

Tableau de suivi de l'intégration des recommandations de la commission d'enquête et des remarques des PPA dans le PLM

V. 21/11/2023

N°	Porteur remarque	Contenu remarque	Modification du PLM (oui/non)	Faite (X)	Reprise :	Si pas de reprise, réponse du SIEMU :
1	Recommandation Commission d'enquête	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 ;	Non			SIEMU : ca sera rappelé au long cours
2	Recommandation Commission d'enquête	de compléter la fiche action A.1.3 afin que soient réalisés les aménagements limitant la vitesse et faciliter l'usage du vélo.	Oui	X	Réaffirmer que zones apaisées ne doivent pas être simplement des panneaux mais doivent bien être accompagnées d'aménagements. Reprendre les éléments du mémoire de réponse du SIEMU. Partager des guides techniques du CEREMA aux communes	
3	Recommandation Commission d'enquête	de faire participer, dans un cadre à définir, les associations vélo dans les réflexions relatives à la cyclabilité ;	Non			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 ses 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. Le SIEMU pourra néanmoins les y encourager. 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.
4	Recommandation Commission d'enquête	d'employer les moyens nécessaires pour faire connaître le service TAD ;	Non		Une action est prévue pour C.9.3 "communiquer sur le service de TAD auprès des habitants du territoire" Détailler plus l'action ?	Un plan de communication pourra de nouveau être établi et mise en œuvre une fois le scénario de restructuration et la date de mise en service connu.
5	Recommandation Commission d'enquête	d'encourager l'utilisation du service TAD en simplifiant le protocole d'accès ;	Non			Pas de nouvelle action à ce sujet avant les conclusions de l'étude IDFM de restructuration du TAD.
6	Recommandation Commission d'enquête	d'ajouter en annexe de l'action C.10 le plan du projet TCSP EVE ;	Oui	X	Ajout du plan en annexe	
7	Recommandation Commission d'enquête	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 ;	Oui	X	Inscrire cette action dans la défense des intérêts du territoire	
8	Recommandation Commission d'enquête	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 ;	Non			Il est prévu que le pont en X sera étudié dans le cadre de l'étude du cœur urbain de la CAMG. SIEMU assure le suivi des actions, dont celle-ci
9	Recommandation Commission d'enquête	de revoir la formulation de la mesure E.15.2 et d'explicitier la liste des points noirs et les traitements envisagés ;	Oui	X	Détailler en sous-action les points durs à traiter	
10	Recommandation Commission d'enquête	de se rapprocher des communes dont les normes de parkings dans les nouveaux programmes ne respectent pas les prescriptions du PDUIF ;	Non			Phase de sensibilisation avec le nouveau PMIF + engagement à insister auprès des communes

11	Recommandation Commission d'enquête	d'assurer le lien entre le Département et les communes pour la création de stations locales de covoiturage de taille limitée ;	Oui	X	Ajouter les communes en partenaires de l'action F.17.4 : Poursuivre le dialogue avec les acteurs du territoire pour inciter à la réalisation des stations de covoitages identifiées dans le schéma directeur du Département de Seine-et-Marne	
12	Recommandation Commission d'enquête	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.	Oui	X	Ajouter une action ? ou coupler avec l'action de la journée sans voiture ? F.19.5 : ajouter plutôt dans cette action	
13	PPA 2 - Région	Pour information lors du dernier comité de ligne du RER-Vélo pour V4 Est, nous avons validé le tracé pour Marne-et-Gondoire. Ainsi, dans notre 2nd avis sur le PLM, nous vous demandons, probablement, une correction à la marge de la cartographie.	Oui	X	Mettre à jour la carto "Annexe 4.1 : carte du réseau cyclable projeté et des coupures urbaines à résorber "	
14	PPA 2 - CMA	Toutefois, nous souhaitons renouveler les remarques émises lors de la précédente consultation. Les flux en compte propre représentent 50% des flux en ville dédiés à la livraison. C'est pourquoi l' intégration des activités économiques et en particulier les activités artisanales et commerciales au sein des mesures relatives à la logistique, qui plus est urbaine, devrait figurer . Dans ce sens, la Chambre Métiers et de l'Artisanat juge opportun de rappeler que le bon fonctionnement des entreprises artisanales est intimement lié à l'efficacité de la chaîne logistique dans laquelle elles sont intégrées.	Non			Le traitement de la thématique transport de marchandises est nouveau sur notre territoire. La compétence n'existe pas actuellement parmi les acteurs locaux et le SIEMU prévoit déjà d'étoffer ses moyens humains pour pouvoir, entre autre, animer la réflexion sur ce sujet. Il nous paraît donc trop ambitieux sur un plan d'actions à horizon 5 ans d'envisager un plan d'actions plus important sur le transport de marchandises. En revanche, si la CMA souhaite porter des actions sur le territoire, celles-ci pourront compléter le plan d'actions. Par ailleurs, la mise en place d'instances de dialogue telle que prévue au PLM vise précisément à définir des actions collectives visant à améliorer l'organisation des livraisons et la circulation des poids-lourds.
