichés dans le PLM correspondent à ce qui peut être raisonnablement attendu à ces échéances au regard de la situation actuelle et des actions envisagées sur les 5 prochaines années : le PLM s'oriente tout de même vers un triplement de l'usage du vélo d'ici 5 ans sur le domicile-travail et un doublement sur les déplacements tous motifs. Etant donné la lenteur avec laquelle les changements de comportements de mobilité interviennent, cet engagement paraît bien plus réaliste sur une période de 5 ans. L'objectif n'étant pas d'afficher des objectifs inatteignables à l'échelle du PLM.

En somme, il nous semble qu'une grande partie des pistes proposées dans les contributions, lorsqu'elles sont réalisables et qu'elles ont fait l'objet d'un projet ou d'un engagement de la part des acteurs du PLM, ont été prises en compte pour calculer l'objectif d'évolution de la part modale vélo à horizon 5 ans, périodicité du PLM.

Des progrès sont probablement à opérer sur la mise en place de mesures « légères » telle que la mise en double-sens cyclable, l'application du « tourne-à-droite vélo » etc. De la pédagogie sera réalisée auprès des élus et des services techniques à l'occasion des comités de suivi et des comités thématiques afin de rappeler ces solutions.

Mais ces actions ne sont pas assez dimensionnantes pour faire évoluer en elles-mêmes l'objectif global. Nous n'identifions donc pas de nouvelles solutions qui soient susceptibles de réviser cet objectif, ce qui ne veut pas dire qu'il ne sera pas dépassé !

Pour information, l'établissement des parts modales projetées dans le cadre du PLM s'appuie sur des calculs et des projections qui peuvent être retrouvés dans l'analyse des parts modales annexée au mémoire de réponse du SIEMU à l'avis de la MRAe (Pièce 3c). A noter que, selon la même méthodologie que l'INSEE ou l'Enquête Globale Transport, ces projections traitent des modes principaux des trajets : ne sont donc pas comptabilisés dans les parts modales vélos les trajets multimodaux (Vélo + Transport collectif).

Commentaires de la commission

Les contributeurs ne considèrent pas l'objectif de part modale du vélo comme ambitieux en faisant référence à l'objectif national de 9 %. Effectivement, lorsque seulement 1% des déplacements quotidiens domicile-travail sont réalisés à vélo, quand 25 % des déplacements domicile-travail sont effectués sur des distances relativement courtes, on peut légitimement penser que la marge de report vers le vélo est importante, même si les 25 % incluent l'usage des transports collectifs.

Pour que les usagers soient incités à utiliser le vélo, il est nécessaire que la trilogie continuité – sécurité –

stationnement sécurisé ne présente pas de faille, ce qui implique la mise en œuvre d'un certain nombre de mesures. Les intercommunalités ont produit chacune en novembre 2022 leur schéma directeur des itinéraires cyclables avec leurs objectifs opérationnels. Le SIEMU prend en compte la capacité à faire des différents acteurs sur les 5 années du PLM ainsi que l'inertie à changer les habitudes des utilisateurs pour estimer l'objectif d'évolution de la part vélo à une valeur réaliste.

Cependant l'objectif pourrait être probablement plus ambitieux si le paramètre "vélo" était toujours présent dans les esprits des acteurs lors de leurs réalisations, notamment dans les ZAC, et c'est l'une des missions du SIEMU de le leur rappeler sans cesse.

Un usage du vélo au-delà des difficultés et des coupures d'itinéraires vélo

Trop d'écueils à l'usage du vélo pour le rendre attractif, notamment des coupures majeures de pistes cyclables, mais aussi des petites coupures à traiter, parfois par des interventions mineures ou de bon sens comme il est exprimé dans les observations dont certaines sont reproduites pour illustrer le propos.

« Cyclisme en zone rurale - Partage de l'espace public

Le rapport est parfois trop binaire : comme de nombreux autres usagers, je suis tour à tour piéton, cycliste, motocycliste, automobiliste...

Comme je suis soucieuse de l'environnement, j'essaie de choisir mon mode de transport de façon raisonnée. »

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...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...

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 !!!)

Exemples (pour inspirer) de ce qui pourrait être fait :

- Entre Villeneuve Saint-Denis et La Guette, beaucoup d'ornières qui font faire des écarts

- Idem sur le contournement de Jossigny

- Idem entre Villeneuve le Comte et Villeneuve Saint-Denis

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 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).

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. »

« 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. »

« Il y a un gros problème de continuité pistes cyclables entre Montévrain/Chessy/Coupvray/Magny-le-Hongre. 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. »

« 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 : - toutes les villes n'ont pas de pistes

dédiées - 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) - 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. Et ensuite une fois arrivé, où stationner son vélo en sûreté ??? »

Association Mieux se Déplacer à Bicyclette - antenne Marne-la-Vallée

« Sur les coupures urbaines / ruptures majeures

Quid des petites coupures qui sont pourtant décourageantes sur l'existant : **sans les reprendre rapidement, le réseau ne sera pas attractif.**

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 ! »

M et G à vélo : « - 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.)

- 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.

- L'avenue du Général Leclerc prévus dans les différents plans et signalé dans le Baromètre par les cyclistes.

- Repenser une liaison apaisée depuis le quartier St Jean vers le centre-ville ; une voie de circulation active, prévue initialement semble avoir disparue.

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)

- 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.

- 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 !

- Faciliter l'inclusion du cheminement dans Lagny avec les aménagements des communes environnantes qui seront prévus dans le cadre du SDLD de M&G.

- 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).

- Rues D'Halluin à Lamartine à passer en Z30 avec officialisation du DSC par les panneaux à rajouter.

- 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.

- 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 à installer en ville.

- 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.

- Finaliser l'axe Nord-Sud de Bussy pour améliorer la liaison vers le RER ou la gare de Lagny.

Depuis Ferrières il est aussi important de sécuriser en l'élargissant l'accès au RER de Bussy. La passerelle programmée Bussy Ferrière pourrait advenir ultérieurement.

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

- Bussy : prolonger l'av du Général de Gaulle vers le Val d'Europe.

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&G et le PLM du territoire élargi à 31 communes.

Un signal fort à proposer en passant, simultanément, tous les centres villes des communes de M&G en Zone de rencontre et en communiquant grandement dans tous les supports de communication. »

Que peut répondre le SIEMU ?

Réponse du SIEMU :

Concernant le partage de l'espace public et les aménagements en faveur des vélos, le schéma directeur des itinéraires cyclables de Val d'Europe Agglomération, repris dans le plan d'actions du PLM, prévoit bien de constituer un maillage intercommunal qui permette de relier l'ensemble des communes de son territoire, et notamment Villeneuve le Comte à horizon 2026. En revanche, il n'est pas prévu de liaison vers Bussy-Saint-Georges à ce jour (cf. plan des itinéraires inscrits aux schéma directeurs p.41 du rapport du PLM – Pièce 1).

Par ailleurs, le schéma directeur des itinéraires cyclables de VEA prévoit bien également la réalisation d'un itinéraire cyclable sur l'ensemble du boulevard circulaire sur une phase 2026-2030, soit un horizon un peu plus large que l'horizon du PLM (cf. page 41 de la pièce 1 - Rapport du PLM). Concernant les coupures urbaines, celles-ci ont été identifiées dans le cadre des élaborations des schémas directeurs cyclables des intercommunalités auxquelles les associations engagées sur le vélo ont été associées et ont pu faire part de leurs suggestions. Le volet « Vélo » du plan d'actions du PLM reprend le contenu des schémas directeurs cyclables intercommunaux récemment révisés et qui traduit les arbitrages effectués et les engagements pris par ces dernières. Comme déjà dit plus haut, le PLM ne pouvait être un Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables Bis, d'autant que l'élaboration de ces documents de programmation est récente sur chacune des agglomérations majeures du SIEMU. Ces suggestions auraient dû être faites lors de la concertation sur les schémas cyclables. Si tel a été le cas, elles ont certainement été évaluées et retenues ou non. Dans ce dernier cas, il ne revenait pas au SIEMU de les inscrire alors qu'elles avaient été écartées. Néanmoins, le SIEMU portera à la connaissance de ses membres les propositions recueillies à titre d'information en leur laissant l'initiative de compléter leur programmation pour l'ajout de certains aménagements.

Commentaires de la commission

Le témoignage d'une personne qui utilise le vélo domicile Villeneuve-le-Comte – travail Bussy-Saint-Georges en dépit des obstacles, ainsi que la liste relevée par M et G à vélo montrent que de petits aménagements amélioreraient sensiblement l'usage du vélo. La réalisation des projets des schémas directeurs permettrait de créer un réel maillage de pistes cyclables. Une des difficultés résulte de la multiplicité des maîtres d'ouvrage et des partenaires financiers dont certains sont à l'échelle départementale et nationale.

Aménagements de pistes cyclables

Des intervenants ont relevé que la réglementation de l'aménagement d'itinéraires cyclables n'était pas respectée.

« 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. »

Associations Vélo – aménagements et part modale de 12 % en 2030 : « 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 !

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 !»

VLC de la commune de Villeneuve-le-Comte : « 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 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.).»

Comment le SIEMU pourrait aider les communes à respecter la réglementation ?

Réponse du SIEMU :

Tout d'abord, il convient effectivement de rappeler qu'il revient à l'autorité détentrice des pouvoirs de police de mettre en œuvre certaines dispositions. Elle peut s'y opposer notamment par crainte que sa responsabilité soit engagée en cas d'accident. Il revient néanmoins au SIEMU d'encourager la mise en place de certains de ces aménagements en communiquant sur l'absence d'augmentation des accidents.

Le SIEMU rappellera également aux communes les obligations légales en matière de signalétique cyclable et en cas de travaux de rénovation d'une voirie.

Ces échanges auront lieu dans le cadre des comités thématiques que le SIEMU mettra en place et animera lors de la phase de mise en œuvre opérationnelle du PLM. Ces derniers seront également l'occasion de partager à nouveau les recommandations techniques en la matière, des retours d'expérience, des illustrations d'aménagements réussis et un bilan annuel pourra être tiré sur les avancées.

Néanmoins, l'action restera de la compétence des communes ou de leur groupement, acteurs à part entière du PLM.

Commentaire de la commission

Parmi ses missions, le PLU peut rappeler, encourager à respecter les obligations auprès des acteurs qui ont la compétence des actions. Celles-ci, quand elles sont subventionnables, doivent répondre à des normes qui peuvent être difficilement applicables en milieu rural.

Une forte demande de réalisation de pistes cyclables

Les expressions ont été nombreuses pour demander la réalisation de pistes cyclables dont quelques extraits sont reproduits ci-après.

« 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. »

« Réalisation piste cyclable Il est urgent de réaliser une piste cyclable sécurisée le long de la D231 entre Lagny et Montévrain/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. ».

« 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 »

« Déplacements à vélo

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.

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...)

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. »

« 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 relève 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 se déplacer vers le nord alors qu'il n'existe rien pour un déplacement spécifique à vélo. »

« Concernant nos déplacements il faudrait que de "véritables" pistes cyclables soient obligatoires à côté de chaque route. Toujours sur Coupvray et hauteur d'Esblly la route est refaite pour mettre des feux rouges mais aucune piste cyclable ni voie piétonne n'est créée. Il faut penser plus aux piétons et vélos ça devrait être une obligation. »

Le RER V (VIF)

Le RER V est un projet qui traverse le territoire.

« 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)°

Pour quels coûts :

Si l'on se réfère au planning du SDLD de M&G il est envisagé, pour 2022, un budget de 870000€ dont 426300€ avec un reste à charge de 443700€. (Chiffres 23/4/2015)

Si l'on table sur 106000 habitants en M&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.

Pour aller vite il faudrait investir environ 30€ /h/ an ce qui nous conduirait 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.

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.

- 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.
- 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).
- 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€. »

« 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. Je joins un plan à ce message. »



Le SIEMU peut-il préciser l'état d'avancement du projet de RER V sur son territoire ?

Réponse du SIEMU :

Tout d'abord, concernant les demandes de liaisons cyclables, le SIEMU tient à rappeler que des schémas directeurs cyclables ont été élaborés par les intercommunalités sur la base d'un travail de concertation et d'arbitrages politiques et financiers.

Les engagements des intercommunalités inscrits dans ces schémas et programmés pour la période 2023-2027 constituent le volet « vélo » du PLM.

Ces schémas prévoient bien la réalisation d'un certain nombre d'itinéraires continus à l'échelle de leur territoire qui devraient donc améliorer le maillage entre l'ensemble des communes. Le SIEMU invite donc le grand public à consulter la fiche-action associée (cf. page 41 de la pièce 1 - Rapport du PLM) qui reprend les engagements pris par les intercommunalités. Une incertitude demeure sur les liaisons départementales étant donné la révision en cours du Plan Vélo 77.



Pour ce qui est du Réseau Vélo Île-de-France et après rapprochement auprès de la CAMG, voici les éléments communiqués pour l'itinéraire « Vallée » traversant Saint-Thibault-des-Vignes et Lagny-sur-Marne.

Les tronçons indiqués en vert dans la carte ci-dessous sont ceux sur lesquels le revêtement est réalisé. En rouge, ceux où le revêtement ne l'est pas encore. La CAMG précise que le mobilier, une partie de la signalisation et l'éclairage arriveront plus tard.

Des études complémentaires ont été demandées sur la portion en rouge entre Conches et Chanteloup, ce qui retarde un peu la réalisation mais la CAMG espère avoir tout terminé fin 2023/début 2024, comme prévu.

En ce qui concerne l'itinéraire « plateau » porté par l'EPA Marne et traversant Bussy-Saint-Georges, celui-ci sera réalisé à mesure de la livraison des différentes ZAC jalonnant son tracé.

Commentaires de la commission

Les schémas directeurs cyclables de la CAMG et de VEA sont le résultat de la prise en compte de l'état des lieux et des priorités à traiter avec un plan pluriannuel de financement en concertation avec les différents acteurs. L'annexe 4.1 montre la carte du réseau cyclable projeté et des coupures urbaines à résorber. La fiche action du PLM reprend les engagements des intercommunalités.

Pour le RER V (ou VIF), le document actualise l'évolution du projet ; la contribution souligne l'importance du budget pour mener ce projet. Un complément relatif au VIF serait utile dans la fiche action.

(La carte montre que le tracé encore en rouge jouxte le terrain C76)

Des suggestions

« 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.

La rue de Claye est l'axe de ma commune par lequel je partrais 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.--> Ne serait-il pas envisageable 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 trottinette.

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. »

« Pour le RER V, dit VIF maintenant :

Les associations ont proposé une solution moins coûteuse pour un trajet définitif sur Lagny, Saint Thibault. Pourrait-on se re-pencher sur leurs propositions ?

« 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 réalisée. 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). 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 »

« Défi 1 : vélo

Constataion : 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).

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).

Les piétons souffrent déjà, les vélos ne pourront pas monter, même en version électrique (c'est mon cas, chemin utilisé quotidiennement).

Proposition : 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. Enfin, la création de davantage de place vélo plus sécurisées autour du pôle gare Lagny Thorigny, comme envisagé, est une bonne chose »

Association Mieux se Déplacer à Bicyclette - antenne Marne-la-Vallée

« - Que le CD77 soit porteur d'études d'insertions cyclables à un autre niveau que simple financeur et MOA sur ouvrages et franchissements.

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.

- Que le **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**

- Que soit généralisé le développement **des cédez-le-passage cyclistes aux feux (panonceaux M12) au moins en tourné-à-droite et tout droit, ainsi que le double-sens cyclable dans les rues à sens unique**. 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.

- Que l'étude de **solutions plus 'transitoires' pour figurer des continuités 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,) **lorsque les calendriers sont trop éloignés** à l'image de ce qui se fait dans d'autres collectivités (CD93, Montreuil, Bagnolet, Paris mais aussi dans des villes de province »

Quelles réponses peut-on donner à ces propositions et les demandes de liaisons depuis Bussy-Saint-Georges, depuis Ferrières ou de connexions entre territoires : CAMG vers Torcy ; Favières vers Tournan, etc ?

Réponse du SIEMU :

Comme indiqué plus haut, le volet « vélo » du plan d'actions du PLM repose sur le contenu des schémas directeurs des intercommunalités qui ont récemment fait l'objet d'une concertation et d'arbitrages politiques et financiers.

Les actions inscrites au PLM reflètent donc les engagements et les décisions prises il y a quelques mois par les intercommunalités sur la période 2023-2027. Il est donc peu probable que la concertation du PLM vienne remettre en question les décisions déjà prises à la lumière des contributions des associations et ne permette de réétudier certains scénarios qui ont été écartés par ailleurs.

Pour ce qui est des liaisons spécifiques, le SIEMU invite le grand public à prendre connaissance de la fiche-action associée (cf. page 41 de la pièce 1 - Rapport du PLM) qui reprend les engagements pris par les intercommunalités.

Des liaisons sont bel et bien prévues depuis Bussy-Saint-Georges ou entre la CAMG et Torcy qui seront notamment reliés par le projet de Réseau Vélo Île-de-France.

La liaison entre Favières et Tournan-en-Brie a récemment été réalisée par le Département et est apparemment bien utilisée par les collégiens.

En ce qui concerne les aménagements plus ponctuels (double-sens cyclables, tourne-à-droite vélo, sas vélo etc.), les gestionnaires de voirie concernés seront encouragés à les mettre en œuvre lors de la phase de mise en œuvre opérationnelle du PLM.

Enfin, le SIEMU tient à apporter une précision pour ce qui concerne les budgets alloués à des projets d'infrastructures (ex : passerelles) que certains souhaiteraient voir dédiés à des projets de moindre envergure. Il est en effet important de rappeler que la réalisation de pistes cyclables implique également de résoudre certaines discontinuités afin de rendre le maillage efficace. C'est justement l'objectif de ces passerelles. Le coût est important mais nécessaire et il est plutôt positif que celui-ci soit mobilisé le plus rapidement possible par les acteurs locaux qui pourront par la suite plus facilement mobiliser des budgets moindres pour la réalisation d'aménagements plus simples. La non-résorption de ces coupures majeures serait reprochée aux acteurs locaux par la suite. Ces projets bénéficient d'une part importante de subventions provenant d'acteurs supra-territoriaux qu'il aurait été dommage de ne pas mobiliser rapidement.

Commentaire de la commission

La commission constate que le SIEMU ne peut s'en tenir qu'aux engagements et décisions déjà pris par les intercommunalités pour les années à venir et sont traduits dans les fiches actions. Concernant le maillage des solutions sont déjà envisagées et le SIEMU pourra en suivre la réalisation dans le cadre de l'observatoire des mobilités.

Stationnement vélo

Le stationnement des vélos peut constituer un facteur limitant à l'usage du vélo, notamment à proximité des commerces et des pôles d'échange.

« Concernant le stationnement vélo quelle sécurité sera mis en place pour lutter contre les vols de vélos électriques ou de leur batterie ? »

« Associations Vélo – aménagements et part modale de 12 % en 2030 : « 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. »

« 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 pôle gare : 16 coté Sud-Ouest (sans protection); 2 fois 5 coté Sud-Est près du nouveau souterrain (avec un pare pluie) ; 3 fois 5 coté Nord, avec pare pluie (Sur Thorigny)

Donc au total 41 arceaux soit 82 vélos pouvant être attachés en théorie. »

« Fiche Développer une offre de stationnement vélo diversifiée :

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.

Les stationnements doivent aussi se trouver au niveau des commerces.

Enfin, les établissements scolaires dépendent des communes, du département et de la région donc il faut une impulsion à ce niveau aussi.

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 ?

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. »

« 7 / Inciter les centres commerciaux, les grandes surfaces à développer des parking vélos sécurisés avec mise en place de carports photovoltaïques.

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.

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 ait 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. »

Association Mieux se Déplacer à Bicyclette - antenne Marne-la-Vallée

« Stationnement vélo

L'offre consigne est intéressante mais pour le moment trop inutilisée car peu instinctive : nécessité d'un abonnement, réserver sa place,

Un parking relais vélo à la mode des Pays Bas serait largement plus efficace. Parking type LaRoche ou Nantes également = très grosse capacité intégrée dans le fonctionnement de la gare : pourquoi faire compliqué ??

Pour les établissements scolaires :

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.

Démotoriser la "dépose" des enfants = les rendre aussi moins sédentaires et en meilleure santé

Pour les secteurs d'entreprise/ZA : **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).** 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 ? »

« Aménagement stationnement vélo : Faudrait-il encore que le stationnement vélo soit multiplié ! Et que les pôles gare soient aménagés avec des stationnements sécurisés, et pas réservés qu'aux abonnés. »

« - 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) - accentuer les mesures contre le vol : marquage des vélos Bicycode. La maison des mobilités dispose d'une machine à graver opérationnelle. »

Le stationnement sécurisé des vélos est un enjeu prioritaire, comment le SIEMU peut aider à apporter une réponse ?

Réponse du SIEMU :

La sécurité des vélos lors du stationnement est un sujet traité à part entière dans les schémas directeurs des intercommunalités repris dans le plan d'actions du PLM : il est notamment prévu de déployer des consignes sécurisées, des emplacements libres sur l'ensemble des gares du territoire ainsi que du stationnement au niveau des équipements publics. Lorsque le SIEMU est consulté sur les projets d'aménagement de voirie et d'espaces publics mais aussi en tant que PPA lors des projets de révision de PLU par exemple, il veille à ce que les besoins en matière de stationnement vélo soient pris en compte. Nous n'avons pas d'information sur le type de mobilier qui sera utilisé pour les emplacements libres mais nous invitons les associations, si cela n'a pas déjà été fait, à communiquer leurs préconisations auprès des intercommunalités qui auront la charge de les déployer.

Par ailleurs, concernant les exigences étatiques en matière de places de stationnement vélos aux abords des gares, les intercommunalités sont confrontées à une problématique de foncier. Les schémas directeurs vélos ont tenté d'approcher au mieux les effectifs demandés mais les ratios utilisés pour définir ce nombre de stationnement sont hypothétiques. Ils ne prennent absolument pas en compte la réalité du terrain aux abords des gares, dont les bâtiments voyageurs sont souvent implantés dans des secteurs contraints qu'il est aussi demandé de densifier à la demande du SDRIF. Cette problématique a été relayée à plusieurs reprises auprès d'Ile-de-France Mobilités. Il s'agit avant tout d'une problématique de faisabilité technique.

De manière générale et comme indiqué plus haut, l'ensemble des problématiques évoqués ci-dessus ont eu l'occasion d'être partagées et débattues lors de l'élaboration des schémas directeurs cyclables des intercommunalités.