15	PPA 2 - BSG	Thème 2 : Améliorer l'accessibilité PMR de l'espace public : La Commune de Bussy-Saint-Georges dispose d'un ADAP, Etude d'Accessibilité de la Voirie aux Personnes handicapées ou en situation de handicap. Le PAVE sera mis à jour dans les meilleurs délais.	Oui	X	Ajouter dans carte, texte de l'action et tableau que Bussy-Saint-Georges s'engage à réaliser un PAVE à court terme	
16	PPA 2 - BSG	Thème 7 : Développer des services et de la Communication autour du vélo : La Commune de Bussy-Saint-Georges propose en partenariat avec la l'intercommunalité des ateliers d'autoréparation de vélos tout au long de l'année et prévoit l'aménagement d'une Maison des Mobilités sur le pôle gare.	Oui	X	BSG ajouté en tant que partenaire de l'action B.7.2..	
17	PPA 2 - BSG	Thème 8 : Améliorer la performance et le confort du réseau du bus : Le point dur n° 14 : Place du clos Résorption par la création de 20 places de PMR et dépose minute autour de la place du Clos. Point dur n° 15 : Croisement Boulevard de Lagny / André Malraux Proposition d'améliorer le trafic par le décalage des feux de signalisation Point dur n°17 : Avenue du Général de Gaulle : Enchaînement de feux : régulation par le respect des limitations de vitesses permettant la sécurisation de cette avenue.	Non		Tableau de suivi des points durs à mettre à jour pour la prochaine instance de suivi - bilan 2023	Le SIEMU remercie la commune de Bussy-Saint-Georges pour ces informations actualisées. Ces avancées seront prises en compte dans le cadre du bilan des réalisations 2023 et des perspectives 2024 qui sera effectué prochainement.
18	PPA 2 - BSG	Thème 9 : Redéployer l'offre de Bus pour mieux répondre aux besoins Le réseau de bus desservant la future ZAC de la Rucherie devra proposer une offre de desserte correspondant aux besoins des usagers en terme d'horaires de travail et du nombre de salariés.	Non			Le SIEMU sera bien sûr attentif à ces données d'entrée au moment des études de desserte de la ZAC.
19	PPA 2 - BSG	Thème 12 : Optimiser le fonctionnement des pôles d'échanges Nécessité d'une offre de bus correspondant à la demande des usagers en relais	Non			Le SIEMU continuera de veiller à ce que le niveau d'offre de la desserte bus réponde aux besoins des usagers avec, cependant, la contrainte financière qui implique des arbitrages de la part d'IDFM.