Commentaire de la commission

Pour favoriser la pratique du vélo l'offre de stationnement est aussi essentielle que celle des voies cyclables. Le problème est bien identifié et pris en compte dans l'action B.06 pour pallier l'insuffisance de places de stationnement dans le respect des normes édictées par le PDUIF. Toutefois le SIEMU pointe les difficultés de faisabilité technique en tenant compte de la réalité de terrain

Communication autour du vélo

Un travail où les associations ont un rôle important à jouer : leur participation dans les fiches actions de l'axe H serait favorable par leur témoignage d'usagers de terrain

« Fiche Développer les services et la communication autour du vélo Des propositions essentielles pour le développement du vélo. 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, zones cyclistes à certains feux, ...), des piétons déambulent sur les pistes cyclables alors qu'un espace de cheminement bien identifié leur est réservé, ... »

« 1 / Il serait judicieux de mettre en place une application spécifique sur smartphone pour connaître les différents axes de circulations pour les vélos

Sur le modèle d'une application GPS dédié au territoire (type TomTom) on pourrait organiser 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)

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 partie des politiques locales mais rien n'incite à investir dans ces aménagements sérieux.

3 / De même pour les axes "Chaussidou". Peu ou pas de communication sur le sujet (merci à la commune de Conches-sur-Gondoire d'avoir fait une communication sur ce sujet spécifique). Très peu d'automobilistes en connaissent les usages.»

MDB Marne-la-Vallée : « 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 :

- 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 : <https://www.mobilites-actives.fr/formations>). 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...)

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 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 departage de retours d'expériences et inviter les communes du territoire) »

M et G à vélo : « Culture vélo :

- 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.

- Information régulière auprès de tous les utilisateurs de la voirie communale.

- Les politiques cyclables de tous les niveaux doivent être mises en cohérence.

- Enlever les contradictions au niveau du marquage. (ex : entrée de St Thibault-Gouvernes 30 au sol 70)

- 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.

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 le 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. »

Comment le SIEMU pourrait aider à la réponse aux demandes ou suggestions ?

Réponse du SIEMU :

Une fois de plus, les suggestions techniques pourront être transférées à l'agglomération concernée mais le SIEMU espère que ces mêmes remarques ont déjà été partagées lors de l'élaboration des schémas directeurs cyclables qui ont fait l'objet d'une concertation et dont le PLM reprend le plan d'actions.

En effet, le PLM n'a pas vocation à remettre en question des études, des concertations et arbitrages menés par ailleurs, d'autant que ceux-ci ont eu lieu très récemment.

Concernant l'implication des associations dans le dispositif de suivi de la mise en œuvre du PLM : Le suivi de la mise en œuvre du PLM reposera avant tout sur un bilan annuel de l'état d'avancement de chacune des mesures inscrites au plan d'actions et des indicateurs. Ce constat sera partagé avec les maîtres d'ouvrage qui se sont engagés à leur mise en œuvre. Le SIEMU aura alors un rôle conséquent d'animation de cette mise en œuvre (bilans annuels, mise à dispositions de ressources documentaires, appui technique) et de « rappel à l'ordre » lorsque les engagements ne sont pas tenus. La comitologie imaginée pour le suivi du PLM devra avant tout répondre à cette nécessité de

maintenir la mobilisation des nombreux acteurs impliqués dans le plan d'actions du PLM.

Bien sûr, et notamment dans le cadre de la mise en place d'un observatoire des mobilités, le SIEMU prévoit de communiquer auprès du grand public sur l'avancement de cette mise en œuvre au travers d'un dispositif qu'il reste à définir mais qui pourra prendre plusieurs formes.

Le SIEMU est partisan d'une concertation du plus grand nombre, à l'image de ce qui a été fait dans le cadre de l'élaboration du PLM. Les modalités d'implication des associations dans le suivi de sa mise en œuvre doivent en revanche encore être étudiées.

Les acteurs associatifs constituent des partenaires importants qui ont fortement contribué à l'élaboration du PLM et qu'il s'agira donc en retour de maintenir informés de ces avancées. Des temps d'échanges seront donc à programmer.

Pour ce qui concerne le vélo, les maîtres d'ouvrage restent les intercommunalités et il semble difficile pour le SIEMU de s'engager à leur place dans un dialogue régulier avec les associations cyclistes.

Par ailleurs, il est très important de noter que, le plan d'actions du PLM, une fois approuvé au terme de l'enquête publique, constituera une feuille de route jusqu'en 2028 et n'aura pas vocation à être remis en question chaque année à l'occasion d'un échange avec le public et les associations.

En revanche, leur permettre de contribuer au bilan qui sera réalisé chaque année et porté à la connaissance des maîtres d'ouvrage pourra s'avérer intéressant pour leur permettre de faire remonter des constats importants issus du terrain. La prise en compte des rapports du Baromètre des Villes Cyclables dans l'observatoire des mobilités ou une contribution annuelle des associations pourront constituer des premiers outils permettant d'inclure cette remontée des usagers et associations dans les bilans annuels.

Enfin, dans le cadre des ateliers thématiques déjà évoqués et que le SIEMU s'engage à mettre en place et à animer, il n'est pas exclu à ce jour de convier les représentants d'association à condition que ces ateliers ne constituent pas une tribune mais une réelle instance de travail constructive où les contraintes des uns et des autres soient prises en considération !

Commentaire de la commission

La commission considère que les représentants d'associations devraient être associés aux réflexions sur le sujet par leur retour d'expérience dans des conditions qui restent à définir.

4.2.3 – Thème 3 : Réseau bus

Les objectifs du PLM sont d'améliorer la performance et l'attractivité du réseau de bus pour inciter au report modal, envisager la réalisation d'aménagements favorisant la vitesse commerciale et améliorer le confort et l'information des usagers.

Un grand nombre de contributions ont questionné ce thème notamment concernant les communes de Villeneuve le Comte et Villeneuve Saint Denis.

Vitesse commerciale

Les préoccupations des intervenants portent d'abord sur la vitesse commerciale

« - Améliorer la vitesse commerciale (VC) des bus : ce sera très difficile avec des chantiers de constructions partout sur le territoire, c'est plutôt une baisse de la VC et des modifications de parcours avec déplacement d'arrêts de bus qui attendent nos habitants dans les années à venir. »

Comment envisager d'améliorer la vitesse commerciale sur des voiries saturées ?

Réponse du SIEMU :

Cet enjeu a bien été identifié sur le territoire et IDFM encourage les maîtres d'ouvrage à envisager des aménagements en faveur de la performance des bus. Le plan d'actions du PLM prévoit l'étude ou la résorption d'un certain nombre de points durs de circulation pour les bus.

D'ores et déjà, une étude a été menée par le Département sur l'axe RD231 Nord, sur l'itinéraire de la

ligne 42, afin de programmer des aménagements facilitant la circulation des bus sur cet axe bordé par de nombreux projets urbains. Il est d'ailleurs prévu que ces aménagements soient réalisés sur la durée du PLM.

En outre, le SIEMU est en lien permanent et étroit avec l'exploitant du réseau de bus de Marne-la-Vallée et avec Ile-de-France Mobilités, ponctuellement ou à l'occasion des bilans annuels réalisés sur le fonctionnement du réseau bus. Ce sujet d'érosion de la vitesse commerciale est alors abordé et des pistes de solutions travaillées puis soumises aux gestionnaires de voirie. Ile-de-France Mobilités peut subventionner certains de ces aménagements même si les critères de prise en charge apparaissent très (trop) restrictifs.

Enfin, lors des consultations sur les projets d'aménagement de voirie, le SIEMU préconise systématiquement la mise en place de dispositifs favorisant la circulation des bus : priorité aux feux, shunt pour les bus, couloirs d'approche etc.

Commentaire de la commission

L'enjeu de la vitesse commerciale des bus est bien pris en compte par le SIEMU qui identifie 31 points durs de circulation bus existants. La commission note dans la mesure C.08 que 9 sont déjà étudiés d'autres le seront au cours du PLM et que des aménagements seront réalisés par les gestionnaires de voirie (CD77, communes, agglos, EPA). Le SIEMU préconise des aménagements de voirie lors des consultations sur les projets. Il remarque cependant que les critères de prise en charge pour l'obtention de subvention de certains d'entre eux apparaissent très restrictifs.

Offre de services

Ensuite, les observations illustrent une offre de service ne répondant pas aux besoins des usagers : horaires pas assez étendus (Villeneuve Saint-Denis, Villeneuve Le Comte), problèmes des heures creuses, temps de parcours trop long par rapport à la distance parcourue (lycéens de Magny scolarisés à Serris ou des Villeneuve à Meaux), accès aux gares, saturation des lignes existantes à certaines heures, liaison gare de Torcy hors du périmètre du SIEMU).

Comme il peut être constaté à la lecture des extraits d'observations, l'insuffisance de l'offre de services semble concerner l'ensemble du territoire.

« - Améliorer l'offre de service pour mieux répondre aux besoins : aujourd'hui sur certaines lignes structurantes comme la 25, on constate une offre nettement insuffisante : des intervalles d'1 heure en milieu de journée en semaine, pas assez de bus le soir, très peu de bus le weekend. Bref, une nouvelle fiche d'horaires doit être proposée pour attirer de nouveaux usagers potentiels et pour faire baisser l'utilisation des voitures. »

« 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. »

« Ligne de bus directe de Magny le Hongre au lycée Émilie du Châtelet : 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. »

« 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 »

« 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 être 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 ! Même le soir en semaine, il ne faut

pas finir le travail trop tard. »

Que peut répondre le SIEMU à ces demandes d'une offre de services plus satisfaisante répondant à différentes typologies d'usagers ? Quels sont les leviers qui pourraient faire évoluer l'offre de service ?

Réponse du SIEMU :

Le SIEMU tient tout d'abord à apporter une réponse sur chacun des cas évoqués :

Ligne 25 : La ligne 25 affiche une fréquence d'un bus toutes les 15 à 20 min en heure de pointe et toutes les 30 min environs en heures creuses. Un seul intervalle de plus de 50 min existent entre 12h30 et 13h30 en direction de Lagny. Il s'agit donc bel et bien d'une des lignes structurantes du réseau.

L'amélioration de la ligne 25 fait néanmoins partie des projets portés par le SIEMU dans le cadre de la mise en concurrence des réseaux de bus en 2020. A ce titre, une amélioration de la ligne 25 a bien été inscrite comme une priorité du côté de Marne et Gondoire. Des études ont eu lieu pour définir le projet car tout renfort d'offre nécessite d'être justifié au regard d'une fréquentation existante et d'un potentiel suffisant. Des financements sont désormais en attente de la part d'IDFM.

Ligne 26 : Le SIEMU prend note cette remarque. Toutefois, à l'heure actuelle, Ile-de-France Mobilités ne consent à déployer des moyens supplémentaires qu'en cas de surcharge avérée.

Le SIEMU et les élus relaient régulièrement à Ile-de-France Mobilité que s'il n'y a pas d'offre, il ne peut pas y avoir de fréquentation car les gens préfèrent se tourner vers leurs véhicules personnels. Malheureusement, la politique régionale continue de s'appuyer sur ce critère de surcharge pour arbitrer sur les besoins de développement d'offre.

Seuls quelques développements au niveau des ZAC en construction ont été actés dans le cadre de l'actuel contrat entre IDFM et l'opérateur du réseau de bus Transdev Marne-la-Vallée. Il se trouve que la ligne 26 n'en fait pas partie.

Pour ce qui concerne les dessertes en soirée après 20h30, le réseau de bus est complété par le service de transport à la demande de Marne-la-Vallée.

Ainsi, sous condition de réservation, Conches (commune dont est issue la remarque) bénéficie notamment de retours possibles depuis la gare de Bussy-Saint-Georges à 21h25, 22h55 et 23h55.

Les acteurs du territoire encouragent vivement les usagers à utiliser ce service pour justifier auprès d'Ile-de-France Mobilités de besoins non assurés par le réseau de bus et qui pourraient justifier d'une extension de son offre.

Ligne de bus directe de Magny-le-Hongre au lycée Émilie du Châtelet (L34) :

Après vérification des horaires de la ligne 34, pour un départ à 7h59 à la Boiserie, l'arrivée théorique est à 8h30 au Lycée Emilie du Chatelet. Que ce soit à l'aller ou au retour, le temps de trajet est de l'ordre de 30 – 35 min.

La ligne directe à vocation scolaire entre Magny-le-Hongre et le Lycée Emilie du Chatelet avait été supprimée faute d'usage par les lycéens qui préféraient utiliser la course effectuant la totalité de la ligne 34 pour se regrouper avec leurs camarades.

Par ailleurs, l'arrêt le plus proche de l'adresse indiquée n'est pas l'arrêt La Boiserie mais l'arrêt la Clé des Champs situé à 660 m, soit 10 min à pied. Cette distance est en effet non négligeable.

Toutefois, la résidence en question est desservie par une voirie qui n'a pas vocation à accueillir une ligne structurante de transport en commun (voirie de lotissement). Un arrêt à l'entrée de la résidence nécessiterait la déviation de la ligne 34 qui n'est pas envisageable au regard du potentiel d'usagers concernés par rapport à un passage dans le centre de Magny-le-Hongre.

Ce sujet rejoint la problématique générale de la localisation des opérations urbaines (zones d'activités ou zones résidentielles) souvent trop éloignées des principaux axes de transports et des équipements existants. Cette pratique ne concourt pas à réduire la consommation d'espaces naturels et ne permet pas l'optimisation des moyens publics alloués à la desserte en transports.

De manière générale et comme indiqué plus haut, les acteurs publics du territoire effectuent le même constat qui est que s'il n'y a pas d'offre, il ne peut pas y avoir de fréquentation. Cette problématique

est régulièrement relayée à Ile-de-France Mobilités qui finance le réseau de bus à près de 95%. Malheureusement, la politique régionale continue de s'appuyer sur ce critère de surcharge pour arbitrer sur les nombreux besoins de développement d'offre à l'échelle de l'Ile-de-France.

Comme indiqué plus haut, des déploiements d'offre sont actuellement attendus sur les lignes 25, 29 mais également sur la ligne 44 (études achevées – en attente d'un passage en Conseil d'Administration d'Ile-de-France Mobilités).

Des études sont en cours sur l'amélioration de la desserte des ZAC de Coupvray, du Couternois (Serris), du Prieuré (Serris – Bailly) et du Pré de Claye (Serris). D'autres seront lancées à la rentrée 2023 sur la liaison entre la future ZAC de la Rucherie et la gare de Bussy-Saint-Georges via le quartier du Sycomore ainsi que pour desservir plus efficacement la ZAC de Lamirault à Collégien.

Une refonte du service de Transport à la Demande est programmée pour Janvier 2024.

Les projets, portés par le SIEMU, sont donc nombreux mais demandent à être mis en œuvre via un accord de l'autorité organisatrice (IDFM).

Commentaires de la commission

De nombreuses observations se rapportent aux offres de services que les auteurs jugent insuffisantes ou inadaptées selon le cas sur la fréquence, la plage de circulation, l'emplacement des arrêts. Le SIEMU reprend chacune des lignes citées pour apporter une mise au point sur l'usage, sur des améliorations inscrites dans les projets et les problèmes résiduels. Il note la difficulté d'améliorer la fréquence de certaines lignes en appliquant les critères retenus par Ile-de-France Mobilités. Une enquête n'est-elle pas possible auprès des usagers potentiels de ces lignes pour une estimation de la fréquentation avec une offre plus large ?

L'offre de services passent également par la synchronisation des correspondances train-bus.

« - Dans le cadre des pôles multimodaux, instaurer le principe de synchronisation du départ des bus (modes légers) en fonction de l'arrivée des trains (modes lourds). »

Réponse du SIEMU :

Tous les départs de bus sont calés de manière à permettre aux usagers d'effectuer convenablement leurs correspondances en gare. Toutefois, ce sujet est régulièrement abordé par les usagers du territoire qui, du fait des retards sur la ligne A ou la ligne P, manquent leurs correspondances de quelques minutes.

Sur un réseau de bus, le bon enchaînement des courses par la suite implique un départ à l'heure et le conducteur du bus ne peut pas se permettre d'attendre les usagers, au risque d'entraîner des retards importants sur les lignes, voire des suppressions de courses.

Une telle flexibilité impliquerait des coûts importants en termes de moyens humains (amplitudes de service, temps de conduite), de moyens en matériel roulant supplémentaire pour pallier les enchaînements de courses non assurés ou encore de pénalités pour retards sur d'autres lignes.

Des efforts peuvent néanmoins être effectués en soirée afin de faire en sorte que le dernier bus attende un peu plus longtemps le train correspondant afin d'éviter de laisser des usagers sans solution. Toutefois, cela ne peut pas fonctionner le reste de la journée.

Commentaire de la commission

Le problème de la correspondance se pose dans les tranches horaires de faible fréquence. Le comité des sites dans les pôles gares pourrait se saisir du problème de coordination dans le sens transport ferroviaire vers bus en heure creuse et le soir à la fin du service.

Il est également demandé d'avoir des informations en temps réel du trafic et des horaires.

« Pour inciter à prendre les transports en commun il faudrait une meilleure information, plus de fluidité, plus de fiabilité, attention à la fracture numérique »

Réponse du SIEMU :

L'information en temps réel tend à se développer sur les sites (Ile-de-France Mobilités) et applications (Transdev) de recherche d'itinéraire avec des temps d'attente actualisés et la possibilité de visualiser la position du prochain bus et son avancée sur une carte.

Pour les personnes touchées par la fracture numérique, un pôle d'information bus est également présent en gare de Lagny-Thorigny pour conseiller les usagers. De même, le développement de maisons des mobilités sur Marne et Gondoire permet aux publics éloignés du numérique de recueillir des informations.

Par ailleurs, le déploiement progressif complémentaire de Bornes d'information Voyageurs (BIV) sur le territoire permet à tous les usagers de connaître l'horaire des deux prochains passages de bus, en temps réel.

Enfin, en cas de difficulté importante ou exceptionnelle sur le réseau, l'opérateur du réseau de bus déploie des agents sur le terrain pour aiguiller les usagers. Ceux-ci réalisent par ailleurs régulièrement des présences sur le réseau.

A titre de précision, actuellement, un peu moins de 10% des arrêts du territoire ne sont pas équipés de dispositif d'information voyageurs. Le PLM inscrit comme objectif de passer à 0% d'ici 5 ans.

Commentaire de la commission

L'information sur les horaires est largement et correctement diffusée dans les gares et sur les sites dédiés. L'information est également disponible aux personnes non connectées. La plupart des arrêts de bus sont dotés de l'écran affichant l'horaire des deux prochains passages et l'objectif du PLM est de l'étendre à tous les arrêts.

Villeneuve-Saint-Denis Villeneuve-le- Comte

Les habitants des communes de Villeneuve Saint-Denis et Villeneuve le Comte sont tributaires d'une desserte en bus qui ne correspond pas toujours aux besoins et aux horaires de travail. Dans plusieurs contributions il a été indiqué que beaucoup étaient contraints de se rabattre sur la voiture.

« 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.

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. »

« 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. Le dernier bus de la ligne 32 étant en soirée à 20h25, les habitants et moi-même aurions 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 ».

« 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) 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.

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.

Les habitants de la commune manquent singulièrement de desserte au niveau des transports en communs. »

Quelle solution pourrait-il être envisagée pour Villeneuve Saint-Denis ? Serait-il possible de revoir l'offre avec des horaires plus adaptés ? Est-ce que transport à la demande pourrait permettre d'améliorer la situation ?

Réponse du SIEMU :

Les communes de Villeneuve le Comte et Villeneuve-Saint-Denis sont effectivement desservies par la ligne 32.

Le SIEMU est bien conscient du décalage qui peut exister entre l'offre bus et les rythmes de vie des habitants du territoire.

L'offre bus de la ligne 32 a été revue à la hausse en 2017 avec notamment un renfort en soirée et le weekend. Bien que ce critère soit discutable, Ile de France Mobilités s'appuie sur la fréquentation des courses pour déclencher ou non des moyens supplémentaires permettant d'améliorer l'offre. Malheureusement, à ce jour et aux yeux de l'autorité organisatrice qu'est Ile-de-France Mobilités, l'usage de la ligne 32 ne justifie pas son renforcement.

Il sera donc difficile d'obtenir une extension de l'offre sur la 32 ou un doublement par la ligne 47, d'autant que la ligne 32 n'a pas été identifiée comme prioritaire au regard d'autres lignes sur le Val d'Europe pressenties pour la desserte des nouvelles ZAC.

Néanmoins, le SIEMU prend note de ces demandes de renfort.

A noter que le Transport à la demande Marne-la-Vallée dessert les communes de Villeneuve-Saint-Denis et Villeneuve-le-Comte et peut constituer une première réponse pour compléter l'offre du réseau de bus.

A noter que le hameau du Gibet, cité par plusieurs contributions, est particulièrement excentré par rapport au bourg et est desservi par une sous-ligne de la ligne 32. Il n'est donc pas prévu que toutes les courses s'y arrêtent. Il est en effet difficile de lui assurer la même desserte en ligne régulière tout en maintenant une offre intéressante sur la 32 qui doit également desservir Villeneuve-le-Comte. Si des oublis sont néanmoins constatés, des réclamations doivent être déposées auprès du transporteur avec précision de l'horaire et de la date de passage

De manière générale, le SIEMU tient à préciser que la stratégie résidentielle des habitants tout comme celle des projets urbains doit, en principe, tenir compte des aménités déjà présentes sur place et du contexte local. Malheureusement, les moyens financiers alloués à la desserte en transports en commun ou à la réalisation de liaisons cyclables, bien que relevant du service public, ne sont pas extensibles et sont arbitrés de manière à répondre aux besoins du plus grand nombre.

A l'heure actuelle, les secteurs moins denses où les besoins de mobilités sont plus diffus ne peuvent donc pas bénéficier du même niveau d'offre que les zones plus denses.

A noter que la ligne 32 est également fortement impactée par la congestion de la RD231. Ce constat a été relayé au Département.

Le SIEMU est bien conscient de cette problématique et alerte de manière régulière les décideurs sur ce sujet qui pénalise l'accès au territoire en voiture mais également impacte fortement la ligne de bus n°32.

Il est néanmoins très important que les usagers effectuent des réclamations auprès de Transdev Marne-la-Vallée afin que celles-ci soient comptabilisées et que le SIEMU puisse appuyer sur ce sujet auprès d'Ile-de-France Mobilités.

Commentaire de la commission

En dépit du renfort en soirée et weekend, les usagers des deux Villeneuve jugent le service de la ligne 32 insuffisant. Ile-de-France Mobilités considère que l'usage de la ligne 32 ne justifiait pas son renforcement selon les critères de fréquentation que le SIEMU, ainsi que la commission, jugent discutable : sans offre qui colle aux besoins, pas de fréquentation, pas de fréquentation, pas d'offre. Un sondage auprès des habitants de ces communes ne pourraient-ils pas évaluer le potentiel de fréquentation en cas d'offre élargie, notamment le soir. Le dernier passage ne prend pas en compte l'horaire de fermeture du centre commercial du Val d'Europe par exemple. Le Transport à la demande est une alternative possible qu'il convient sans doute de promouvoir.

Propositions

Une proposition a été faite de reproduire le modèle de la métropole de Dunkerque avec gratuité des bus,

Contribution n°44 sur Rn Anonyme - Transport en bus : signal politique fort

« 1. Ce qui se fait dans l'agglomération de Dunkerque peut se faire ici.

En septembre 2018, Dunkerque est devenue la plus grande agglomération française à mettre en place des trajets gratuits en bus sur son territoire. 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. Pour Dunkerque, le transport gratuit constitue un signal politique fort, et également intelligent. 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.

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.

La CUD et Transdev sont partenaires pour le bus gratuit jusqu'en 2024. Et pour le financement ici : le Fonds européen de développement régional est là pour aider.

Et en attendant les études et le financement pourquoi ne pas commencer avec la ligne 37, ou les autres lignes le weekend ?

2. plus de fréquence des bus (le weekend les gens vont aussi au travail)

3. installer des ceintures de sécurité dans les bus pour attacher/bloquer le fauteuil roulant, et empêcher qu'il bouge.

et pour aller plus loin : <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/les-villes-du-transport-gratuit-163/gratuite-pour-la-grande-majorite-des-usagers-5094/> »

Quelle est la position du SIEMU sur cette proposition ? Serait-elle réaliste ?

Réponse du SIEMU :

Le SIEMU ne peut pas intervenir sur la tarification qui est fixée au niveau régional par l'autorité organisatrice d'Ile-de-France qu'est Ile-de-France Mobilités.

Néanmoins, il convient de tenir compte des éléments suivants :

- **Les recettes liées à la vente des titres de transports couvrent environ 30 % du coût total de fonctionnement des transports en commun. La perte de ressource liée à la mise en place d'une gratuite pourrait mettre en péril le fonctionnement des réseaux ainsi que leur capacité de développement et viendrait peser sur l'ensemble des contribuables ou sur les entreprises (augmentation des impôts, du Versement Transport etc.),**
- **Le financement à 100% par des subventions ou aides, d'origine européenne ou autre, fait peser un risque non-négligeable sur le fonctionnement du réseau en cas de remise en question de ce financement, des critères d'attribution etc.**
- **Le transport public est déjà, pour l'utilisateur, bien plus économique que l'usage de l'automobile si l'on considère son coût d'achat, d'assurance, d'entretien et d'utilisation (carburant notamment). Le report modal serait donc le fait d'utilisateurs du vélo, de la marche, éventuellement des automobilistes pour qui le bus est une alternative mais on peut s'interroger sur ce potentiel : si ces derniers n'utilisent pas ce mode aujourd'hui alors qu'il coûte déjà moins cher que l'usage de leur voiture, pourquoi le feraient-ils si le bus devenait gratuit ?**

Dans une situation financière déjà fortement impactée par la crise du COVID, la gratuité des transports n'est donc, à notre connaissance, pas envisagée par Ile-de-France Mobilités.

Par ailleurs, il paraît contradictoire d'espérer à la fois une gratuité des transports ET des investissements pour améliorer le service.

Il existe, néanmoins, des tarifs réduits en fonction des publics concernés (enfants, jeunes, personnes âgées...) et des prises en charge partielles prévues par la loi (prise en charge par l'employeur) qui permettent de réduire les coûts liés à l'usage des transports en commun.

Commentaire de la commission

La gratuité du bus est *a priori* une proposition séduisante mais la commission considère qu'elle ne peut donner un avis équitable sur cette question qui implique une étude approfondie. Elle suggère cependant de chercher à savoir si l'instauration du bouclier tarifaire en mars 2022 a eu un impact positif sur la fréquentation des transports en commun.

Transport à la demande TAD

Le transport à la demande semble assez peu connu des habitants du territoire.

Il est limité à certaines destinations à des horaires limités et tributaire de modalités de réservations. Ces différents facteurs sont certainement un frein à son utilisation.

« 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. »

Son attractivité est contestée dans l'extrait d'observation suivant :

« Le TAD est un échec car il est peu attractif et il fait l'objet d'une communication quasi inexistante. Il est nécessaire de revoir son mode de gestion en fonction de la demande. »

Le SIEMU dispose -t-il de statistiques sur le Transport à la demande.

Comment envisager une plus grande attractivité et un élargissement de l'offre du transport à la demande ?

Pour la desserte de Villeneuve-Saint-Denis en soirée, est-ce que le TAD pourrait être une offre de service ?

Réponse du SIEMU :

Le SIEMU récupère en effet le rapport annuel du transport à la demande et celui-ci pourra être transmis à la commission d'enquête.

L'usage du TAD est plus important sur les communes du Nord-Marne ainsi que sur certains motifs comme les marchés et les gares en soirée.

Le TAD a, en effet, le mérite d'être proposé sur le territoire et d'apporter une offre complémentaire sur des origines-destinations ou sur des créneaux horaires non assurés sur le réseau de bus existant, en raison des trop faibles flux concernés. C'est notamment le cas des dessertes en soirée depuis les gares du territoire vers des communes excentrées comme Villeneuve Saint-Denis.

Le taux de groupage est en effet faible et le service est assez méconnu du grand public.

Le service est pourtant signalé par des indices de lignes et des informations sur l'ensemble des poteaux et abris voyageurs desservis sur le territoire.

Suite à son lancement en 2016 et à l'occasion de l'expiration du premier marché, des enquêtes de satisfaction et de notoriété ont été lancées afin de mieux cerner les besoins et attentes des habitants et tenter d'y répondre dans le cadre du nouveau marché. De nouvelles campagnes de communication ont donc eu lieu en 2019 puis en 2021, à l'occasion de sa labellisation TAD Ile-de- France.

Outre le possible frein de la réservation et la complexité de la desserte offerte par le service, le manque de communication régulière a en effet pu jouer sur sa fréquentation.

A ce titre, le SIEMU prévoit de refondre son Portail des mobilités afin de mettre en place un outil qui permette de communiquer plus régulièrement, de manière répétée et à moindre coût sur les différents services de mobilités existants sur le territoire.

Une étude de restructuration du réseau de TAD est également en cours (menée par IDFM) pour tenter d'optimiser le service.

Néanmoins, au même titre que pour les lignes régulières, Ile-de-France Mobilités recherchera une certaine efficacité de l'allocation des moyens publics et il est donc important que les usagers se saisissent de ce service au risque de le voir réduit, faute de fréquentation.

Commentaire de la commission

Les statistiques du rapport annuel montrent que le TaD Marne-la-Vallée est parmi les moins

fréquentés d'Île-de-France et que la demande est faible par rapport aux moyens déployés. C'est une offre complémentaire qui peut convenir dans le cas de Villeneuve-Saint-Denis évoqué plus haut par exemple mais qui pourrait diminuer voire disparaître par défaut de fréquentation. La commission considère qu'il conviendrait de faire ou de mieux faire connaître ce service et de simplifier la démarche d'accès pour l'existant. En outre on peut regretter que pour les 4 services de desserte des communes soient exclues dans les destinations.

4.2.4 – Thème 4 : Intermodalités

Les objectifs de l'intermodalité du PLM visent à augmenter l'usage des transports en commun, à favoriser le rabattement vers les gares à vélo ou en bus afin de créer les conditions d'une réelle intermodalité au niveau des gares et de limiter l'usage de la voiture.

De fait l'intermodalité, bien que traitée comme un axe à part entière dans le plan d'action, ce thème est transversal et rejoint les thèmes traitant du vélo, des bus, de l'automobile ce qui explique que ce thème ait recueilli un nombre d'observations restreint.

« INTERMODALITE - C'est le gros point faible de ce dossier. - Il s'agit d'une démarche initiée déjà depuis les années 90 comporte des normes très précises, les compétences sont sans doute perdues. Il faut reprendre les définitions des pôles d'échanges (ou pôles multimodaux) auprès des organismes de certification comme l'AFNOR.

- *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 ?*
- *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 ?*
- *Comment faut-il interpréter cette phrase ? Permettre le rabattement en véhicule particulier sur les gares du territoire tout en incitant à l'usage des autres modes*

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.

- *Dans cette partie, la totalité des actions est tournée vers les aménagements des structures.*

Or, l'intérêt de créer un pôle d'échanges ou un pôle multimodal est surtout humain !

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. »

Quelle réponse peut apporter le SIEMU à cette observation qui dit que l'intermodalité est un point faible du projet de PLM ?

Réponse du SIEMU :

Un axe entier est dédié à la thématique de l'intermodalité avec des axes forts identifiés et prenant en compte l'articulation des différents modes de déplacement en rabattement vers les gares.

Cette contribution évoque, en effet, des montants importants provisionnés sur des études de pôles.

Concernant, dans un premier temps, la définition des pôles d'échanges, les cahiers des charges des études de pôles sont généralement élaborés sur la base des recommandations du guide d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux édité par Ile-de-France Mobilités (IDFM) et encore mis à jour en janvier 2023.

Concernant les budgets importants évoqués dans la contribution ci-dessus, ceux-ci correspondent au lancement de 3 études de pôles sur le territoire (Esbly, Val d'Europe et Lagny-Thorigny- Pomponne) et se basent sur le coût moyen de ce type d'étude.

- **L'étude du pôle gare d'Esbly doit permettre d'améliorer les conditions d'intermodalités sur ce pôle sans attendre l'arrivée du TCSP EVE en proposant des solutions qui soient pérennes et compatibles avec l'arrivée du site propre. Cela ne paraît pas une dépense superflue au regard de l'évolution du secteur et de l'état actuel des infrastructures et des espaces publics sur le secteur gare qu'il convient assurément de moderniser !**
- **L'étude du pôle gare du Val d'Europe doit permettre de répondre à l'actuelle saturation de la gare routière en proposant des solutions notamment au niveau du deuxième accès sur la**

commune de Montévrain. Des problématiques liés au stationnement (sous occupation du parking relais) en lien avec la présence du parking du Val d'Europe sont également étudiées ainsi que l'adaptation de l'accès RER Montévrain à la densification progressive à l'œuvre entre le Boulevard circulaire et le Grand Hôpital de l'Est Francilien. Il en va de la capacité du pôle du Val d'Europe à faire face à l'augmentation de la population et des emplois.

- La première étude de pôle de Lagny-Thorigny-Pomponne n'a pas été un « échec » car elle a permis d'apporter une certaine qualité de service aux usagers avec notamment la mise aux normes d'accessibilité de la gare routière. Toutefois, le pôle gare doit désormais s'intégrer dans le cadre de l'étude de requalification du cœur urbain de Marne et Gondoire. Il s'agit de profiter de cette occasion pour anticiper la réservation d'emprises de foncier dans un secteur particulièrement contraint afin d'envisager des extensions de la gare routière sud et la réalisation d'une véritable gare routière ainsi que d'un bâtiment voyageurs au nord. En effet, bien que refaite récemment, la gare routière sud arrive bientôt à saturation et risque d'obérer tout développement de l'offre bus sur le secteur à l'avenir. L'étude du cœur urbain de Marne et Gondoire se penche également sur le cas du Pont en X et peut également constituer une opportunité de mieux articuler cet ouvrage avec le pôle gare. En outre, cette étude peut apporter des réponses aux questions posées à une échelle plus large sur le fonctionnement de la rue de Claye par exemple.

Contrairement à ce que laisse penser cette contribution, il s'agit donc de véritables problématiques sur le territoire qui engendrent des difficultés pour les voyageurs actuels mais qui risquent également de prendre de l'ampleur à l'avenir avec le développement du territoire. Cela mérite donc de mobiliser des moyens d'études et de travaux.

Concernant le sujet du stationnement en gare et des budgets d'étude associés, le PLM met en évidence que les pôles gares du territoire subissent des nuisances variées du fait de l'absence de coordination sur le sujet du stationnement de rabattement en gare.

La complexité de se garer en voiture autour des pôles gares ne doit pas constituer un motif pour finalement prendre sa voiture sur la totalité du trajet. L'intermodalité voiture <> train doit donc être encouragée.

Toutefois, elle ne doit pas se faire au détriment des autres modes actifs et bus.

Il s'agit donc d'un équilibre subtil à trouver afin de favoriser le rabattement en bus et modes actifs sans pour autant exclure la voiture qui, sans aire de stationnement adaptée ou attractive, peut se voir devenir le mode principal d'un trajet qui aurait pu, au moins en partie, être réalisé en mode ferré.

Pour exemple, les habitants de Coupvray et d'Esblly regrettent le passage au payant du parking Effia du pôle gare et, faute d'une offre jugée suffisante sur la ligne 6, préfèrent opter pour leur voiture.

Le pôle gare du Val d'Europe, du fait de sa position en bout de ligne du RER A (Marne-la-Vallée Chessy n'étant pas favorable au stationnement voiture), subit un rabattement voiture considérable qui empiète sur les espaces publics et congestionne régulièrement la voirie. Une meilleure réglementation du stationnement autour du pôle gare devra encourager les usagers de la voiture à utiliser le parking relais prévu à cet effet.

Des habitants de Bussy-Saint-Georges expliquent privilégier la gare de Torcy où le parking est encore gratuit et où il est pourtant difficile de trouver une place passée une certaine heure.

En bref, le PLM fait le constat d'un manque de cohérence à l'échelle du territoire et propose d'objectiver les phénomènes de rabattement en voitures au travers d'une étude à l'échelle plus large qu'un seul pôle. Cela ne signifie pas forcément créer plus de places de stationnement mais peut être les réglementer différemment de manière à ce que les stratégies des automobilistes aillent finalement dans le sens d'une mobilité plus vertueuse.

Commentaires de la commission

L'intermodalité au niveau des pôles d'échanges est un enjeu majeur pour favoriser l'alternative à l'usage de la voiture sur l'ensemble du trajet. Cela implique l'optimisation de l'organisation du rabattement vers les gares et notamment pour le stationnement des voitures.

Le questionnement du contributeur sur les budgets importants destinés à des études et non à des travaux est compréhensible. Le SIEMU note le constat d'un manque de coordination sur le stationnement de rabattement en gare et souligne toute la complexité de traiter le problème. Chaque solution peut avoir un effet négatif et le SIEMU justifie le budget important alloué à l'étude aux pôles Val d'Europe, Esbly et Lagny-Thorigny dont les problématiques sont spécifiques. Mais la commission constate aussi dans cette même fiche D.12 que la mise en œuvre n'est pas programmée dans les 5 ans du PLM.

L'intermodalité implique des pôles d'échange où différents modes de déplacement se rejoignent. Des interrogations portent sur les capacités de rabattement et le stationnement vélos et voitures sans omettre les trottinettes.

« Intermodalité : 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 ! »

« 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. 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. »

Réponse du SIEMU :

Les démarches d'études de pôles prévues dans le PLM ont justement pour objet de se pencher sur l'intégration et l'articulation de l'ensemble des modes de déplacements sur le périmètre opérationnel de la gare.

Des parkings relais existent au niveau des pôles gares et leur dimensionnement ainsi que leur gestion sont systématiquement étudiés dans le cadre de ces études.

Il n'est en revanche pas encore prévu de parking relais déporté (qui permettrait de laisser sa voiture et d'emprunter le bus jusqu'à la gare.

Pour ce qui concerne le vélo dans le RER, cela est en effet compliqué aux heures de pointe et la politique appliquée sur ce sujet dépend d'Ile-de-France Mobilité et dépasse donc complètement le cadre d'intervention de ce PLM.

Du stationnement vélos en consignes sécurisées est proposé dans les pôles gares mais par définition, leur accès est restreint et il est donc nécessaire d'organiser des abonnements. A notre connaissance, il n'existe en revanche pas de critère lié à la commune de résidence. Ceux-ci sont généralement accompagnés de stationnement en libre accès mais non sécurisés cette fois-ci.

S'agissant des trottinettes, leur emport dans les transports collectifs (bus, RER ou trains) est aujourd'hui toléré lorsque celles-ci sont pliées. Cette pratique semble privilégiée par les utilisateurs et nous n'avons pas connaissance de besoins massifs de stationnement spécifique de ces engins. Pour ce qui est des trottinettes en libre-service récemment déployées sur le territoire, des améliorations sont encore à apporter sur la possibilité de rejoindre certaines gares (Torcy, Lagny, Chessy notamment) mais ce sujet est bien identifié.

Enfin, il est également prévu du stationnement sur l'espace public aux abords des équipements.

Pour répondre sur le dernier point, l'orientation Est-Ouest des politiques de mobilité se vérifie avant tout sur le réseau ferré avec des logiques d'offre orientées vers Paris mais également vers le pôle touristique de Disneyland Paris.

Cette tendance est néanmoins nuancée par le réseau de bus de Marne-la-Vallée qui est avant tout construit en rabattement vers les gares depuis les différents quartiers résidentiels, les zones d'activités, les centres-bourgs, ou encore les établissements scolaires (courses à vocation scolaire sur les lignes régulières).

Ainsi, des lignes comme la 26, la 32, la 42 ou encore la 43 constituent des lignes structurantes qui viennent mailler le territoire et permettre ces liaisons Nord <> Sud.

Tout l'enjeu est de garantir un service qui soit compétitif tout en desservant de manière

suffisamment fine le territoire

A ce titre, les mobilités actives ne sont pas en reste puisque les schémas directeurs intercommunaux se sont attachés à proposer un maillage intercommunal solide et continu entre les différentes communes de leur périmètre.

Commentaires de la commission

Les études de pôles ont pour objet d'intégrer et d'articuler entre eux l'ensemble des modes de déplacement. Des parkings relais existent au niveau des pôles gares et leur dimensionnement et leur gestion sont étudiés. Concernant l'usage du vélo, du stationnement en consignes sécurisées est proposé dans certains pôles gares et doit être généralisé.

Concernant les trottinettes, leur emport dans les transports collectifs (bus, RER ou train) est aujourd'hui toléré lorsque celles-ci sont pliées.

La commission considère que la prise en compte des modes de déplacements répond à la nécessité de l'intermodalité et qu'elle doit être étudiée dans un souci d'amélioration.

La question du point noir du pont en X est régulièrement revenue dans les observations ainsi que celle de la pertinence des études du pôle gare de Lagny.

« Une étude est prévue pour le réaménagement du pôle gare de Thorigny / Lagny.

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 capacitaire, un parking sécurisé pour les vélos, un parking pour les 2Rmotorisés, 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.

Alors pourquoi 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. »

« ...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 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...! »

Quelles informations le SIEMU peut-il apporter sur les études relatives au secteur pont en X gare de le Lagny/Thorigny et la résorption de ce point noir ?

Réponse du SIEMU :

Le franchissement du pont en X est effectivement une problématique bien identifiée et de longue date. Néanmoins, aucune solution ne fait l'objet d'accords technique et politique pour le moment. De nouvelles opportunités ont été identifiées sous réserve de coordonner un projet d'aménagement dit «du cœur urbain de Marne et Gondoire » et l'évolution des infrastructures routières et de déplacement. Aucun consensus n'a émergé à ce jour mais la problématique du pont en X reste néanmoins un sujet identifié comme de première importance par les différents partenaires locaux.

En réponse à l'une des contributions reprise ci-dessus, il ne s'agit malheureusement pas seulement d'identifier les besoins mais de parvenir à les organiser et à assurer leur fonctionnement dans un environnement contraint (Marne, faisceau ferroviaire, coteau etc.).

Commentaire de la commission

De longue date, le pont en X pose un problème compliqué et important de franchissement, bien identifié mais dont la solution n'émerge toujours pas. Ce que le SIEMU résume parfaitement dans sa dernière phrase.

Propositions

« Concrètement il faut travailler sur 3 axes principalement :

- 1- Renforcer la communication entre transporteurs et vers les usagers pour les horaires réels de départ et d'arrivée.
- 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.
- 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. »

Comment le SIEMU peut-il prendre en compte ces propositions ?

Réponse du SIEMU :

Le SIEMU prend note de la méthode évoquée dans cette contribution concernant le traitement des pôles d'échanges. Toutefois, celle-ci est très centrée sur le rapprochement des transporteurs (bus et trains) et fait du coup l'impasse sur d'autres aspects du pôle comme le management de la mobilité (agences locales de mobilité, services annexes en gare), le stationnement et le jalonnement vélo, les fonctions de dépose-minute...qui induisent de nombreuses autres problématiques d'articulation.

Outre les solutions technologiques d'information voyageurs existantes en gare, le travail à effectuer entre transporteurs pour garantir un meilleur service à l'utilisateur, notamment en cas de service perturbé, ne relève pas en soit des compétences des acteurs locaux du PLM mais doit être une exigence renforcée d'IDFM vis-à-vis de ses contrats de délégation de service public en cours.

Nous tenons à préciser que la synchronisation des départs de bus, évoquée dans cette contribution, en fonction de l'arrivée des trains et RER en cas de retard, tel que présentée ici, élude totalement les contraintes d'un réseau de bus en termes d'enchaînement des courses et des services conducteurs. La solution proposée a en fait un coût qui peut être considérable en termes de moyens humains (amplitudes de service, temps de conduite), de moyens en matériel roulant supplémentaire pour pallier les enchaînements de courses non assurés ou encore de pénalités pour retards sur d'autres lignes. Ainsi, la solution n'est pas si simple.

Commentaire de la commission

La commission comprend que la synchronisation des départs de bus en fonction de l'arrivée des trains et RER en cas de retard représente la mise en œuvre de trop de moyens. En revanche, il serait souhaitable que le problème soit pris en compte pour le départ du dernier bus comme évoqué dans le thème 3 supra.

4.2.5 – Thème 5 : Automobile

Le principal objectif de l'axe automobile est de garantir l'accessibilité routière du territoire, en accompagnement du développement urbain.