20	PPA 2 - BSG	Thème 17 : Favoriser le développement des mobilités innovantes et partagées Il est prévu la création d'une aire de covoiturage sur le futur le pôle d'échange multimodal dans le second diffuseur.	Non			Sous-entendu p.84 : "lignes de covoiturage"
21	PPA 2 - BSG	Thème 23. Anticiper les besoins liés au développement du territoire Prévoir la desserte de la ZAC du Sycomore et notamment l'accès direct au pôle gare depuis le centre du quartier. Nécessité de revoir la trajectoire de ligne 46 et son intensité. La ZAC du Sycomore possède une programmation de 4 500 logements. Prévoir la desserte de la future la ZAC de la Rucherie qui accueillera au moins 3 000 emplois.	Non			Action existante, avec les ZAC en question citées : Etudier systématiquement l'adaptation des itinéraires bus et la localisation des arrêts pour la desserte en amont de chaque projet urbain

22	PPA 2 - BSG	44. Autre : Développement d'une offre commerciale de 4 500 m ² dans le futur centre de quartier de la ZAC du Sycomore, sur le boulevard des Cent Arpents.	Non			Information notée par le SIEMU
23	PPA 2 - CD77	2- Améliorer l'accessibilité PMR de l'espace public - Diagnostiquer l'accessibilité de l'ensemble des voiries dans un périmètre de 200m autour des arrêts inscrits au SDA, d'ici 2023 Pour le Département, il convient de nuancer le calendrier: l'action se prolongera vraisemblablement au-delà de 2024, il est donc demandé de supprimer dans le titre la mention : « d'ici 2023 » et d'inscrire une croix également dans l'échéance 2025-2028.	Oui	X		
24	PPA 2 - CD77	4- Traiter les coupures majeures des itinéraires piétons et cycles - Etudier la sécurisation des traversées piétons et vélos de la RD 934, sur les communes de Montévrain, Chessy et Coupvray Il est demandé d'inscrire le Département de Seine-et-Marne dans les « Partenaires financeurs » et non pas dans les « MOA », maîtres d'ouvrage.	Oui	X		
25	PPA 2 - CD77	4- Traiter les coupures majeures des itinéraires piétons et cycles - Résorber la coupure du pont d'Annet vers l'île de loisirs de Jablines Oui, les travaux sont en cours sur le pont et l'aménagement de la liaison complète en bordure de la RD 45 est bien prévu sur la période 2023/2024.	Non			Information notée par le SIEMU
26	PPA 2 - CD77	5- Développer un réseau d'itinéraires cyclables qualitatif- Mettre en oeuvre le plan triennal 2022-2023 du plan vélo départemental Le PlanVélo77 est en cours de révision; il est demandé de supprimer cette action.	Oui	X		
27	PPA 2 - CD77	5- Développer un réseau d'itinéraires cyclables qualitatif- Etudes de liaisons de rabattement pour les collèges Louis-Braille à Esbly et Lucie-Aubrac à Montévrain Le PlanVélo77 est en cours de révision; il est demandé de supprimer cette action.	Oui	X		
28	PPA 2 - CD77	5- Développer un réseau d'itinéraires cyclables qualitatif- Réaliser une étude de définition du plan triennal 2024- 2026 du plan vélo départemental Le PlanVélo77 est en cours de révision ; il est demandé de supprimer cette action.	Oui	X		
29	PPA 2 - CD77	5- Développer un réseau d'itinéraires cyclables qualitatif- Réaliser les liaisons du SOLO de la CAMG Il est demandé d'inscrire le Département de Seine-et-Marne dans les « Partenaires financeurs » et non pas dans les « MOA », maîtres d'ouvrage.	Oui	X		
30	PPA 2 - CD77	5- Développer un réseau d'itinéraires cyclables qualitatif- Poursuivre la réalisation d'un réseau cyclable structurant et de loisirs sur VEA Il est demandé d'inscrire le Département de Seine-et-Marne dans les « Partenaires financeurs » et non pas dans les « MOA », maîtres d'ouvrage.	Oui	X		