Impact de la circulation automobile

« Il est fait le constat dans l'enquête que les centres-bourgs sont fortement impactés par les nuisances liées à l'automobile (circulation & 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 diminuer 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 (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 la 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.□

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 »

Des propositions pour réduire l'impact de la circulation automobile sur des secteurs où des problèmes sont identifiés comme

- La liaison vers Paris ou Meaux (gare SNCF de Lagny-Thorigny)
- Déplacements vers Roissy Charles de Gaulle (Bassin d'emploi et aéroport)
- De Val d'Europe à Roissy CDG
- Déplacements vers Val d'Europe (centre commercial, entreprises, hôpital)
- Circulation Nord-Sud dans le secteur de Lagny-Thorigny (traversée du Pont en X)

« Propositions pour réduire l'impact de la circulation automobile

Liaison vers Paris ou Meaux (gare SNCF de Lagny-Thorigny)

1. Mettre en place, cotés sud et Nord de la gare des parking sécurisés pour les vélos et les autres modes actifs. Le foncier est disponible, bien que plus restreint coté Thorigny.

2. Mettre à l'étude le départ du RER E à Lagny sur Marne (en lien avec la proposition 6)

Déplacements vers Roissy Charles de Gaulle (Bassin d'emploi et aéroport)

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

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)

De Val d'Europe à Roissy CDG

4. Etudier la faisabilité de sillons réservés aux trains du quotidien pour relier Val d'Europe à Roissy

Déplacements vers Val d'Europe (centre commercial, entreprises, hôpital) 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.

5. Etudier une voie réservée à des modes doux ou collectifs (navettes, covoiturage, piste cyclable à la traversée du bois de Chigny, etc.)

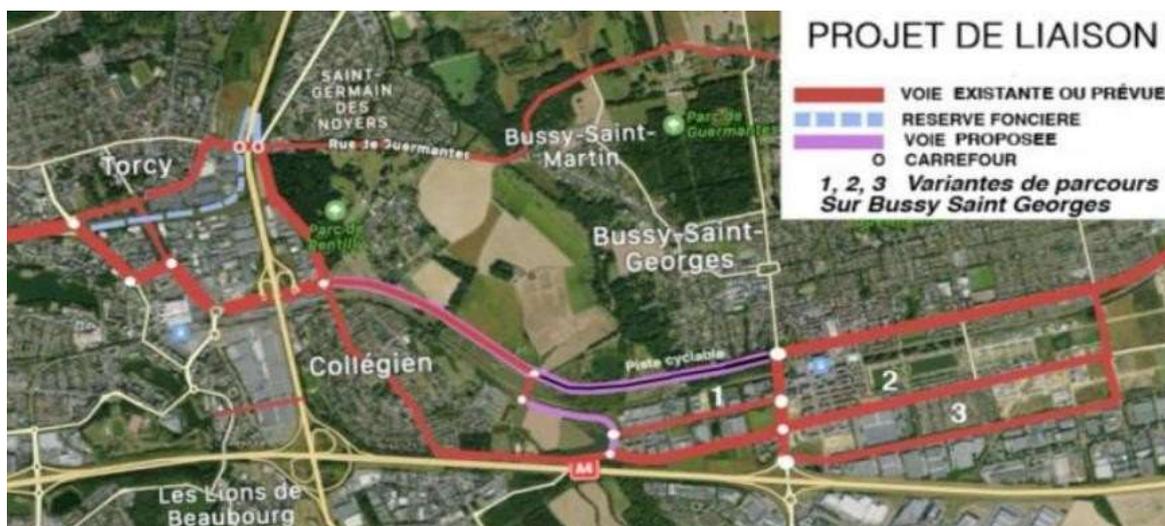
Circulation Nord-Sud dans le secteur de Lagny-Thorigny (traversée du Pont en X)

Le Pont en X est saturé et tôt ou tard pourrait faire l'objet d'un arrêté de péril.

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 »

La connexion du territoire avec PVM à l'ouest a été évoqué dans le cadre des itinéraires cyclables. Des propositions de parcours reliant la gare de Torcy à Marne et Gondoire et au-delà vers la gare de Chessy sont également suggérées pouvant améliorer la fluidité de l'A4. Entre autres :



Quelles réponses le SIEMU peut faire à toutes ces propositions ?

Réponse du SIEMU :

Concernant le rôle des collectivités locales dans l'urbanisation importante du territoire, notamment au travers des PLH :

Les évolutions urbaines sont dictées, à l'échelle de la Région par le SDRIF (schéma directeur de la Région Ile-de-France). Celui-ci impose un certain nombre de nouvelles constructions. Ce phénomène est accentué sur notre territoire par la convention Etat-Disney et le périmètre de l'OIN et de manière plus générale par une pénurie de logements, notamment sociaux.

Le PLM alerte donc sur la croissance encore importante de la population à venir sur le secteur et les risques d'asphyxie du territoire en raison de l'augmentation du trafic de voiture.

En effet, il arrive encore trop souvent que l'urbanisation ait lieu à une distance trop importante des axes de transports en commun existant et que les politiques de mobilité doivent pallier ce manque au prix d'un effort financier trop important. Les offres alternatives à la voiture sont alors insuffisantes. L'urbanisation des centre-bourgs permet une densification de l'habitat, la possibilité de recourir aux modes actifs pour les déplacements du quotidien donc une moindre dépendance à la voiture et de meilleures opportunités de desserte en modes alternatifs (bus ou modes actifs). Loin de renforcer la prédominance de la voiture, ce parti-pris de densification des bourgs vise l'inverse !

Le SIEMU a par ailleurs indiqué en réunion publique l'équilibre précaire à trouver entre mise en place (si possible en sous-sol pour ne pas impacter l'espace public) d'une offre de stationnement résidentiel (cette offre étant souvent une condition d'attractivité des logements) et limitation du nombre de véhicules par logement. Le SIEMU est en échanges très réguliers avec les communes du territoire mais aussi avec Ile-de-France Mobilités pour trouver cet équilibre passant par un règlement de PLU adéquat.

S'agissant du développement de l'offre en transport collectif, comme dit plus haut, des moyens sont régulièrement sollicités auprès d'Ile-de-France Mobilités pour développer le réseau de bus et les modes lourds. Toutefois, sauf en cas de surcharge avérée ailleurs sur le réseau, la priorité est généralement donnée à l'accompagnement de la livraison des nouvelles opérations urbaines. Cette position d>IDFM est d'autant plus ferme dans un contexte de réduction budgétaire.

Nous sommes toutefois conscients du manque d'alternatives de mobilité permettant de compenser l'arrivée de nouveaux habitants motorisés.

Le SIEMU agit toutefois chaque jour, en lien avec ses partenaires, afin que des solutions de mobilités alternatives à la voiture soient mises en place en accompagnement des projets urbains et afin d'informer la population sur leur existence.

Enfin, plusieurs actions du PLM vont dans le sens d'une réduction du nombre de véhicules automobile par ménages à savoir le renforcement de la communication et de la sensibilisation aux sujets des mobilités alternatives lors de l'accueil des nouveaux arrivants sur le territoire, les engagements des communes vers une mise à jour des PLU...

Concernant les propositions effectuées ci-dessus, nous répondrons point par point :

1. Mettre en place, cotés sud et Nord de la gare de Lagny-Thorigny des parkings sécurisés pour les vélos et les autres modes actifs.

→ La question du stationnement vélo en gare est largement traitée dans le cadre des schémas directeurs cyclables des intercommunalités. Il est donc bien prévu de renforcer le stationnement vélo aux abords du pôle gare de Lagny, ne serait-ce qu'en réponse aux nouvelles exigences régionales.

2. Mettre à l'étude le départ du RER E à Lagny sur Marne (en lien avec la proposition 6)

→ Ce projet dépasse largement le cadre de compétence des collectivités mobilisées dans le cadre du PLM de Marne-la-Vallée. En effet, cela implique des moyens financiers et techniques supplémentaires qui relèvent de la politique régionale et répondrait à des enjeux qui vont bien au-delà de notre territoire.

3. Etudier une voie express sur la A104 et N2 de Lagny à Roissy CDG

→ De la même manière, la création de voies express sur le réseau routier structurant dépasse le cadre de compétence des collectivités de notre territoire et implique des études à l'échelle régionale. Le PLM n'est donc pas compétent sur le sujet. Néanmoins, l'enjeu d'une liaison facilitée vers la plateforme aéroportuaire de Roissy CDG a bien été identifié localement et fait partie des sujets que le territoire propose de continuer à porter dans le cadre de son action 24 et de la mesure « Poursuivre la défense des intérêts du territoire » auprès des acteurs supra-territoriaux concernés.

4. Etudier la faisabilité de sillons réservés aux trains du quotidien pour relier Val d'Europe à Roissy CDG

→ La solution d'ouvrir les OuiGo aux usagers du quotidien depuis/vers Roissy CDG a déjà été évoquée avec la SNCF. Toutefois, actuellement, le modèle économique du service ne permet pas d'ouvrir le tronçon entre Marne-la-Vallée Chessy et Roissy-CDG aux porteurs d'un passe Navigo. En effet, le nombre de places disponibles ne pourrait pas être garanti sans réservation et ne peut donc pas répondre à un besoin de transport quotidien. Les collectivités locales continuent néanmoins d'appuyer sur ce point.

5. Etudier une voie réservée à des modes doux ou collectifs de Lagny à Val d'Europe

→ Une liaison avec un bus en site propre avait été imaginée sur la RD231 sur l'itinéraire de l'actuelle ligne 42. Toutefois, Ile-de-France Mobilité a dû prioriser les nombreux projets identifiés sur l'Ile-de-France et a souhaité privilégier l'axe Esbly <> Val d'Europe (TCSP EVE).

L'emprise centrale réservée sur la RD231 commençant à être « grignotée » par des voies routières de tourne-à-gauche visant à irriguer les nouveaux quartiers limitrophes de la RD231, le Département a proposé de prendre à sa charge l'étude d'aménagements en faveur du bus sur ce tronçon. Des couloirs d'approches à proximité des différents carrefours permettant de prioriser le flux des bus au détriment des voitures seront réalisés courant 2024.

6. Résoudre le problème du pont en X de franchissement de la voie ferrée à Lagny/Thorigny/Pomponne

→ Le pont en X est un point dur de circulation majeur sur le territoire. Plusieurs études ont tenté de trouver une solution pour supprimer le goulot d'étranglement formé par cet ouvrage d'art. Toutefois, la multiplicité des acteurs concernés (Département, SNCF Réseau, communes...etc.), ainsi que la complexité des enjeux n'ont pas permis de faire émerger une solution pour le moment. Néanmoins, ce sujet reste un cas de préoccupation pour de nombreux acteurs locaux.

L'étude de requalification du cœur urbain de Marne-et-Gondoire menée par la SPLA de Marne et Gondoire prévoit normalement de se pencher sur ce sujet.

En l'absence de solution immédiate et de porteur de projet identifié, aucune action opérationnelle n'a pu être inscrite sur les 5 ans du plan d'actions du PLM

Commentaires de la commission

Le SDRIF qui s'impose au PLM prévoit une densification de l'urbanisation ce qui entraînera parallèlement une augmentation du nombre de véhicules circulant sur le territoire sur un réseau routier parfois saturé. L'équation urbanisation et fluidité du trafic automobile paraît quasi insoluble, car même si la part modale de la voiture devrait diminuer, le nombre de véhicules augmentera avec un maillage routier quasi identique.

Les mesures à réaliser à court ou moyen terme sont le doublement de l'avenue Hergé, le diffuseur Sycomore, l'élargissement du carrefour de l'obélisque (mesures E 14-1 à E 14-4). Les autres mesures n'étant qu'au stade des études. Outre le traitement des points noirs déjà identifiés de nouvelles infrastructures paraissent indispensables pour associer l'usage de la voiture et les modes actifs.

Le projet de TSCP EVE entre Esbly et l'hôpital de Jossigny devrait intégrer une piste cyclable.

Comme déjà évoqué précédemment, le pont en X présente une difficulté majeure et ne permet pas d'envisager une fluidification du trafic routier aussi bien à court terme qu'à moyen terme. La commission ne peut que constater que SIEMU n'a guère de possibilité d'agir et regretter cette situation.

Infrastructures routières

La commune de Villeneuve-le-Comte, insiste sur le point dur n°31 du dossier (saturation de la RD 231), demande l'inscription de ce projet d'infrastructure routière au PLM.

« 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.

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. **La commune de Villeneuve le Comte demande l'inscription de ce projet d'infrastructure routière au PLM.** 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. 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. 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.

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. »

Quelle réponse le SIEMU peut apporter sur deux points :

- Comment traiter le problème de saturation de la RD 231,
- L'inscription de ce projet d'infrastructure routière au PLM. ?

Réponse du SIEMU :

Concernant la congestion de la RD231, ce constat a été relayé au Département à plusieurs reprises avant et pendant l'élaboration du PLM. A ce jour, mis à part l'élargissement du rond-point de l'obélisque, il n'est pas prévu de doublement de la RD231.

Le SIEMU est bien conscient de cette problématique et alerte de manière régulière les décideurs sur ce sujet qui pénalise l'accès au territoire en voiture mais également impacte fortement la ligne de bus n°32.

L'absence d'engagement de la part du Département, y compris sur des études, ne permet pas d'inscrire ce projet au plan d'actions du PLM qui vise à être uniquement constitué d'actions ayant fait l'objet d'un engagement de réalisation de la part de son maître d'ouvrage, d'une estimation budgétaire et d'un calendrier prévisionnel.

Néanmoins, les acteurs locaux restent mobilisés et le sujet de la RD 231 sud est le premier point listé dans la mesure H.24.3 visant à poursuivre la défense des intérêts du territoire auprès des autorités compétentes, notamment sur des sujets dépassant le cadre du PLM (hors champs de compétence local, hors périmètre ou hors durée du PLM) – (p. 141 de la Pièce 1 - Rapport du PLM).

Le SIEMU pourra de nouveau relayer ce sujet lors de ses points réguliers avec le Département.

Commentaires de la commission

La RD 231 étant une route départementale, il n'y a que le département de Seine-et-Marne qui peut prévoir les travaux permettant de la décongestionner. Tant que le département n'aura pas fait d'études pour envisager des travaux aucune action ne pourra être inscrite dans le projet de PLM.

La commission est consciente que le SIEMU remonte les difficultés auprès du département et ne peut être qu'un relais.

« 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 »

« 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 »

« PLM et ralentisseurs. 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. »

Quelle est la position du SIEMU sur les ralentisseurs notamment sur le fait qu'il serait source de pollution ?

Réponse du SIEMU :

Le ralentisseur constitue, pour les gestionnaires de voirie, une solution simple et peu coûteuse pour ralentir la vitesse des automobilistes et donc pour apaiser la voirie. Le SIEMU est informé de la mise en cause de ce dispositif par plusieurs associations et médias pour son rôle en matière de pollution et d'augmentation des nuisances sonores.

Le SIEMU a pris connaissance des évaluations conduites par les détracteurs de ces systèmes mais doit également reconnaître son utilité en matière d'apaisement de la circulation. Le rôle du SIEMU est donc de veiller à ce que ces dispositifs soient utilisés à bon escient et que d'autres solutions aient été étudiées (chicanes, radars pédagogiques, régime de priorité à droite – privilégié à Collégien par exemple).

A noter que, lorsqu'un tel projet lui est soumis, le SIEMU encourage la mise en place de ralentisseurs de type « coussin berlinois » en lieu et place des surélévations de chaussée en plateaux car ils permettent de réduire les vitesses des automobilistes tout en limitant les sources d'inconfort (mouvement de caisse, vibrations, nuisance sonore, frein à la progression pour les cyclistes) pour les bus et les vélos. Cependant, ceux-ci ne permettent pas de réduire la vitesse des deux-roues motorisés.

Commentaire de la commission

Le SIEMU reconnaît l'intérêt des ralentisseurs pour apaiser la voirie et il est plutôt favorable aux coussins berlinois car ils présenteraient moins de désagréments pour les utilisateurs de la voirie.

« Fiche Créer de nouvelles infrastructures routières en lien avec le développement du territoire : 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. »

Le SIEMU soutient-il dans le cas d'ouverture de nouvelles voiries la création de pistes cyclables ?

Réponse du SIEMU :

L'article L.228-2 du code de l'environnement issu de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) indique qu'« à l'occasion des réalisations ou des

rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation ». Cette obligation a été étendue aux voiries hors agglomération par la loi LOM (Art. 228-3 du Code de l'Environnement).

Le SIEMU, en tant qu'acteur public, ne peut que soutenir l'application de la loi ! Concrètement, lorsque des projets d'aménagement lui sont soumis, le SIEMU rappelle, si nécessaire, cette obligation et, au-delà, l'intérêt de cette mesure. Il ne dispose néanmoins pas de pouvoir coercitif.

Commentaire de la commission

La commission note que le SIEMU demande que la loi LAURE soit respectée pour la création de pistes cyclables mais il n'a pas de pouvoir de l'imposer.

Pont en X

Le Pont en X, présenté comme point noir dans le dossier, a fait l'objet de nombreuses observations et est abordé dans le thème précédent sur l'intermodalité.

« Défi 5 : Usage des modes de transports motorisés

Constatation : Le pont en X de Lagny Pomponne Thorigny est le point noir du secteur, qui impacte les usages mais aussi les conditions de vie.

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 Dampmart) et la D934 pour désengorger le réseau D334D418 et D334 et permettre un accès vers la gare RER de MLV Chessy.

Propositions : 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. »

« 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 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...!

Localement, la problématique du "pont en X" (Thorigny-Lagny-Pomponne) est un véritable nœud 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.»

Réponse du SIEMU :

Comme évoqué plus haut (p. 40 « Volet Intermodalité) et p.45 (automobile), le franchissement du pont en X est effectivement une problématique bien identifiée par les acteurs locaux.

Néanmoins, aucune solution ne fait l'objet d'accords technique et politique pour le moment.

Le principe d'un second franchissement routier plus à l'est sur la Marne avait effectivement été un temps évoqué. Par ailleurs, de nouvelles opportunités au niveau du pont actuel ont été identifiées sous réserve de coordonner un projet d'aménagement dit « du cœur urbain de Marne et Gondoire » et l'évolution des infrastructures routières et de déplacement (possible création d'une passerelle piétonne). Toutefois, aucun consensus n'a émergé à ce jour.

En l'absence de solution immédiate et de porteur de projet identifié, aucune action opérationnelle n'a pu être inscrite sur les 5 ans du plan d'actions du PLM.

Commentaires de la commission

Comme déjà évoqué précédemment pour la congestion de la RD 231, aucune action opérationnelle ne peut être inscrite dans le PLM tant que les acteurs concernés n'ont pas identifié de solutions

Pour le pont en X abordé dans différents thèmes, il n'est seulement inscrit dans la mesure E 14-8 des études de solutions de réaménagement du pont en X.

Une association signale que le trafic de transit dans Collégien pose effectivement un gros problème, et l'auteur demande à la commune de travailler sur le plan de circulation.

Association Mieux se Déplacer à Bicyclette - antenne Marne-la-Vallée:

« Trafic de transit à Collégien :

La ville doit travailler sur son plan de circulation pour qu'elle ne puisse plus être traversée en ligne droite par du transit (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. 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.

*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 »

Que peut en dire le SIEMU ?

Réponse du SIEMU :

La solution actuellement privilégiée par la commune de Collégien repose sur la suppression du muret de l'A104 empêchant les automobilistes et autres usagers de la route en provenance de la RD471 de prendre la sortie permettant d'atteindre le secteur de Bay 2.

Toutefois, à ce stade, cette solution n'est pas validée par les services de l'Etat pour des raisons de sécurité.

Au regard du schéma viaire, il est difficile d'envisager de dévier la circulation par une autre voie que l'avenue Michel Chartier. En effet, le reste du tissu urbain de Collégien est essentiellement résidentiel et cela pourrait donc occasionner d'autres nuisances par ailleurs.

Par ailleurs, l'avenue Michel Chartier accueille les lignes 13 et 46 à destination de la gare de Torcy. Une dissociation des itinéraires des bus n'est jamais favorable à l'usage des transports en commun (manque de lisibilité, arrêts dissociés selon le sens...).

Sans préjuger des choix à réaliser, le PLM prévoit simplement d'étudier la mise en œuvre de solutions visant à limiter le trafic de transit dans le centre-ville de Collégien (Mesure E.14.10). A ce titre, différentes options pourront être envisagées par la commune de Collégien et les autres partenaires concernés.

Commentaire de la commission

La commission prend acte de la réponse du SIEMU qui précise que la circulation routière sur Collégien est une question envisagée dans le PLM mesure E14-10 avec une étude de la mise en œuvre d'une solution à court terme et celle-ci pourra être suivie dans le cadre de l'observatoire de mobilités envisagé dans l'axe H.

Une proposition concernant la passerelle vers Ferrières.

: « Passerelle vers Ferrières

Ce projet a été validé pour un prix exorbitant. Pourquoi ne pas faire plutôt un encorbellement du pont existant, projet moins onéreux qu'une passerelle et qui permettrait des économies pour ailleurs. »

Cette proposition paraît-elle réaliste au SIEMU ?

Réponse du SIEMU :

Le SIEMU ne dispose pas des études préliminaires ayant permis de déterminer la solution technique la plus satisfaisante. Par ailleurs, le projet, attendu de très longue date par les élus de Ferrières-en-Brie et de Bussy-Saint-Georges pour sécuriser les déplacements piétons et cycles entre ces deux communes

est actuellement en phase pré-opérationnelle. Les appels d'offre auprès des entreprises de construction seront lancés dans les prochaines semaines pour un chantier programmé du printemps à l'automne 2024. La solution technique retenue (nouvel ouvrage) ne peut plus être remise en question aujourd'hui sans impacter gravement le planning de réalisation du projet.

Commentaire de la commission

La commission prend acte de la réponse du SIEMU qui précise non seulement que les études ont été faites mais que le choix de la passerelle entre Ferrières et Bussy ne peut plus être remis en cause car au stade des appels d'offre.

Améliorer la sécurité routière

La départementale D21 à Villeneuve-Saint-Denis a été signalé comme accidentogène

« 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 ».

« 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. »

Que peut répondre le SIEMU ?

Réponse du SIEMU :

Ces constats pourront être relayés à la commune et traduisent bien la nécessité d'apaiser la circulation et le difficile partage de la voirie dans les centre-bourgs.

Malgré une limitation de la vitesse à 30 km/h et la présence de ralentisseurs en entrée de ville (entrée ouest), ce secteur fait bien partie des zones dont l'apaisement est recommandé par le PLM mais qui n'a, pour le moment, pas fait l'objet d'engagement de la part de la commune de Villeneuve-Saint-Denis sur la période 2023-2027.

En outre, comme indiqué plus haut, l'apaisement de la circulation dans le centre-bourg est conditionné à la mise en œuvre d'un plan d'action plus large (renforcement des alternatives à l'automobile, détournement du trafic de transit etc.)

Commentaires de la commission

Sans attendre les mesures à plus ou moins long terme comme des alternatives à l'automobile, la commission s'interroge sur la possibilité de la commune de prendre des mesures relevant de sa responsabilité concernant la sécurité routière comme la limitation de la vitesse, des ralentisseurs. Le SIEMU ne peut se substituer à la commune, mais lui apporter son soutien (voir thème1)

Des points particuliers ont été signalés.

« Carrefour entre la rue Charles Vaillant et le chemin de la Haillette à CHALIFERT. Les échanges au niveau de ce carrefour sont devenus compliqués et dangereux. Nous demandons une étude du réaménagement de ce carrefour. Voir plan joint.

PS : Nous attendons avec impatience la déviation de JABLINES et de CHALIFERT. »

« 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.»



« Clarifier les priorités au Gibet 77174. Possible de mettre un panneau pour rappeler la priorité à droite aux usagers de la départementale traversant le Gibet ?

Que peut en dire le SIEMU ?

Réponse du SIEMU :

Concernant le carrefour entre la rue Charles Vaillant et le chemin de la Haillette à Chalifert :
Ce carrefour n'a pas fait l'objet d'autre signalement préalable à l'arrêt du projet de PLM concernant des problématiques d'insécurité. Il ne fait donc pas partie des points durs de sécurité identifiés dans le PLM. Les « échanges » cités dans la contribution ne sont plus censés avoir lieu puisque la rue Charles Vaillant est désormais en sens unique vers le nord sauf pour les bus.

Le carrefour géré par une ligne de stop avancée n'empêche a priori pas la visibilité avant l'insertion. Peut-être s'agirait-il de réduire la vitesse sur le chemin de la Haillette ? Ce sujet fera l'objet d'un signalement à la commune.

Concernant la sécurité des piétons et autos à Magny-le-Hongre et la gestion des espaces verts :
L'entretien des espaces verts ne fait pas directement partie du champ d'actions des PLM. Toutefois, lorsque ceux-ci compromettent la sécurisation des traversées, il peut s'agir d'un sujet à relayer et d'une sensibilisation à effectuer auprès des communes.

D'un point de vue efficacité, le plus simple reste néanmoins que les usagers effectuent ce type de réclamation directement auprès des mairies qui peuvent ensuite rapidement mobiliser leur services techniques ou chargés des espaces verts.

Concernant la signalétique au Gibet, le contexte des deux carrefours du Gibet mériterait en effet d'être clarifié. En principe, en l'absence de panneau, la règle à appliquer est bien celle de la priorité à droite. Dans ce cas précis, la route concernée est une route départementale limitée à 50 km/h sur sa traversée du hameau et le panneau de fin de zone 50 est implanté juste après le second croisement avec la rue Pierre Demay, ce qui peut inciter les véhicules à réaccélérer sans faire attention à l'intersection. Ce sujet sera relayé à la commune et à l'Agence Routière Départementale du Département de Seine-et-Marne.

Commentaires de la commission

Concernant l'observation de Chalifert, la circulation a été modifiée dans la commune avec la mise en place de circulation à sens unique et de nouvelles habitudes sont à prendre. Les intervenants précisent attendre la déviation, celle-ci est bien mentionnée comme mesure E 14-7 au stade de finalisation des études et devrait être réalisé à l'horizon du PLM.

Pour Magny le Hongre, la commission n'a pas de commentaire à faire à la réponse du SIEMU.

Pour la traversée du hameau du Gibet, même si un panneau ne semble pas s'imposer dans le strict respect du code de la route, la priorité à droite pourrait être signalée avec l'accord du département.

Stationnement automobile

Le stationnement sur la commune de Bussy-Saint-Georges est cité en exemple

« Réduction du stationnement en surface.

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 les 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 »

Le SIEMU a-t-il une position sur cette question. Est-ce transposable dans d'autres communes du territoire ?

Réponse du SIEMU :

Si nous comprenons bien, la contribution estime que la commune de Bussy-Saint-Georges doit procéder à la suppression de places de stationnement au lieu de les rendre payantes au-delà de l'hypercentre. Cette remarque est plutôt critique vis-à-vis de la mesure mise en place par la commune en amont du PLM.

Un premier point est que la commune a bien identifié que le levier du stationnement était un levier majeur pour faire évoluer les pratiques de mobilité sur son territoire, ce qui est plutôt positif.

Cette contribution va tout à fait dans le sens de ce qui est proposé dans le PLM qui est d'inciter à une véritable réflexion autour du sujet du stationnement dans les centres-villes, notamment au travers d'études permettant d'objectiver le besoin et l'usage réel du stationnement sur voirie.

Pour ce qui est de la tarification du stationnement autour des pôles gares et dans les hyper-centres, il s'agit d'une mesure forte dont les effets sont toutefois très différents selon la réglementation mise en place : privilège donné à la rotation ou, au contraire, au stationnement de longue durée pour les résidents.

Il convient de rappeler que l'acceptabilité d'une telle mesure réside également dans les alternatives dont disposent les automobilistes concernés pour stationner leur véhicule. Dans le cas de Bussy-Saint-Georges, la commune a considéré que l'offre alternative était conséquente (RER, Bus, trottinettes et vélos en libre-service) et les solutions de report existent (parking-relais, offre résidentielle).

Enfin, le succès de ce type de mesure est conditionné au contrôle du respect de la réglementation ce qui suppose des moyens humains (Agents assermentés de contrôle du stationnement) et/ou technologiques (vidéoverbalisation) importants.

D'autres communes du territoire pourraient lancer ce type de réflexion mais les solutions retenues pourraient être différentes pour s'adapter au contexte local. Dans le cadre du PLM, plusieurs communes se sont engagées à la réflexion pour la mise en place d'une réglementation (Chessy, Montévrain, Serris ...) et d'autres communes se sont engagées à étudier le sujet du stationnement.

Enfin, peu de communes sont enclines à supprimer du stationnement sur voirie alors même que la réserve de stationnement dans les parkings ou les parcelles privées est importante et permettrait de libérer l'espace public au profit des autres modes. En effet, la rue Malraux à Bussy-Saint-Georges dessert des pavillons avec garages ainsi que des collectifs bénéficiant de places de stationnement en souterrain.

Plusieurs actions concrètes inscrites au PLM vont dans le sens de la réduction du stationnement sur voirie : optimiser l'usage du stationnement privé existant, notamment via des discussions avec les bailleurs et par la sensibilisation du grand public, ou encore la suppression des places de stationnement à moins de 5m des passages piétons.

Le sujet de la suppression des places de stationnement reste néanmoins très politique et se heurte à l'argument de la forte motorisation des ménages sur notre territoire.

Seules des études de stationnement poussées permettraient d'objectiver le besoin réel de stationnement au regard de l'offre déjà existante sur les parcelles privées.

La mesure E.16.10 visant à « étudier et suivre l'évolution de la demande de stationnement » est justement prévue pour motiver ce type de prise de décision (cf. p. 99 à 102 du Rapport du PLM – Pièce 1).

Commentaires de la commission

La réponse du SIEMU est très complète et des mesures sont bien envisagées dans le projet de PLM (E16-1 à E 16-11).

Des capacités de stationnement privé sont sous utilisées et le SIEMU souligne l'importance de la pédagogie pour inciter l'usage des parkings privés quand ils existent plutôt que le stationnement sur voirie.

Les observations n°16 et n°49 traitent du problème des charges électriques sur le territoire. Les questions portent sur :

- Le manque d'indication sur les lieux où elles se trouvent,
- Le nombre de bornes disponibles,
- Le manque d'informations sur leurs utilisations,
- L'exclusion des véhicules non électriques.

Quelles réponses pouvez-vous apporter à ces questions ?

Réponse du SIEMU :

La méconnaissance des emplacements des bornes de recharge provient a priori d'un manque de communication de la part des acteurs ou d'un défaut de recherche car les outils existent, mis en place et géré par des acteurs privés (Chargemap par exemple : [Carte des bornes de recharge pour voitures électriques | Chargemap](#)) ou publics ([Recharge électrique - Bison Futé \(bison-fute.gouv.fr\)](#)). Ces informations pourraient effectivement être relayées via les nouveaux outils de communication du SIEMU.

Par ailleurs, concernant le déploiement de nouvelles bornes, le Syndicat Départemental des Énergies de Seine-et-Marne a porté la réalisation d'un SDIRVE (Schéma Directeur pour les Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques) à l'échelle du Département. Dans ce cadre, un recensement des bornes existantes a été effectué et un certain nombre de nouvelles bornes de recharges électrique d'initiative privée ou publique ont été identifiées pour permettre un maillage suffisant permettant le déploiement des véhicules électriques.

En ce qui concerne les maitres d'ouvrage publics, 129 bornes devraient ainsi être déployées par la CAMG et 64 par VEA sur la durée du PLM.

Le déploiement de ce type de service est donc bel et bien en cours sur le territoire

Concernant la rapidité de charge des bornes électriques évoqué dans la contribution, les bornes implantées sur le territoire doivent tenir compte de la capacité du réseau électrique local et il n'est probablement pas possible d'implanter les mêmes bornes le long des autoroutes et sur l'espace public dans les centres-bourgs.

Enfin les impacts de la Zone à Faible Emission (ZFE) n'ont pas été évalués proprement dit, néanmoins l'impact potentiel pour les habitants de grande couronne les plus modestes très dépendants de la voiture mais qui ne seraient pas en mesure de s'équiper d'un véhicule moins polluant a été porté à la connaissance d'IDFM dans le cadre de la révision du PDUIF.

Commentaire de la commission

Cette question des bornes électriques est aussi traitée dans l'axe F Management et les services de mobilité.et les mesures F17-8 à F 17-11

La question du stationnement au niveau des pôles gares est également un problème soulevé.

« 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.

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.

5 / Beaucoup d'usagers utilisent le pôle gare RER de Torcy qui lui est déjà a 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 ?

6 / Qui dit plus de voitures, dit augmentation des parkings P+R, mais plus de voitures aux heures de pointes du matin et du soir (6h00 > 9h00 et 17h00 > 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.

Association Mieux se Déplacer à Bicyclette - antenne Marne-la-Vallée et Observation n°86 par mail de MDB Marne-la-Vallée

« 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). L'échec total de la requalification de l'avenue du clos saint Georges à Bussy-Saint-Georges en est un exemple. Il faut dédier 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 **de ne pas en faire un point de blocage systématique pour une amélioration de nos rues et routes.**

Sur les règles de stationnement

Il faut informer = rappeler les règles et sanctionner si elles ne sont pas appliquées. **La sensibilisation est essentielle mais insuffisante**, personne n'y pense au quotidien dans ses déplacements : on va d'un point A à un point B

Il serait aussi important **d'évaluer quel est l'usage réel des places de stationnement existantes, y compris aux abords des commerces** : en ville très souvent les commerçants surestiment le nombre de clients qui viennent en voiture qui servent en fait plutôt à du stationnement riverain. Il paraît indispensable de mener des **enquêtes de stationnement + enquêtes sur le moyen de déplacement auprès des clients directement**. Les associations peuvent aider à communiquer sur le sujet, diffuser des questionnaires minutes, etc »

Les problématiques abordées sont :

- Le développement des parkings silos,
- Faire payer le stationnement à l'usage et non plus au mois,
- Le débordement du stationnement dans les rues adjacentes,
- Faire de la répression sur les stationnements non réglementaires,
- Faire de la sensibilisation et des enquêtes de stationnement. Que peut répondre le SIEMU ?

Réponse du SIEMU :

Le développement de parking silos représente un budget important et nécessite des emprises considérables.

Des expérimentations de parking silos mutualisés sont envisagées dans certaines ZAC portées par l'EPA, notamment dans des secteurs de zones d'activités afin de limiter l'emprise du stationnement au sol. En ce qui concerne les milieux plus urbains, la problématique est déjà, dans un premier temps, la sous-utilisation des parkings privés (sur parcelle ou en souterrain) qui entraîne un stationnement sur voirie.

Par ailleurs, un équilibre subtil est à trouver entre fournir des places de stationnements automobile supplémentaire et limiter l'accès aux centres-villes des véhicules individuels en incitant à l'usage des autres modes.

Pour reprendre l'exemple du pôle gare de Lagny-Thorigny, le stationnement automobile n'est a priori pas jugé saturé autour du pôle gare de Lagny-Thorigny qui bénéficie par ailleurs d'autres alternatives, en bus notamment, pour rejoindre le pôle gare depuis les communes alentour.

Pour ce qui est de la tarification, la plupart des parking-relais payants proposent à la fois des abonnements et de la tarification horaire pour répondre aux besoins induits par le rabattement en gare occasionnel ou l'accès aux services et commerces de centre-ville. La modulation du tarif selon l'usage peut être un point à étudier.

La réflexion sur les parkings-relais doit avoir lieu de manière globale et faire l'objet d'une harmonisation à l'échelle du territoire. En effet, la saturation du parc-relais de Torcy est notamment dû à sa gratuité alors même que les autres parc-relais alentours sont désormais payants.

En principe, le stationnement doit être réglementé en payant ou en zone bleue dans un large périmètre autour des parc-relais afin d'éviter tout débordement sur la voirie. Ce principe renvoie aux communes la responsabilité d'assurer un contrôle effectif du stationnement sur voirie. Le PLM incite donc les communes à renforcer les dispositifs de contrôle et de verbalisation.

Dans le cas de Torcy, les parkings des centres commerciaux situés à proximité réglementent désormais leur accès et rendent payant le stationnement au-delà de 4h en semaine.

Enfin, concernant la sensibilisation et les enquête de stationnement, cela correspond tout à fait au contenu de la fiche-action n° 16 du plan d'action du PLM.

Commentaires de la commission

Le stationnement est un réel problème aussi bien à proximité des pôles gares que dans les zones résidentielles. Comme le souligne le SIEMU, cette question est abordée dans la fiche 16 avec un certain nombre de mesures qui dépendent des communes et de leur document d'urbanisme. A noter que 19 communes respectent les recommandations du PDUIF et 8 communes devraient le faire d'ici 2028. Les communes restantes devraient elles aussi respectées le PDUIF.

4.2.6 – Thème 6 : Management et services de mobilité

L'objectif du PLM est de favoriser le développement des mobilités innovantes et partagées pour les déplacements ne pouvant être assurés par les modes actifs et les transports collectifs.

Covoiturage

Le covoiturage s'insère bien dans l'objectif du PLM.

« Pourquoi dans ce cas ne pas profiter des espaces en bordure d'autoroute sur la sortie 13 pour créer un parking, une aire de covoiturage qui délesterait l'A4 de centaines de voiture et allègerait le budget des habitants du Sud-Est du département, contraint à l'usage de leur automobile ?

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 attitré si une application permet de coordonner l'arrivée et le départ depuis cet échangeur.

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. »

« Augmenter et privilégier le développement du co-voiturage pour le travail (quand cela est possible) »

Quel levier peut avoir le SIEMU pour encourager le covoiturage ?

Réponse du SIEMU :

L'implantation d'un pôle d'échange multimodal est envisagée au niveau du futur échangeur du sycomore afin de faciliter une certaine intermodalité en rassemblant une aire de covoiturage, des lignes de bus express et du stationnement vélo. Une voie réservée aux covoitureurs et bus est également à l'étude sur l'A4 en lien avec la création de ce pôle.

Par ailleurs, deux communes projettent de réaliser des aires de covoiturage sur le secteur du Val d'Europe. Ces projets ont été inscrits au PLM.

Commentaires de la commission

Le projet de PLM intègre des actions en faveur du covoiturage inscrites dans sa fiche de mesures F 17. La commission relève que le nombre d'aires de covoiturage envisagé est limité à l'échelle du territoire, seulement trois : une associée à l'échangeur du Sycomore, une sur la commune de Bailly-Romainvilliers et une sur la commune de Magny-le-Hongre.

Il est important que le SIEMU poursuive le dialogue avec le département pour la réalisation de nouvelles aires de covoiturage dans le cadre du schéma directeur départemental. Egalement envisager la création de stations locales pour mailler plus finement le territoire. Ces stations locales pouvant bénéficier d'une aide du département et être créées rapidement en réservant des places de stationnement sur des parkings

existants. Le département de Seine-et-Marne encourage cette solution plus économique. L'information pourrait être disponible sur le futur outil de communication remplaçant le Portail des Mobilités.

Les véhicules à faible émission

La commission note que bien qu'il ait été souhaité dans le suivi du PLM un bilan carbone et des indicateurs de suivi, aucune observation n'a été relevée concernant les véhicules à faible émission

Réponse du SIEMU :

La réalisation d'un bilan carbone s'avèrerait certes intéressante mais nécessite de bénéficier de données fines sur les déplacements qui n'existent pas à l'heure actuelle à l'échelle de notre territoire. En effet, nous pouvons estimer le nombre de déplacements effectués chaque jour selon les différents modes sur la base de la répartition des parts modales que nous avons reconstituées. En revanche, nous ne bénéficions d'aucune indication sur la durée ou la distance moyennes de chacune de ces trajets. En effet, les données de la dernière Enquête Globale Transports (EGT) d'Ile-de-France Mobilités ne permettent pas de dégager des données propres à notre territoire.

Commentaires de la commission

La commission prend acte du fait que le SIEMU ne dispose pas de données lui permettant de réaliser un bilan carbone.

Elle note que le projet de PLM prévoit des mesures propres à la limitation des GES traduites dans la fiche F15 actions F15-5 à F 15-11 avec le développement des véhicules à faible émission ainsi que le renouvellement de la flotte publique, les bus roulant au GNV, la création de bornes de recharges électriques.

4.2.7 – Thème 7 : Marchandises

Le PLM a pour objectif de donner un cadre à l'organisation du transport de marchandises avec la mise en place d'un acteur coordinateur. Un intervenant pose plusieurs questions

«Fiches Axe G Marchandises :

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.»

Est-ce que le SIEMU peut confirmer qu'aucune suite n'a été donnée à la proposition d'intégrer dans le programme InterLUD comme le mentionne l'intervenant ?

Le SIEMU peut-il encourager les collectivités et les professionnels à intégrer InterLUD afin de favoriser un transport de marchandises en ville décarboné et plus économe en énergie ?

Le SIEMU est-il déjà en relation avec des acteurs s'impliquant dans une charte de logistique urbaine citée en relation avec la ZFE métropolitaine ? Si non le prévoit-il ?

Réponse du SIEMU :

Le SIEMU a bien pris note de l'existence de ce programme mais n'identifie pas, sur la base des éléments figurant dans la contribution, à quelle proposition l'auteur fait référence. Un échange sur ce point avait eu lieu avec un participant en marge d'une instance de concertation et le SIEMU avait indiqué qu'il étudierait le sujet.

Dans le cadre des réflexions à mener, de la gouvernance à mettre en place sur le sujet et des contacts à

nouer avec les acteurs du secteur, le SIEMU pourra donc, ainsi qu'indiqué, approfondir la question d'une adhésion du territoire au programme InterLUD ou d'une promotion du dispositif auprès des acteurs concernés.

Le SIEMU n'est pas associé à la mise en œuvre d'une charte de logistique urbaine mais cet outil, comme divers autres, pourrait émerger des réflexions naissantes sur le sujet que le SIEMU entend coordonner.

Commentaire de la commission

Le programme InTerLud vise le déploiement d'actions volontaires pour le transport de marchandises en ville dans le cadre de chartes de logistique et d'actions volontaires portées par les collectivités territoriales et les acteurs économiques. La commission encourage le SIEMU à approfondir la question pour envisager que les acteurs du territoire intègrent le programme InTerLud en complémentarité avec les mesures envisagées dans le projet de PLM d'un observatoire « Mobilité et Foncier » et d'une instance de gouvernance « Mobilité des marchandises ».

Une intervenante s'inquiète de la réalisation d'une unité de méthanisation.

« Transport des marchandises

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... »

Que peut répondre le SIEMU sur l'impact prévisible du trafic routier induit par la méthanisation ?

Réponse du SIEMU :

Le SIEMU n'étant jusqu'à présent pas positionné sur le sujet du transport de marchandises, le projet d'une usine de méthanisation et son potentiel impact sur la circulation n'ont pas été portés à sa connaissance. Néanmoins, les réflexions sur le transport de marchandises seront initiées dans le cadre de ce plan et ce type de cas de figure pourra être étudié.

Commentaire de la commission

La commission n'a pas de commentaire à faire

4.2.8 – Thème 8 : Pilotage, animation et suivi des politiques de déplacement

Le PLM a pour objectif d'anticiper l'évolution des besoins en lien avec l'urbanisation à venir, les nouveaux réseaux de transport pour tendre vers la multimodalité. Dans le cadre du suivi du PLM, plusieurs questions posées :

Celle du bilan carbone

« *Bilan carbone des déplacements* : 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 centres commerciaux et ZAE, hôpital de Jossigny et centres médicaux, entreprises »

Quelle réponse peut apporter le SIEMU à cette proposition ?

Réponse du SIEMU :

Le SIEMU ne dispose malheureusement pas de données suffisamment fines pour réaliser ce travail qui serait effectivement intéressant même si très lourd à mettre en œuvre. Les répartitions modales actuelles ont déjà dû être reconstituées sur la base des données INSEE et des enquêtes EGT mais nous n'avons pas de détail, à l'échelle de notre territoire, concernant les différents motifs et origines-destination des déplacements ce qui rend impossible la réalisation d'un bilan de ce type.

Commentaires de la commission

Les Plans Climat Air-Energie Territoriaux de CAMG et VAE présentent sur leur territoire le bilan des

émissions des GES selon la méthode Bilan carbone. Les estimations liées aux transports représentent la part principale mais il apparaît difficile, comme le précise le SIEMU, d'affiner selon les motifs. De plus cette action ne peut être dévolue au SIEMU dans ses missions. On peut cependant noter par exemple que dans le plan d'actions du PCAET du VAE la fiche 2.3.1 prendra en compte les émissions GES associées aux déplacements des élus et des agents dans le cadre de leur fonction, aux déplacements domicile-travail et aux déplacements des visiteurs de VEA.

Indicateurs de suivi

« 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). »

La commission note la satisfaction de l'auteur de voir le SIEMU tenir compte de la recommandation de l'autorité environnementale sur le sujet, et sur le fait d'associer le public au sujet.

« Il est important d'avoir des indicateurs pour le suivi de la mise en œuvre 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 œuvre 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. »

Quelle est votre réponse à l'établissement d'indicateurs de suivi ?

Réponse du SIEMU :

Une véritable réflexion a eu lieu sur les indicateurs de suivi.

Toutefois, il était important d'en limiter le nombre afin de s'assurer de la capacité du SIEMU à les suivre individuellement.

Un état de référence des indicateurs de suivi a été produit pour chaque indicateur lorsque la donnée existait.

En revanche et par exemple, il n'était pas envisageable de recenser finement le linéaire de voirie apaisé sur les 31 communes du territoire sur l'échelle de temps d'élaboration du PLM.

Il est toutefois bien prévu d'effectuer ce travail dans le cadre de l'observatoire des mobilités.

Par ailleurs, le SIEMU a bien sûr été vigilant à ce que le plan d'actions du PLM constitue une feuille de route opérationnelle et ne devienne pas un simple catalogue d'intentions.

Le bureau d'études Transitec ainsi que le SIEMU se sont donc attachés à récupérer un maximum d'informations auprès des nombreux partenaires impliqués concernant chacune des actions du PLM. Ainsi, les modalités de gouvernance et de mise en œuvre de chacune des mesures sont systématiquement présentées sur les fiches actions.

Il est ainsi important de noter que toutes les actions comportent a minima un pilote et un calendrier de mise en œuvre. Des actions ont été supprimées lorsque cela n'était pas le cas afin de garantir l'opérationnalité du PLM.

Cela implique également que le plan d'actions du PLM reflète les engagements réels des partenaires et ne permettent pas d'envisager des actions qui ne soient pas portées localement, politiquement ou financièrement.

Commentaires de la commission

La commission souscrit à la réponse du SIEMU : le projet de PLM s'est élaboré en tenant compte des informations recueillies auprès de tous les partenaires impliqués au cours de la phase de concertation dont la pièce 2 du dossier montre à notre sens l'exhaustivité. Les actions H24 et H25 montrent la mission du SIEMU au cours de la durée du PLM auprès des différents acteurs et le suivi de la mise en œuvre des réalisations dans le cadre de la mise en place de l'observatoire des mobilités de Marne-la-Vallée.

Dans le cadre du suivi, est faite la demande suivante d'un inventaire annuel des kilomètres parcourus à vélo, réalisation en coopération avec les cyclistes.

« Une demande à l'agglo :

- Faire chaque année un inventaire des kilomètres réalisés,
- Coopération avec les cyclistes (individuel ou en association) qui connaissent bien le terrain : proposition un comité trimestrielle

« 2. Les cyclistes jugent...

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 analysées 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.

Sur une échelle de A+ à G toutes ces communes ont une note, tous en dessous la moyenne.

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".

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 »

Est-ce que le SIEMU serait favorable à un tel inventaire et dans quelles conditions ?

Réponse du SIEMU :

Il est fort probable que la contribution fasse plutôt référence à un inventaire des kilomètres de voiries cyclables réalisés sur le territoire plutôt qu'à un inventaire des kilomètres parcourus et donc des usages du vélo pour lesquels aucune donnée n'existe actuellement.

Comme indiqué précédemment, un état de référence des indicateurs de suivi a été produit pour chaque indicateur lorsque la donnée existait. En l'occurrence le nombre de kilomètres de voiries cyclables existantes est connu grâce aux diagnostics réalisés dans le cadre des schémas directeurs itinéraires cyclables des intercommunalités et a bien été identifié comme un indicateur de suivi de la mise en œuvre du PLM. (Cf. p. 55 du rapport du PLM – Fiche de synthèse de l'axe B- Vélo).

Celui-ci fera donc l'objet d'un bilan annuel pour suivre et communiquer sur la progression du maillage cyclable. Nous alertons simplement sur le fait que cette donnée est disponible chez les intercommunalités et espérons que celle-ci sera bien partagée.

A noter qu'il est bien prévu que l'observatoire des mobilités de Marne-la-Vallée suive de près les remontées du Baromètre des Villes Cyclables. Le suivi de la notation des communes du territoire constitue d'ailleurs un indicateur identifié dans le PLM.

Commentaire de la commission

Le SIEMU précise ici sur sa réponse précédente dans le cadre plus précis du plan Vélo.

Les associations d'usagers du vélo ont une expérience du terrain. Leur participation dans les actions de l'axe H est-elle envisageable?

Réponse du SIEMU :

S'agissant de la participation des associations au suivi du PLM, nous nous permettons de vous renvoyer à la réponse formulée en page 28-29 du présent mémoire. (dernière réponse dans le thème Vélo)

Commentaire de la commission

La commission considère que la participation des associations des usagers du vélo est souhaitable dans un cadre clairement établi tel qu'il est rappelé dans la réponse à la dernière contribution du thème Vélo. Les informations concrètes en remontée de terrain, permettra d'alimenter l'observatoire des mobilités prévu dans la fiche H.25.3.

L'association Mieux se Déplacer à Bicyclette - antenne Marne-la-Vallée interroge sur le suivi de l'accidentologie à vélo.

« **Sur l'indicateur vitesse effective** : y'a-t-il un **suivi de l'accidentologie** 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 **plateforme de l'ONISR** pour observer ces indicateurs qui sont essentiels à la bonne gestion de la sécurité routière en ville (<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/cartographie-des-accidents-metropole-dom-tom>)

"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"

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 !!! »

Quelle réponse peut apporter le SIEMU à la proposition de l'association Mieux se Déplacer à Bicyclette

Réponse du SIEMU :

Concernant le suivi de l'accidentologie, la principale source d'information sont les données en libre accès mises à disposition par la Préfecture. Nous sommes preneurs de nouvelles sources d'information et notons bien d'exploiter les éléments de la plateforme de l'ONISR qui pourront venir enrichir le contenu de l'observatoire des mobilités de Marne-la-Vallée.

Concernant l'implication des associations aux comités de suivi du PLM, nous renvoyons vers la précédente réponse du SIEMU.

L'idée que les associations et les retours d'usagers puissent contribuer à l'établissement du bilan annuel est une idée qui pourra être explorée.

Communication

Certains estiment l'information du public insuffisante.

« 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 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...) »

« 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, ...)

... 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 œuvre et sont adaptées aux besoins des usagers.

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...

Enfin, le Siemu est peu connu des habitants et la mise en œuvre de certaines actions nécessitera un travail de communication important ne se limitant pas aux seuls outils numériques. »

Quelles réponses le SIEMU peut-il apporter aux propositions d'élargir les modalités d'information et mise à disposition des études ? Comment le SIEMU peut-il améliorer sa communication pour être plus connu des habitants du territoire ? Ne faut-il pas le relais des collectivités locales ?

Réponse du SIEMU :

Nous tenons à souligner que le SIEMIU a cherché, tout au long de la démarche du PLM, à associer le public avec les moyens à sa disposition y compris en utilisant des procédés peu courants dans ce type

de démarche sans qu'il y soit contraint pour tenter de rassembler un maximum de points de vue représentatifs de la population.

Le SIEMU a ainsi mis en place des tirages aux sorts sur les listes électorales. Ce sont ainsi près des milliers de personnes qui ont reçu une invitation pour les comités grand public qui se sont réunis 3 fois entre avril 2021 et juin 2022.

Un questionnaire en ligne a également été diffusé auprès de la population pour connaître leurs habitudes de mobilités et leurs attentes et a fait l'objet d'une communication importante :

- un site internet et une plateforme participative dédiés à la démarche (<https://plm-mlv.fr/>)
- un kit de communication papier et numérique transmis aux partenaires pour diffusion auprès du public (affiches, flyers, signatures mails, posts réseaux sociaux, encarts presse...)
- une campagne d'affichage (affichage abri-voyageurs, affichage urbain, flancs de bus, goodies,..)

Si le taux de participation peut paraître faible au regard du nombre d'habitants, il reste néanmoins tout à fait honorable au regard d'autres enquêtes du même type réalisées sur des autorités organisatrices de mobilités pourtant plus importantes. Ce sont ainsi 900 réponses qui ont été enregistrées sur le questionnaire et 192 commentaires qui ont été laissés sur la carte interactive qui l'accompagnait.

La diffusion d'une enquête dédiée auprès du jeune public au travers d'un questionnaire dans les collèges et lycées de secteurs a permis d'élargir un peu plus les contributions (environ 1600 réponses).

Le SIEMU a donc déployé un budget important au regard de ses moyens afin de mobiliser au mieux la population.

Par ailleurs, outre les classiques Comités Techniques et Comités de Pilotage, le SIEMU a constitué et animé un comité des partenaires auquel étaient conviées près de 200 structures très diverses. Enfin, le SIEMU a sollicité le relais des collectivités du territoire pour diffuser les informations sur le projet à travers différents médias (journaux communaux, sites Internet, réseaux sociaux etc.).

Pour ce qui concerne la communication de certaines études de la part de certains partenaires, le SIEMU reste tributaire de la politique de confidentialité de ces acteurs. Toutefois, des échanges réguliers ont lieu entre le SIEMU et de nombreux partenaires locaux impliqués dans le développement urbain du territoire. Les informations sont donc partagées bien que certaines données chiffrées précises ne puissent être communiquées au stade des études.

Afin d'améliorer sa notoriété, le SIEMU s'est doté à la rentrée 2022 d'un site Internet qui décrit ses missions et actions en faveur d'une amélioration des conditions de mobilités sur le territoire (www.siemu.fr).

En outre, nous continuons de faire évoluer nos outils de communication et de les mettre au service d'une évolution des comportements. Le SIEMU se dotera ainsi très prochainement d'une page Facebook qui devrait lui permettre d'intensifier les communications en direction du grand public.

Il s'agit de deux grandes avancées majeures qui devraient permettre de donner plus de visibilité à la structure.

Toutefois, le SIEMU reste avant tout un syndicat d'études qui n'a pas vocation à supplanter les pourvoyeurs de services publics de plus grande proximité ou de plus grande ampleur que sont les communes, les intercommunalités et Ile-de-France Mobilités.

Il effectue avant tout un travail peu visible des habitants qui est celui de veiller à la qualité de service sur le réseau de bus et de contribuer à la gestion des situations de travaux, de conduire les études pouvant permettre de développer l'offre de mobilité sur le territoire, de planifier les mobilités de demain...

Commentaire de la commission

Le SIEMU rappelle les efforts de communication réalisés lors de la phase de concertation, notamment par la demande active de participation auprès de la population et des scolaires. La commission peut également témoigner de la volonté du SIEMU d'informer au mieux le public par différents canaux sur l'enquête publique et l'inviter à participer. Le relais a pu s'effectuer par les collectivités, cependant de façon inégale.

Le SIEMU, convaincu de la nécessité d'une communication avec le grand public pendant la durée du PLM s'emploie à mettre en place les outils adaptés.

Autres suggestions

Une demande de tenir compte des cartes scolaires dans les actions, et demande également de tenir compte de l'impact du tourisme sur les déplacements, notamment sur le trafic du RER.

Quelles sont vos réponses à ces deux demandes ?

« Sur le scolaire et le tourisme – Les mobilités sont à voir par rapport aux cartes scolaires et certains établissements comme les lycées se situent en dehors de la zone du SIEMU notamment sur PVM d'où l'importance encore une fois de faire le lien avec ce territoire.

Le tourisme impacte a priori les déplacements en RER A et le diagnostic n'a pas l'air d'en faire état. ».

Réponse du SIEMU :

Le réseau de bus de Marne-la-Vallée comporte de nombreuses courses à vocation scolaire calées sur les horaires des établissements publics de secteur (conformément à la carte scolaire). Ces dessertes découlent d'un travail très fin de construction de l'offre bus pour acheminer les élèves vers des établissements parfois situés à une distance importante de leur commune de domicile.

Il s'agit donc d'un enjeu important sur le territoire qui fait déjà l'objet d'une veille attentive de la part du SIEMU.

Certaines communes du territoire sont notamment sectorisées sur les établissements du Collège Schoelcher à Torcy et du Lycée Emily Brontë à Lognes, en ce qui concerne le territoire de Paris Vallée de la Marne, et chacune bénéficie de la desserte des deux premières entrées et des deux dernières sorties au même titre que les autres établissements situés sur le territoire du SIEMU.

La question des déplacements touristiques a été posée lors des entretiens avec les 31 communes et cette phase n'a pas permis de relever de problématique particulière du fait de la configuration du territoire et de la déconnection entre les liaisons touristiques et locales (liaisons de bus privées, emprunt des axes autoroutiers...). Le seul impact identifié par certains usagers est effectivement le fait que l'offre du RER A serait influencée par l'acheminement des touristes vers Disney au détriment des usagers souhaitant se rendre sur Paris et vice-versa, le soir.

Ce sujet relève de la compétence d'Ile-de-France Mobilités et ne pourra pas être traité directement par les maîtres d'ouvrage du PLM. Toutefois, le sujet plus général, mais probablement lié, de la saturation du RER A fait partie des sujets que le SIEMU propose de continuer à porter dans le cadre de la défense des intérêts du territoire (Mesure H.24.3 – p.141 du rapport du PLM).

Commentaire de la commission

Le SIEMU apporte les réponses appropriées sur les deux sujets. Il faut toutefois noter que l'information dédiée au tourisme, très représenté sur le secteur Val d'Europe notamment, est à améliorer.

Les associations d'usagers du vélo ont une expérience du terrain. Leur participation dans les actions de l'axe H est-elle envisageable ?

Observation n°79 sur Rn de M. Alexandre SOULAS Association Mieux se Déplacer à Bicyclette -antenne Marne-la-Vallée et Observation n°86 par mail de MDB Marne-la-Vallée

« **Sur l'indicateur vitesse effective** : y'a-t-il un **suivi de l'accidentologie** 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 **plateforme de l'ONISR** pour observer ces indicateurs qui sont essentiels à la bonne gestion de la sécurité routière en ville (<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/cartographie-des-accidents-metropole-dom-tom>)

"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"

Créer un comité de suivi du PLM impliquant les associations d'usagers surtout : afin que des remontées terrain pussent être faites, ce sont elles qui sont en première ligne !!! »

Réponse du SIEMU :

S'agissant de la participation des associations au suivi du PLM, nous nous permettons de vous renvoyer à la réponse formulée en page 28-29 du présent mémoire.

4.2.9 – Thème 9 : Dossier

Deux sujets apparaissent pour l'un, le projet EVE, insuffisamment abordé dans le dossier et l'autre, celui des trottinettes, pas du tout traité.

Projet TCSP EVE

Ce projet de transport collectif en site propre est présenté sommairement dans le dossier

« Dans le rapport le TCSP Esbly-Hôpital Jossigny ne figure que peu, et son plan ne s'y trouve pas d'où cette observation. 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 rabattage sur les gares dans les zones éloignées des stations TCSP. Il semble que la seule réponse soit dans le déplacement en Vélos, voire VAE.

<https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/projets/bus-eve-nouvelle-ligne-esbly-val-d-europe>

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.

On voit sur le plan qu'aucune voie de circulation douce Vélo, trottinette n'est prévue le long du CD45a. »

Quels compléments peut apporter le SIEMU sur le projet TCSP EVE et sur son échéance de réalisation ?

Réponse du SIEMU :

Le plan du TCSP EVE apparaît en illustration de la page 54 du Diagnostic qui constitue l'annexe 1a du dossier du PLM.

La période du plan d'actions du PLM couvre en effet la période 2023-2027 et repose, sur ce sujet, essentiellement sur la finalisation des études de maîtrise d'œuvre du TCSP EVE (action C.10.2) puis sur la réalisation des travaux et sa mise en service (action C.10.3) en accord avec le calendrier annoncé par Ile-de-France Mobilité.

Une étude de restructuration du réseau de bus en lien avec la mise en service du TCSP EVE sera portée par Ile-de-France Mobilités et aura lieu environ 18 mois avant la livraison du TCSP pour déterminer les adaptations nécessaires sur le réseau de bus de Marne-la-Vallée pour éviter des doublons inutiles sur certains tronçons ou organiser des correspondances avec des stations du TCSP EVE. Au travers de la convention partenariale qui le lie à Ile-de-France Mobilités, le SIEMU et ses élus comptent bien être associés à cette étude et veilleront à la bonne prise en compte des intérêts des usagers du territoire afin d'éviter toute dégradation du service en termes de fréquence ou de liaisons (origines-destinations). Il est en effet prévu d'accompagner la réalisation de la voie dédiée du TCSP EVE (site propre) d'une liaison cyclable tout au long de son itinéraire. L'axe du TCSP EVE viendra donc contribuer à la mise en place d'un maillage plus continu des itinéraires vélos.

Commentaires de la commission

Le TCSP représente une solution alternative à la voiture optimale pour le déplacement sur un trajet déterminé.

Concernant l'EVE le calendrier risque de ne pas être respecté sachant que l'enquête publique planifiée pour 2022 n'est pas encore réalisée et reste à savoir quelle sera la fréquence de service pour qu'elle soit qualifiée de bus à haut niveau de service.

La plan p.52 de l'annexe 1a, quoique petite, montre l'essentiel, y compris la liaison cyclable tout au long de son itinéraire. Mais ce projet constituant toute l'action C.10, sa reprise grand format en annexe serait souhaitable.

Trottinettes

La commission a noté que le dossier n'aborde pas la circulation des trottinettes et une seule observation en parle :

« 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. »

Réponse du SIEMU :

Concernant la remarque de la contribution, le service déployé courant 2023 sur plusieurs communes de Marne et Gondoire tend à démontrer qu'une fois une courte période de rodage passée, et grâce à l'implication constante et à la vigilance des différents acteurs (du SIEMU à l'opérateur en passant par les communes et EPCI), les cas de véhicules abandonnés reste rares et sont rapidement solutionnés par l'opérateur TIER.

Concernant le faible traitement des trottinettes dans le PLM, le peu de données d'usage existant sur ce mode de transport n'a pas permis d'en faire un diagnostic. Par ailleurs, la réglementation s'appliquant aux trottinettes sur l'espace public se rapproche de celle des vélos à quelques nuances près.

En outre, la mise en place du service de vélos et trottinettes en libre-service sur le territoire du SIEMU n'était pas encore au stade opérationnel au moment de l'élaboration du plan d'action. Les contours du service étaient donc mal connus (le SIEMU a été saisi du sujet au Printemps 2022, a lancé un appel à projet durant l'été 2022 et les premiers véhicules ont été déployés au Printemps 2023 après arrêt du projet de PLM !) et il aurait été très prématuré de l'inscrire comme une action du PLM.

Néanmoins, les données d'usage qui ont pu être récoltées depuis la mise en place de ce service et continueront de l'être dans le cadre de l'observatoire des mobilités vont permettre de mieux comprendre l'usage de ce mode. Si l'engouement pour cet usage se vérifie lors des 5 prochaines années, celui-ci pourra probablement faire l'objet d'un volet à part entière dans le prochain PLM.

Commentaires de la commission

Il est remarqué qu'un logo trottinette apparaît dans la frise en bas de chaque page du plan d'action sans que son usage ne soit jamais envisagé. La commission entend tout à fait l'argument temporel du SIEMU sur l'absence de mesure dédiée aux trottinettes et vélos en libre-service. Cependant cela pourrait être évoqué dans l'axe F en tant qu'émergence de solutions innovantes ce qui s'inscrirait logiquement dans la mesure F.17.14.

Actuellement le service est proposé dans 7 communes de Marne et Gondoire. Si un contrat de durée limitée est possible auprès du prestataire, il serait souhaitable que le service s'étende aux autres villes et surtout au Val d'Europe pour pouvoir juger du taux d'utilisation et de satisfaction.

Sur la base de l'étude des pièces du dossier, de la réception du public, de l'analyse de ses remarques, des échanges avec le Maître d'Ouvrage, la commission d'enquête peut rendre en seconde partie ses conclusions motivées et avis.

A Serris le 21 septembre 2023

La commission d'enquête

Président de la commission

Membres titulaires

Joël CHAFFARD

Alain LEGOUHY

Marie-Françoise SÉVRAIN



1 – OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

1.1 – Contexte du projet

Les secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée disposent depuis 2008 d'un Plan Local des Déplacements (PLD) qui détaille et précise localement certaines actions répondant aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains de l'Île-de-France (PDUIF). Le programme d'actions y distingue une mise en œuvre à différents termes, le long terme se situant à 2013 et au-delà.

En 2017, le PLD a fait l'objet d'une évaluation qui a permis d'identifier les enjeux et les axes de travail. L'évolution démographique et socio-économique du territoire, l'évolution des pratiques de déplacement, la redéfinition des objectifs régionaux en matière de mobilité durable nécessitent d'engager la révision du plan nommé **Plan Local des Mobilités (PLM)** avec la loi LOM.

Le projet du PLM, objet de la présente enquête, est porté par le Syndicat Intercommunal d'Etudes des Mobilités Urbaines de Marne-la-Vallée (SIEMU) pour une période de 5 ans (2023 – 2027) sur son ressort territorial : les 20 communes de la Communauté d'Agglomération Marne et Gondoire (CAMG), les 10 communes de Val d'Europe Agglomération (VAE) et la commune de Favières appartenant à la Communauté de Communes du Val Briard (CCVB).

Le projet prend en compte le contexte de forte augmentation des déplacements devant s'accroître en raison des projections démographiques à l'horizon 2030, à savoir environ + 40 000 habitants et + 50 000 emplois, en relation avec des projets urbains. En particulier, les zones d'Aménagement Concerté suivantes, sous maîtrise d'ouvrage de l'Etablissement public d'aménagement de la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée :

- ZAC du Sycomore,
- ZAC de la Rucherie,
- ZAC du Chêne Saint-Île-de-France,
- ZAC du centre urbain du Val d'Europe,
- ZAC des Studios et Congrès,
- ZAC de Coupvray.

L'ensemble de ces aménagements, s'inscrit donc dans une perspective de développement soutenu.

1.2 – Les objectifs principaux du projet

Le projet doit permettre au territoire de développer une mobilité plus durable.

Pour atteindre ce but, le PLM de Marne-la-Vallée a pour objectifs :

- D'augmenter la part de l'usage du vélo, en particulier pour les déplacements de courte et moyenne distance (notamment grâce aux schémas directeurs en cours portés par les communautés d'agglomération),
- D'augmenter la part modale des transports en commun (notamment grâce au développement de l'offre bus, de sa performance et à l'amélioration de la multimodalité en gare),
- D'augmenter la part de la marche, en particulier pour les déplacements de proximité liés aux loisirs, aux achats, aux équipements, et améliorer la mise en accessibilité PMR notamment grâce à la libération de l'espace public (stationnement sauvage par exemple, conflits d'usage),
- De développer le management de la mobilité pour inciter au report modal et notamment de pérenniser les pratiques de télétravail sur le territoire,
- De réduire la part modale de la voiture compte-tenu du fort développement du territoire.

Le projet de plan de mobilité a déterminé des objectifs à horizon 2028 en matière d'évolution de répartition modale, distincts pour le déplacement des personnes domicile-travail et pour le déplacement tous motifs, avec des objectifs de transfert modal de la voiture vers des modes non motorisés.

Le PLD n'abordait pas les marchandises, le projet de PLM ouvre les réflexions sur ce sujet pour définir des objectifs.

1.3 – Structure du projet

Le plan d'actions du PLM est structuré en huit axes stratégiques :

- A. Partage de l'espace public : Améliorer la qualité de vie de toutes les centralités, des bourgs aux cœurs urbains.
- B. Vélo : Développer l'usage du vélo quotidien pour faire face à l'augmentation de la demande de déplacement.
- C. Réseau bus : Faire du bus un mode compétitif dans les cœurs urbains.
- D. Intermodalité : Améliorer l'intermodalité des pôles d'échanges multimodaux.
- E. Automobile : Maîtriser la présence de l'automobile, tout en garantissant l'accessibilité du territoire.
- F. Management et services de mobilité : Susciter les changements de pratiques de mobilité Île-de-France.
- G. Marchandises : Optimiser le transport de marchandises
- H. Pilotage, animation et suivi des politiques de déplacement : Mettre en place les outils nécessaires à l'efficacité de l'action locale en matière de mobilité.

Ces axes stratégiques se déclinent sous forme de 25 fiches actions

2 – CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

2.1 – Sur l'organisation et le déroulement de l'enquête

Concernant l'organisation de l'enquête

L'enquête a été conduite par une commission composée de trois commissaires enquêteurs, Monsieur Joël CHAFFARD, président, Monsieur Alain LEGOUHY et Madame Marie-Françoise SÉVRAIN, membres titulaires

L'enquête a été prescrite par un arrêté en date du 22 mai 2023 pris par le président du SIEMU.

Le siège de l'enquête a été fixé au siège administratif du SIEMU.

La publicité réglementaire a été respectée et des mesures de publicité complémentaires ont permis de largement informer de la tenue de l'enquête et du projet de PLM : un livret de 12 pages et un flyer distribués dans les mairies, édités sur les sites internet du SIEMU, de la CAMG, du VEA et des communes, sur les réseaux sociaux Instagram et Facebook.

Pendant toute la durée de l'enquête, le public a pu consulter le dossier d'enquête

- Sur support papier à l'hôtel de ville de Lagny-sur-Marne, aux mairies de Bailly-Romainvilliers, de Bussy-Saint-Georges, de Chalifert, de Chessy, d'Esblly, de Favières, de Montévrain, de Thorigny-sur-Marne et de Villeneuve-le-Comte aux jours et heures d'ouverture habituels ;
- Au format numérique sur la plateforme du registre dématérialisé, sur le site du SIEMU et sur le site internet dédié au PLM.

Le public a pu consigner ses observations et propositions

- Sur les registres papier tenus à sa disposition dans les mêmes lieux de consultation du dossier d'enquête ;
- Sur le registre dématérialisé ou par courriel ;
- Par courrier adressé au siège au nom du président de la commission.

De ce qui précède il ressort que :

- Le SIEMU a organisé l'enquête publique en étroite concertation avec la commission d'enquête et pris en compte ses demandes ;
- Au-delà des mesures de publicité qui ont respecté les textes réglementaires, le SIEMU a multiplié les supports pour la meilleure information du public possible et pour l'engager à participer ;
- Les possibilités de consultation ont été multiples (Dossiers papier en mairie, et dossiers dématérialisés) ;
- Les possibilités de dépôt des observations ont été également multiples (registres en mairie, registre dématérialisé, courrier papier, et courrier numérique).

La commission d'enquête constate que l'organisation de l'enquête publique et sa publicité ont respecté les textes les régissant. La commission tient à souligner qu'une publicité complémentaire a été mise en œuvre afin de pouvoir mieux informer le public de la tenue de l'enquête et de la mise à disposition du dossier.

Concernant le déroulement de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 12 juin 2023 à 9h00 au mercredi 12 juillet à 17h00, soit pendant une période de 31 jours consécutifs selon les modalités fixées par l'arrêté la prescrivant..

Les 3 réunions publiques se sont déroulées aux lieux, jours et heures prévus dans l'article 6 de l'arrêté dans de bonnes conditions. Avec la présence de 25 personnes, le public a été peu nombreux mais très participatif.

Les 10 permanences se sont déroulées conformément à l'article 6 de l'arrêté aux jours et heures prévus dans les 10 mairies des villes où ont été déposés registre et dossier. Les conditions d'accueil étaient satisfaisantes et dans 3 permanences, le commissaire enquêteur a pu s'entretenir avec un élu.

La possibilité de venir s'entretenir avec le commissaire enquêteur et le cas échéant de déposer ses observations n'a cependant pas mobilisé le public : seulement 14 personnes se sont présentées et certaines se sont entretenues longtemps avec le commissaire en quêteur ; 9 personnes ont déposé leur observation sur le registre.

En dépit de la faible participation en présentiel, les indicateurs du registre numérique qui ont enregistré 553 visiteurs et 224 téléchargements de documents pendant la durée de l'enquête, montrent l'intérêt du public au projet du PLM. Au total 103 contributions ont été recueillies.

Les observations, réparties en thèmes, ainsi que des points particuliers ajoutés par la commission, ont été notifiés au maître d'ouvrage lors de la réunion rassemblant la commission et les représentants du SIEMU et fait l'objet d'un procès-verbal auquel il a été répondu sous la forme d'un mémoire en réponse.

La commission estime que :

- **L'enquête publique s'est bien déroulée dans de bonnes conditions et conformément à l'arrêté du SIEMU.**
- **Le public a pu se rendre sans difficulté dans les mairies pour consulter le dossier et consigner ses observations dans les registres papier et rencontrer les commissaires enquêteurs lors des permanences.**

2.2 – Sur la participation du public

2.2.1 – La concertation préalable à l'enquête

Le SIEMU a organisé une concertation dans la phase d'élaboration du PLM sur une longue période plus d'un an du 2 avril 2021 au 31 mai 2022 avec comme objectifs de :

- Co-construire le PLM avec les usagers, les habitants et les acteurs du territoire ;
- Identifier collectivement les orientations et les actions ;
- Réaliser un PLM réaliste pouvant être mis en œuvre sur le terrain.

La durée de la concertation a permis de mettre en place deux comités de participation : le Comité des Partenaires (acteurs institutionnels et techniques) et le Comité Grand Public (habitants, d'usagers du territoire).

Pour mener cette concertation, un important dispositif de communication, avec un site internet et une plateforme participative dédiés, a été mis en place afin de mobiliser les parties prenantes, en privilégiant des temps d'échanges.

La concertation a débuté par plus de 50 entretiens avec des partenaires et acteurs du territoire, suivis d'ateliers thématiques et de 2 enquêtes : une enquête tout public ayant recueilli 919 réponses et une enquête auprès de lycéens et collégiens ayant recueilli 1664 réponses. Afin de mobiliser un plus large public un tirage au sort sur les listes électorales des 23 communes du territoire de 5 000 personnes a été effectué pour les inviter à participer au comité de pilotage.

Après une première phase de lancement, le Comité des Partenaires et le Comité Grand Public ont réfléchi aux orientations du PLM et ont fait des propositions.

Tous les avis émis ont été pris en compte et ont permis de dresser un bilan faisant apparaître des axes d'actions.

Le bilan de la concertation a été joint au dossier d'enquête ainsi que tous les comptes rendus de réunions, entretiens.

Si la concertation est obligatoire, rien ne l'encadre ; elle pourrait être réduite à une réunion publique et un registre de recueil des propositions du public. La commission d'enquête constate que le SIEMU a recherché la participation d'une diversité d'acteurs du territoire et notamment un jeune public peu souvent impliqué dans ce type de démarche.

La commission d'enquête constate également que la concertation a fait l'objet de modalités d'information et de participation variées.

La commission d'enquête considère que la diversité des actions mises en œuvre et du public ciblé, a permis au SIEMU de réaliser une concertation qui lui semble exemplaire.

2.2.2 – La participation pendant l'enquête

Les contributions du public pouvant être déposées sur le registre dématérialisé, par courriel, par courrier postal ou sur les registres papier en mairie et au siège de l'enquête. Elles ont été majoritairement faites par voie dématérialisée : 85 contributions sur le registre en ligne et 10 par courriel. Tandis qu'il est dénombré seulement 7 contributions sur les registres papier et un courrier postal doublon d'une observation du registre dématérialisé.

Un nombre important de contributions provient de personnes résidant dans les communes de Villeneuve-le-Comte et Villeneuve-Saint-Denis, communes au sud l'autoroute A4 où la desserte en transport en commun est moindre qu'au nord de l'autoroute.

La commission d'enquête constate que si la participation du public peut paraître faible comparée au nombre d'habitants du territoire elle n'est pas négligeable. Les commissaires enquêteurs ont tenu des permanences réparties sur le territoire.

La commission d'enquête considère que le registre dématérialisé a permis à beaucoup de personnes de s'exprimer alors qu'elles ne se seraient probablement pas déplacées pour écrire sur le registre papier de leur commune.

La commission d'enquête regrette la faible participation aux réunions publiques.

2.3 – Sur le dossier

Le dossier est constitué :

- du bilan détaillé du Plan local des Déplacements de 2008 ;
- de la présentation du projet de PLM
 - o le rapport de présentation du PLM
 - o l'évaluation environnementale avec son résumé non technique
 - o le bilan de la concertation
- de l'avis de la MRAe ;
- du mémoire en réponse du SIEMU à l'avis de la MRAe ;
- des avis des PPAC 2023 ;

Il faut remarquer qu'une première consultation des PPAC et de la MRAe avait été réalisée en 2022 à la suite de l'arrêt du projet de PLM le 29 juin 2022 par le comité syndical. Or dans sa séance du 08 septembre 2022, la MRAe a décidé de soumettre à évaluation environnementale le projet de PLM. Le comité syndical a donc dû voter lors de sa séance du 14 février 2023 l'arrêt du projet de PLM comprenant l'évaluation environnementale. Pour plus de clarté, cette nouvelle version du PLM a intégré les avis des PPAC consultées en 2022.

Le contenu du dossier apparaît bien structuré. Dans la pièce n°1, la construction de chaque fiche partagée selon la même démarche répétitive signalée par des pictogrammes permet au lecteur de se situer précisément et d'y porter son observation s'il y a lieu : rattachement au PDUIF, rappel du diagnostic, principal(aux) objectif(s) visé(s), déclinaison des mesures à mettre en place, maître d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts et annexes éventuelles.

Sur le fond, la commission d'enquête constate que le dossier est complet car il comprend les pièces définies à l'article R123-8 du Code de l'environnement et qu'il intègre le bilan du plan de déplacements de 2008.

Sur la forme, la commission constate la clarté et la lisibilité du dossier afin d'être accessible pour tout public.

2.4 – Sur la réponse à l'avis délibéré de la MRAe

Dans la synthèse de son avis délibéré en date du 11/05/2023, la MRAe a identifié comme principaux enjeux environnementaux pour le projet :

- les consommations énergétiques et les gaz à effet de serre,
- les pollutions atmosphériques et sonores et la qualité du cadre de vie,
- la consommation d'espace et l'impact sur les milieux naturels.

Dans son mémoire en réponse, le SIEMU a répondu point par point aux critiques et aux 22 recommandations détaillées dans l'avis délibéré de la MRAe et donne les indications sur la manière dont elles pourraient être intégrées ou non au projet de PLM.

Les réponses ont porté notamment sur les remarques suivantes :

- sur le diagnostic du PLD de 2008, la prise en compte des conclusions de l'évaluation dans la définition des orientations du PLM ;
- sur les actions relatives au transport des marchandises ;
- sur une présentation systématique des modalités de gouvernance et de mise en œuvre ;
- sur les indicateurs de suivi environnementaux relatifs à la pollution de l'air, à la pollution sonore, à la préservation de la biodiversité, à la consommation d'espace et aux atteintes du milieu naturel ;
- sur la cohérence des objectifs du PLM en matière de réduction des consommations énergétiques, des émissions de GES et des pollutions atmosphériques avec les objectifs des PCAET du territoire ;
- sur les solutions de substitution permettant de répondre aux objectifs du PLM ;
- sur la démonstration de l'efficacité des actions du programme d'actions en faveur de la lutte contre les pollutions atmosphériques et sonores du territoire.

Le SIEMU répond de manière détaillée et n'apporte pas de modifications sur le projet par des arguments relatifs selon le cas :

- à des indications présentes dans les pièces du dossier qui traitent du sujet ;
- à ce qui est disponible comme données à date ;
- à ce qui est envisageable dans la limite de ce qui est possible de faire dans les 5 années de validité du PLM ;
- à ce qui est encore au stade de réflexion ou d'études car nécessitant une coordination et l'élaboration de stratégies parfois complexes techniquement et politiquement à l'échelle de 31 communes et 3 intercommunalités ;
- à ce qui relève de la compétence de partenaires autres que le SIEMU en tant que maître d'ouvrage ;
- à l'importance d'un travail à effectuer disproportionné à l'apport concret .

A ce propos la commission note, au sujet de la recommandation d'effectuer une évaluation précise et quantifiée des incidences du plan sur les pollutions atmosphériques et sonores, que l'étude sur l'émission des GEF incombe au PDUIF et non dans l'élaboration du PLM. En outre le SIEMU estime que les émissions polluantes seraient plus importantes par rapport à ne rien faire mais souligne les difficultés à vérifier spécifiquement les effets du PLM sur ces enjeux ; en tant que structure intercommunale, il n'a ni les capacités ni les moyens financiers pour mener à bien de telles études de simulations en plus de l'élaboration d'un plan d'actions.

Le SIEMU prend en compte les actions des PCAET des deux intercommunalités pour établir la cohérence avec les actions du PLM : chaque rubrique de l'axe C du PCAET de Marne et Gondoire, relatif à la mobilité et aux transports, et chaque rubrique de l'orientation 1.2 du PCAET du Val d'Europe est mise en regard avec les actions concernées du PLM

Le projet pourra être complété suite aux remarques de la MRAe :

- Sur l'objectivation accrue des besoins de mobilité et des potentiels de report modal en fonction des modes de déplacement.

A défaut de disposer de modèle de trafic en propre à l'instar de celui de l'EPA, le SIEMU n'a pas les données concrètes des parts modales à l'échelle de son territoire. L'estimation des parts modales de référence actuelles ont été reconstituées à partir des parts modales domicile-travail de 2019 sur le SIEMU et les parts modales tous motifs en Île-de-France (Enquêtes Globales Transports). Un travail important a été réalisé par le groupement d'études Transitec afin de pouvoir estimer les déplacements supplémentaires induits à

horizon 2028 ainsi que les parts modales projetées hors PLM et avec mise en œuvre du PLM. Ce travail est rapporté dans l'annexe au mémoire en réponse « Définition d'objectifs de parts modales dans le cadre de l'élaboration du PLM de Marne-la-Vallée » :

Impact sur le nombre de déplacement Domicile-Travail à l'horizon 2028 :

Hypothèses :

- Le nombre de déplacements actuels 2022 = nombre de déplacements 2019 données INSEE
- Le nombre de déplacements 2028 des actifs résidant sur le territoire = 2 * nombre supplémentaires d'habitants (données EPA) * le taux d'actifs sur le territoire (50%) * le taux de présence au travail (90%)
- Le nombre de déplacements 2028 des actifs travaillant sur le territoire = 2 * nombre d'emplois supplémentaires (données EPA) * taux de présence au travail (90%)
- Pour les nouveaux habitants et employés, projection de comportements similaires à l'actuel, en termes de choix du mode (parts modales conservées par rapport à 2022)
- En l'absence de donnée, la nature des emplois similaire à la situation actuelle.

Nombre de déplacements par mode des actifs résidant sur le territoire

	Nombre de déplacements			différence entre les 2 sc. 2028	évolution (en %)
	actuel 2022	2028 sans PLM	2028 avec PLM		
Marche	6 450	8 100	8 100		0,0%
Vélo	1 250	1 550	4 750	3 200	256,0%
Deux-roues motorisés	1 950	2 450	2 450		0,0%
Transports collectifs	49 900	62 600	63 950	1 350	2,7%
Voiture	83 800	105 050	100 450	- 4 600	-5,5%
Pas de transport	15 900	19 950	19 950		0,0%
TOTAL	159 500	200 000	200 000		

Nombre de déplacements par mode des actifs travaillant sur le territoire

	Nombre de déplacements			différence entre les 2 sc. 2028	évolution (en %)
	actuel 2022	2028 sans PLM	2028 avec PLM		
Marche	6 450	10 400	10 400		0,0%
Vélo	1 150	1 800	5 950	4 150	360,9%
Deux-roues motorisés	1 300	2 100	2 100		0,0%
Transports collectifs	32 400	52 200	53 200	1 000	3,1%
Voiture	91 200	146 950	141 800	- 5 150	-5,6%
Pas de transport	14 700	23 700	23 700		0,0%
TOTAL	147 150	237 150	237 150		

Source : Annexe Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe p.27

Impact sur le nombre de déplacements tous motifs à l'horizon 2028 :

Hypothèses :

- 4,2 dépl./pers./jour sur le territoire en 2010 (cf. données EGT 2010 page 13) ;
- 11% de dépl./pers./jour entre 2010 et 2022, soit 3,7 dépl./pers./jour sur le territoire du SIEMU (cf. données page 8).

	Nombre de déplacements / jour			Evolution entre les 2 situations 2028	
	2022	2028 sans PLM	2028 PLM	Nb de <u>dépl. suppl.</u>	Evolution
Marche	204 900	260 800	268 050	7 250	3,5%
Vélo	13 650	17 400	34 200	16 800	123,1%
Transports collectifs	67 150	85 450	89 350	3 900	5,8%
Voiture	310 150	394 700	366 750	- 27 950	-9,0%
Deux-roues motorisés	8 550	10 900	10 900		0,0%
Autres	6 100	7 750	7 750		0,0%
TOTAL	610 500	777 000	777 000		

- La mise en œuvre du PLM permettra, par rapport à la situation 2028 « sans PLM » :
 - D'augmenter fortement les déplacements réalisés en modes actifs → **x2 pour le nb de dépl./jour à vélo**
 - D'augmenter légèrement le nombre de déplacements en transports en commun → **+ 4000 dépl. / jours**
 - et a contrario d'éviter de nombreux déplacements automobiles (grâce au report vers les modes alternatifs).
→ **- 30000 dépl. / jour**

Source : Annexe Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe p.32

La comparaison des estimations 2028 avec PLM et sans PLM montre que la mise en œuvre du PLM permet de constater que **toutes les parts modales augmentent en nombre de déplacements mais qu'en pourcentages relatifs :**

- **les déplacements en vélos augmentent fortement**
- **les déplacements en transports collectifs augmentent légèrement**
- **les déplacements en voiture diminuent**

➤ Sur associer les acteurs et le grand public à la gouvernance du PLM.
C'est une volonté du SIEMU dont il convient de préciser les modalités

➤ Sur la répartition entre population (+ 39 790 habitants) et emploi (+ 48 480 emplois) dans les projections démographiques à horizon 2030.

➤ Sur le suivi des actions.

Comme recommandé par la MRAe, le SIEMU s'est rapproché des divers acteurs maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures afin d'intégrer les mesures ERC déjà prises, sous réserve que les MOA soient en mesure de les fournir ; les projets routiers importants disposent de leur évaluation environnementale spécifique.

Certaines actions assurent leur suivi pour faciliter leur bonne mise en œuvre. Il pourrait s'y inclure des indicateurs de suivi environnementaux, basés sur des données disponibles pour des études comparatives dans le temps (par exemple les données d'AirParif, les cartes de bruit stratégiques) sans que cela implique des études complémentaires.

La commission d'enquête constate que le SIEMU a répondu de manière détaillée et argumentée à chacune des recommandations de la MRAe.

La commission d'enquête considère que le SIEMU prend en compte les enjeux environnementaux sans pour autant pouvoir répondre à tous les objectifs exprimés par la MRAe eu égard aux limites de son champ d'action, de l'accès à certaines données et de la durée prévue du PLM limitée à 5 ans.

La commission d'enquête considère que les compléments apportés dans les réponses sont de nature à préciser les objectifs du PLM en termes de parts modales.

2.5 – Sur la réalisation du PLM

Le SIEMU est le Maître d'ouvrage du projet de PLM, élaboré après une phase de concertation qui a mobilisé toutes les parties prenantes de la mobilité, acteurs et usagers et la prise en compte des dispositions d'Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des transports.

Le projet de PLM élaboré sur un territoire en pleine croissance doit chercher à répondre aux problématiques actuelles et anticiper sur celles qui vont résulter de l'augmentation du nombre de déplacements, la voiture restant le mode principal. Globalement, les actions tendent à rendre le trafic plus fluide, à favoriser l'usage des modes actifs et des transports collectifs. Cependant un projet inscrit au plan d'actions doit faire l'objet d'un engagement de réalisation de la part de son maître d'ouvrage, d'une estimation budgétaire et d'un calendrier prévisionnel. Le PLM peut donc présenter des insuffisances par ce manque d'engagement sur un point dur et être fragilisé par un engagement non tenu ou par le comportement des usagers.

La maîtrise d'ouvrage de la mise en œuvre de la réalisation des actions est dévolue selon le cas à la commune, à l'intercommunalité, à l'établissement public d'aménagement EpaMarne–EpaFrance, au Département, à la Région, voire à l'État. Par conséquent, le SIEMU n'a pas le moyen d'imposer la réalisation de toutes les actions et ne peut faire que le rappel au MOA de l'engagement ou de l'obligation d'appliquer la loi.

La commission note qu'à chaque fois que c'est possible, le SIEMU s'inscrit en partenaire du MOA pour communiquer, organiser des échanges, mener des actions de sensibilisation, etc...pour l'efficacité de l'action.

Le SIEMU peut parfois être MOA sur certaines actions relatives à l'information, l'accompagnement, l'aide méthodologique, permises par le budget de fonctionnement ainsi que pour un travail spécifique sur les indicateurs de suivi avec un budget alloué. L'observatoire des mobilités sera alimenté par les données disponibles pour chaque action des 8 axes. La commission juge ce travail essentiel sur ce PLM à durée limitée pour ajuster les actions du futur PLM.

La commission reprend les différents axes pour formuler ses conclusions pour une mise en pratique concrète du PLM.

2.5.1 – S'agissant du partage de l'espace public

Une mesure d'apaisement consiste en la délimitation de zone 30, or cela ne suffit pas pour privilégier les modes actifs et le SIEMU propose de compléter la fiche action A.1.3 afin que soient réalisés les aménagements limitant la vitesse et faciliter l'usage du vélo.

14 communes s'engagent à réaliser l'étude et des travaux d'apaisement dans les 5 ans. D'autres secteurs où l'apaisement est recommandé sont identifiés. La commission recommande de revenir auprès de ces communes pour encourager le passage à l'étude en particulier pour celles qui sont traversées par une circulation de transit importante. Cela résulte au moins en partie du point dur RD231/A4 bien identifié mais sur lequel le Département ne prévoit pas d'engagement dans les 5 ans du PLM.

L'enquête publique a mis aussi en exergue la rue de Claye à Thorigny-sur-Marne, qui n'est pas adaptée à la situation actuelle. Elle résulte d'un contexte multifactoriel, notamment la liaison avec les communes nord-Marne et la congestion au niveau du pont en X, dont le traitement reste en suspens. Le schéma directeur des liaisons douces de Marne et Gondoire privilégie l'itinéraire aux modes actifs par la rue Jean Jaurès, ce que dénonce des particuliers en raison de sa déclivité importante.

L'élaboration du Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) est une obligation depuis 2009 pour les communes de plus de 1000 habitants. Sur les 15 communes du territoire du SIEMU qui n'en disposent toujours pas, 9 s'engagent à l'élaborer ou à être accompagnés, mais 6 seront toujours sans PAVE à échéance du PLM. En outre il ne suffit pas d'élaborer un PAVE, il doit ensuite être réalisé. Les communes peuvent rendre leurs espaces publics accessibles à l'occasion de travaux de voirie. Cependant il faut prendre en compte des difficultés administratives pour obtenir des subventions et des difficultés de réalisation dans les centres-bourgs. Le SIEMU prévoit des actions de sensibilisation sur les problématiques d'accessibilité auprès des communes et des intercommunalités.

C'est pourquoi la commission recommande d'intervenir concrètement auprès des communes sur leur obligation d'appliquer la loi dans le souci d'équité du partage des espaces publics.

Il est également apparu une autre question délicate, c'est la suppression du stationnement motorisé sur les 5 m en amont des passages piétons à mettre en place avant fin 2026. Cette mesure apparaît non seulement difficile parfois à appliquer ou inadaptée dans les communes rurales mais la loi s'impose sans exception. Le SIEMU se dit toutefois disponible pour réfléchir avec les communes aux améliorations envisageables.

2.5.2 – S'agissant de l'usage du vélo

L'usage du vélo en mode loisir est bien développé, mais l'usage au quotidien pour les petits trajets dans le territoire est faible, notamment dans les déplacements domicile-travail ou pour relier un pôle gare. C'est une alternative à l'usage de la voiture qu'il est essentiel de développer.

Pour inciter les usagers à modifier leur comportement de mobilité, il faut des aménagements pour assurer la continuité et rouler en sécurité d'une part et des aménagements pour stationner en points sécurisés d'autre part.

Les schémas directeurs cyclables de la CAMG et de VEA abordent toutes les problématiques liées à l'usage du vélo et qu'il s'agit de mettre en œuvre. Le PLM présente les actions qui doivent être réalisées dans les 5 ans de sa durée :

- Traiter les coupures majeures des itinéraires piétons et cycles, notamment par la création de passerelles
- Traiter les points durs du réseau existant et poursuivre la réalisation d'un réseau structurant pour arriver à 40 km sur les 69 km dans le réseau projeté à 2030 pour CAMG et à 50 km sur les 65 km dans le réseau projeté à 2035 pour VEA
- Réaliser les tronçons du réseau cyclable départemental et régional qui traversent le territoire (RER V rebaptisé VIF pour Vélo Ile-de-France)
- Développer l'offre de stationnement vélos sur l'espace public.

Cela montre une réelle volonté des collectivités à favoriser les déplacements actifs, sachant que chaque action nécessite un budget conséquent. Mais la mise en œuvre peut se confronter à la réalité du terrain, notamment pour l'aménagement du stationnement vélo à proximité des gares.

Dans le dossier annexe élaboré par Transitec pour le SIEMU, les objectifs de parts modales à l'horizon 2028 montrent que le nombre de déplacements estimés pour les actifs travaillant sur le territoire est multiplié par plus de 5 avec le PLM contre 1,5 sans le PLM et respectivement 2,5 et 1,2 pour les déplacements tous motifs. La commission entend les critiques exprimées par le public sur l'insuffisance des objectifs comparés aux objectifs nationaux mais se rallie aux justifications du SIEMU pour considérer l'ambition de l'évolution vers le mode actif comme réaliste pour la réalité du terrain et sur la durée du PLM.

L'observatoire des mobilités permettra le suivi des réalisations. Les associations vélo peuvent apporter des éléments concrets par la remontée d'expérience. La commission trouve intéressant de les convier aux ateliers thématiques dans un cadre qui reste à définir

2.5.3 – S'agissant du réseau bus

Au même titre que pour les modes actifs, l'usage du bus est une alternative à l'usage de la voiture pour les déplacements dans le territoire et le rabattement vers les gares. Il s'agit donc de le rendre attractif pour qu'il incite au report modal, notamment par une vitesse commerciale suffisante sur un réseau adapté.

La vitesse commerciale est impactée par la densité du trafic en dehors des sites propres. 31 points durs sont identifiés et répertoriés dans les annexes, dont 9 sont à l'étude ou étudiés ; 5 seront traités au minimum, ce qui peut apparaître peu mais à mettre en relation avec les difficultés du contexte (exemple la gare routière Lagny/Thorigny/Pomponne) et les difficultés d'obtention des subventions.

Ile-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice du réseau bus. Ce réseau assure actuellement une desserte de toutes les communes mais avec des cadences et des amplitudes horaires qui limite l'incitation au report modal. Les insuffisances peuvent être remontées auprès d'IdFM mais le renforcement d'une ligne est soumise à des critères de fréquentation, que la commission, à l'instar du SIEMU, considère comme discutables : une fréquentation insuffisante ne justifie pas le renforcement, une offre insuffisante n'encourage pas l'usage du bus...

IdFM délègue l'exploitation et la maintenance en Île-de-France, soit Transdev Marne-la-Vallée pour le lot DSP10 qui concerne Marne-la-Vallée, auprès de qui le SIEMU peut accompagner la réalisation des projets inscrits. La commission propose que le SIEMU soit habilité pour préconiser le développement d'offre en fonction des remontées des demandes, par exemple sur les lignes qui desservent les communes au sud de l'A4.

Le SIEMU peut aussi avoir une action sur le développement de l'usage du Transport à la demande, insuffisamment utilisé par rapport aux moyens déployés. L'offre de service est limitée en horaires et destinations et est méconnue. Il conviendrait de mieux faire connaître ce service qui peut s'avérer très utile dans les secteurs où l'offre du réseau bus est limitée. La commission suggère de simplifier la démarche d'accès pour l'existant, les conditions générales d'utilisation du service TAD Ile-de-France n'engagent pas à s'y intéresser.

Le territoire ne possède actuellement qu'un seul projet Transport en Commun en Site Propre. Le projet de TCSP Esbly-Val d'Europe (hôpital de Jossigny) constituera une offre essentielle à l'usage des transports en commun mais l'objectif 2028 apparaît optimiste après le report de l'enquête publique. Le report du plan du projet en grand format serait souhaitable en annexe de l'action C.10.

Le projet de la mise en accessibilité de l'ensemble des services de transport public pour 2015 n'a été que partiellement atteint. Il suppose le pilotage du Schéma directeur d'accessibilité – agendas d'accessibilité programmée (SD'AP) pour la coordination des multiples acteurs qui interviennent. Le PLM prévoit l'action du SIEMU dans la coordination des projets et l'aide méthodologique pour pallier le manque.

2.5.4 – S'agissant de l'intermodalité

L'organisation du rabattement vers les gares est un enjeu majeur pour favoriser l'usage des transports collectifs lourds et notamment par voie ferrée sur le territoire qui comporte 4 pôles principaux. Les principaux modes de rabattement utilisés pour se rendre dans les gares sont les modes actifs, le bus et la voiture. Le projet de station multimodale de la Rucherie le long de l'A4 au niveau de l'échangeur du Sycomore créera pôle d'échange connectant le réseau autoroutier, le réseau de bus express du covoiturage.

Pour éviter que l'usager utilise sa voiture sur l'ensemble de son trajet, l'intermodalité voiture-train doit être favorisée et donc que le stationnement ne soit pas un problème, sans pour autant détourner l'usager des autres modes. La situation actuelle génère des difficultés qui risquent de s'amplifier avec le développement du territoire. Cela relève d'un équilibre subtil à étudier au niveau de chaque gare dans son contexte spécifique. Un des paramètres à la réussite du report modal vers les transports par voie ferrée est d'avoir des pôles gare opérationnels et attractifs. L'étude du problème de rabattement dans les pôles gares est programmé. Sans sous-estimer la complexité du sujet, la commission constate que la mise en œuvre n'est pas programmée dans les 5 ans du PLM.

Même s'il reste encore à faire les structures pour le stationnement des vélos en pôles gare progressent. Pour ce qu'elle a pu observer, la commission constate qu'elles sont encore sous-employées. Le comportement des usagers doit évoluer pour optimiser cette possibilité de report modal.

Le problème de synchronisation des départs de bus avec l'arrivée des trains et RER peut se poser en cas de retard le soir à la fin du service de bus. Le comité de site pourrait se saisir du problème de coordination entre les deux transporteurs.

2.5.5 – S'agissant de l'automobile

Nouvelles infrastructures routières

Avec plus de 310 000 déplacements / jour en voiture, estimation pour 2022, certains points du territoire sont soumis à des phénomènes de saturation, dus notamment aux trajets pendulaires. Si l'on se réfère au tableau produit par Transitec pour le SIEMU, ce sont environ 85 000 sans PLM et 56 600 avec PLM de déplacements / j supplémentaires estimés à horizon 2028. Le diagnostic repère les axes saturés et les shunts qui reportent le problème. De nouvelles infrastructures routières sont prévues à l'étude ou à la réalisation dans les 5 ans. Parmi elles :

- Finaliser l'étude et la réalisation du barreau A4 - RD 96 : en cours de travaux pour 2 km depuis le mois d'août il permettra d'éviter la barrière de péage de Coutevroult. Cette solution, retenue après de longs débats contradictoires, permettra de désengorger, au moins partiellement, le trafic traversant Bailly-

Romainvilliers. Il restera à prolonger le barreau jusqu'à la N36 pour une meilleure efficacité.

- Etudier les solutions de réaménagement du pont en X : point dur majeur de longue date, la complexité des enjeux et la multiplicité des acteurs concernés n'ont pas permis à ce jour d'aboutir à une solution consensuelle.

L'étude de requalification du cœur urbain de Marne et Gondoire prévoit de reprendre le sujet. La commission considère que cette déclaration d'intention ne suffit pas et qu'un engagement de solution doit s'exprimer en priorité concrètement. La commission recommande au SIEMU d'appuyer dans ce sens.

Plus généralement, de nombreux projets structurants, tels que les ZAC, s'inscrivent dans l'évolution du territoire. La participation du SIEMU comme partenaire est nécessaire pour mettre le déplacement durable au cœur du projet.

Sécurité routière

Le point dur n°31 sur la RD 231, identifié pour la circulation bus dans le PLM, est associé à un problème de sécurité routière et à la création d'infrastructures routières en lien avec le développement du territoire. La saturation de l'échangeur n°13 de l'A4 et la congestion de la RD 231 dues aux trajets pendulaires se répercutent au niveau des deux Villeneuve. L'alerte relayée par le SIEMU auprès des décideurs reste sans suite et il n'est pas prévu de doublement de la RD231. Sans engagement du Département, y compris pour réaliser une étude, le sujet ne peut être inscrit comme action dans le PLM. C'est d'autant plus un manque dans le PLM que le trafic automobile est destiné à s'amplifier.

La mesure 15.2 "Traiter les points noirs de sécurité routière" est à reprendre :

- dans sa forme où il est dit que le budget est à définir selon les résultats de l'action précédente qui demande à être enlevée par le département ;
- sur le fond qui doit définir les points noirs retenus et préciser les mesures à prendre

Stationnement

Le stationnement sur voirie occupe fortement l'espace public et génère des conflits d'usages avec les autres modes. Ce problème peut se conjuguer avec le stationnement à proximité des gares de rabattement. Il résulte du comportement des conducteurs et/ou de la réglementation communale du stationnement.

Dans les secteurs résidentiels, optimiser les parkings privés insuffisamment utilisés passe par une action pédagogique auprès des riverains. Les annexes 16.1-2-3 recensent les communes pour lesquelles la sensibilisation à l'occupation du stationnement sur voirie et l'incitation à l'usage des parkings privés sont à faire. Le stationnement sur voirie doit prendre en compte le contexte local avec une réglementation arrêtée par la commune.

A noter que 19 communes respectent les recommandations du PDUIF et 8 communes devraient le faire d'ici 2028. Les communes restantes devraient elles aussi respecter le PDUIF.

2.5.6 – S'agissant du management et des services de mobilité

Le projet de PLM intègre des actions en faveur du covoiturage inscrites dans sa fiche de mesures F 17. Le nombre d'aires de covoiturage envisagé est limité à l'échelle du territoire, seulement trois : une associée à l'échangeur du Sycomore, une sur la commune de Bailly-Romainvilliers et une sur la commune de Magny-le-Hongre. La commission considère qu'il pourrait être envisagé des stations locales de taille limitée, par exemple en réservant des emplacements sur des parkings existants et ainsi réaliser un maillage plus fin.

Le Département ayant un Schéma de stations multimodales de covoiturage peut apporter son soutien à la création de station locale financièrement plus économique.

Le SIEMU pourrait faire le lien entre le Département, les communes et autres partenaires ; l'information pourrait être aussi disponible sur le nouveau portail des mobilités.

La commission note que le projet de PLM prévoit des mesures propres à la limitation des GES traduites dans la fiche F15 actions F15-5 à F 15-11 avec le développement des véhicules à faible émission ainsi que

le renouvellement de la flotte publique, les bus roulant au GNV, la création de bornes de recharges électriques.

La fiche action 19 est attribuée à la mobilité scolaire. Outre les mesures listées, la commission pense que l'organisation par le SIEMU d'interventions auprès des scolaires dans les établissements sur les enjeux de la mobilité, par exemple à l'occasion de la journée mondiale de la mobilité, comme cela se fait le 1^{er} décembre pour la journée mondiale de lutte contre le SIDA, serait un moyen efficace pour sensibiliser les jeunes et aussi à travers eux leurs parents. Et ceci de l'école élémentaire au lycée. Il s'agit ici d'aller au-devant des élèves, à la différence des événements organisés à l'occasion de la semaine européenne des mobilités, initiative déjà remarquable, où c'est le public volontaire qui se déplace.

2.5.7 – S'agissant des marchandises

Le transport des marchandises n'avait pas été traité de manière spécifique dans le PLD et le PLM y consacre un axe entier. Actuellement cette thématique n'est que très peu portée par les collectivités. Dans le présent plan, le SIEMU a pour ambition de mettre en place une instance de gouvernance afin de collecter les réflexions sur les actions à mener dans le prochain PLM et promouvoir l'usage du report modal, en particulier vers le fluvial qui représente un mode à exploiter.

2.5.8 – S'agissant du pilotage, de l'animation et suivi des politiques de déplacement

Chaque axe qui précède contribue à faire évoluer les pratiques de déplacements vers une mobilité plus efficace et plus durable en prenant en compte les spécificités du territoire qui va continuer à se développer massivement dans les prochaines années. Ici il s'agit de mesures où le SIEMU est le principal maître d'ouvrage pour les différentes missions d'études, de relais, de coordination en partenariat avec les aménageurs et décideurs pour que les réalisations intègrent le déplacement durable.

Le SIEMU a besoin de collecter les données de développement et de trafic et pour cela d'en disposer les outils. La commission note la nécessité de mettre à disposition le modèle de trafic élaboré par l'EPA avec ses hypothèses d'urbanisation. Une solution doit être possible tout en préservant les limites de la confidentialité.

Le suivi du PLM est nécessaire pour évaluer l'impact des mesures réalisées, envisager des actions correctrices et communiquer auprès des différents partenaires. L'observatoire des mobilités développé par le SIEMU constitue un outil de suivi et d'analyse qui permettra à terme de ce PLM d'en établir le bilan.

3 – AVIS DES LA COMMISSION D'ENQUÊTE

La commission d'enquête

Constate :

- que le dossier était complet et facilement compréhensible ;
- que l'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions.

Estime :

- que le diagnostic présente une vision complète de l'état des lieux liés à la mobilité sur le territoire ;
- que les enjeux de la mobilité à horizon 2030 dans un territoire en pleine évolution sont bien caractérisés ;
- que le projet de PLM est un outil de programmation.

Considère :

- que le projet aborde le champ des actions susceptibles de proposer un plan de déplacement durable ;
- que les actions privilégient le report des usagers de la voiture vers les modes actifs et les transports collectifs ;

- que même si l'usage de la voiture restera le mode principal de déplacement, il diminuera en pourcentage ;
- que les actions visent à assurer l'accessibilité et à abaisser l'impact de la voiture sur son environnement tant dans son déplacement que sur son stationnement ;
- que le projet prévoit de compléter un réseau cyclable structurant ;
- que la problématique du transport des marchandises est prise en compte pour dégager des mesures d'organisation et de logistique durable ;
- que les mesures visent à contraindre les émissions des gaz à effets de serre ;
- mais que des mesures qui permettraient d'améliorer la mobilité ne sont pas retenues comme action par les acteurs décideurs ;
- et que la réussite d'une mesure peut être aussi conditionnée par le comportement des usagers ;
- que le suivi des indicateurs et la collecte des données permettront d'établir un bilan au terme de ce PLM limité à 5 ans et d'ajuster des actions nouvelles ou correctrices dans le futur PLM.

Au vu des objectifs annoncés d'augmentation des modes actifs et de la part modale des transports en commun, de la diminution de la part modale de l'automobile et le management de la mobilité, la commission d'enquête émet à l'unanimité :

UN AVIS FAVORABLE

au projet du Plan Local des Mobilités de Marne-la-Vallée

accompagné des recommandations suivantes :

- de rappeler aux communes concernées leur obligation d'appliquer les lois relatives aux PMR sur le partage des espaces publics et l'accessibilité des bus ;
- de compléter la fiche action A.1.3 afin que soient réalisés les aménagements limitant la vitesse et faciliter l'usage du vélo.
- de faire participer, dans un cadre à définir, les associations vélo dans les réflexions relatives à la cyclabilité ;
- d'employer les moyens nécessaires pour faire connaître le service TAD ;
- d'encourager l'utilisation du service TAD en simplifiant le protocole d'accès ;
- d'ajouter en annexe de l'action C.10 le plan du projet TCSP EVE ;
- de proposer au comité de site des pôles gare de se saisir du problème de synchronisation RER ou Transilien – bus en cas de retard à la fin du service ;
- d'insister fortement auprès des acteurs concernés et à l'occasion de la requalification du cœur urbain de Marne et Gondoire sur la nécessité de traiter le point dur au niveau du pont en X ;
- de revoir la formulation de la mesure E.15.2 et d'explicitier la liste des points noirs et les traitements envisagés ;
- de se rapprocher des communes dont les normes de parkings dans les nouveaux programmes ne respectent pas les prescriptions du PDUIF ;
- d'assurer le lien entre le Département et les communes pour la création de stations locales de covoiturage de taille limitée ;
- d'envisager une intervention auprès des scolaires tous niveaux sur les enjeux de la mobilité durable, par exemple à l'occasion de la journée mondiale des mobilités.

A Serris le 21 septembre 2023

La commission d'enquête

Président

Joël CHAFFARD



Membres titulaires

Alain LEGOUHY



Marie-Françoise SÉVRAIN



SIGLES

CAMG : Communauté d'agglomération de Marne et Gondoire
CCVB : Communauté de communes du Val Briard
CGEDD : Conseil général de l'environnement et du développement durable
CSS : Circuits spéciaux scolaires
DDT : Direction Départementale des Territoires
DSP : Délégation de service public
EGT : Enquête Globale Transports
EPA : Etablissement public d'aménagement
EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunal
GES : Gaz à effet de serre
GNV : Gaz naturel véhicule
ICPE : Installations Classées pour la Protection de l'Environnement
IdFM : Île-de-France Mobilités
LOM : Loi d'Orientation des Mobilités
MOA : Maître d'ouvrage
MOE : Maître d'œuvre
PAVE : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics
PCAEM : Plan climat Air Energie Métropolitain
PCAET : Plan Climat Air Energie Territorial
PDUIF : Plan des Déplacements Urbains d'Île-de-France
PLD : Plan Local de Déplacements
PMR : Personne à mobilité réduite
PoM : Portail des Mobilités
PPA : Plan de protection de l'atmosphère
PPAC : Personnes Publiques Associées et Consultées
PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
PREPA : Plan de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques
P+R : Parking-Relais
SCoT : Schéma de Cohérence Territorial
SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité
SD'AP : Schéma Directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmé
SDLD : Schéma Directeur des Liaisons Douces
SDRIF : Schéma Directeur de la Région Île-de-France
SDIRVE : Schéma Directeur des Infrastructures de Recharges pour Véhicules Electriques
SIEMU : Syndicat Intercommunal d'Etudes des Mobilités Urbaines de Marne-la-Vallée anciennement Syndicat Intercommunal des Transports (SIT),
SIT MLV Syndicat Intercommunal de Transports des secteurs 3 et 4 Marne-la-Vallée et des communes environnantes
SRCAE : Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie
SRCE : Schéma Régional de Cohérence Ecologique
SRHH : Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement
TAD : Transport à la Demande
TCSP : Transports Collectifs en Site Propre
VEA : Val d'Europe Agglomération
ZAC : Zone d'aménagement concertée