31	PPA 2 - CD77	11-Améliorer l'accessibilité PMR du réseau de bus - Mettre en accessibilité les arrêts de bus d'ici 2028 Il est demandé de supprimer la croix pour l'horizon 2023/2024 et de conserver la seule échéance 2025/2028.	Non			Conservation des deux horizons, car les efforts seront déployés dès le court terme pour atteindre l'objectif de mise en accessibilité des arrêts pour 2028
32	PPA 2 - CD77	14- Créer de nouvelles infrastructures routières en lien avec le développement du territoire - Finaliser l'étude et réaliser le doublement de la RD 345 (horizon 2025) Il est demandé de supprimer la mention « horizon 2025 » et la croix correspondante dans la colonne MT 2025-2028.	Oui	X		
33	PPA 2 - CD77	14- Créer de nouvelles infrastructures routières en lien avec le développement du territoire - Finaliser l'étude du projet de déviation de Chalifert-Jablines Il est demandé de nommer ce projet de la manière suivante : « Liaison RD 934 RD 404 permettant le contournement des Communes de Chalifert et Jablines » et non pas « déviation Chalifert-Jablines » ; le stade d'étude n'étant pas défini de supprimer la croix dans la colonne CT 2023/2024 ; et enfin d'inscrire « en cours d'étude » et non pas « non communiqué » dans la colonne budget.	Oui	X		
34	PPA 2 - CD77	14- Créer de nouvelles infrastructures routières en lien avec le développement du territoire - Etudier le doublement de la RD 231 entre la RD 344a et la RD 345 Il est demandé de supprimer la croix dans la colonne CT 2023/2024 ; et d'inscrire « en cours d'étude » et non pas « non communiqué » dans la colonne budget.	Oui	X		
35	PPA 2 - CD77	14- Créer de nouvelles infrastructures routières en lien avec le développement du territoire - Etudier la mise en oeuvre de solutions visant à limiter le trafic de transit dans le centre-ville de Collégien Les seules routes départementales de Collégien sont la RD 471 et la RD 406; le Département n'a pas de projet d'aménagement prévus sur ces routes, et pas ailleurs, il n'a pas vocation à porter la maîtrise d'ouvrage du projet dit « contournement de Collégien » ; il est donc demandé de supprimer le Département de la liste des « MOA ».	Oui	X		

36	PPA 2 - CD77	15- Améliorer la sécurité routière - Sur les routes départementales, objectiver les points noirs de sécurité routière identifiés par les acteurs locaux, par le biais de relevé de vitesse Il est demandé de supprimer cette action dont la rédaction est trop approximative et qui ne correspond pas à une action du Département. En effet, les points de noirs de sécurité routière correspondent à une situation d'accidentalité précisément définie qui ne se fonde pas sur les seules vitesses mais bien sur le nombre et la gravité des accidents. Par ailleurs, le Département programme les études de sécurité routière en fonction des besoins qu'il identifie sur le territoire, indépendamment de tout PLM.	Oui	X	Supprimer l'action > la regroupe avec la suivante	
37	PPA 2 - CD77	15- Améliorer la sécurité routière - Traiter les points noirs de sécurité routière : réaménager les carrefours et axes les plus accidentogènes et/ou réduire les vitesses sur les axes accidentogènes et assurer un contrôle des vitesses pratiquées Le Département figure avec les Communes comme maître d'ouvrage de ces actions ; il pourrait contribuer techniquement aux réflexions des Communes.	Non		OK n'amène pas de correction	Information notée par le SIEMU
38	PPA 2 - CD77	17- Favoriser le développement des mobilités innovantes et partagées - Effectuer un bilan des expérimentations menées sur le territoire concernant l'utilisation de matériaux routiers plus respectueux de l'environnement et étudier la généralisation de ces procédés Cette action vise le seul Département; or, son objet n'est pas cohérent avec la thématique des mobilités innovantes et partagées. Il est donc demandé de supprimer l'action. Par ailleurs, en effet le Département réalise un travail de veille technique, il expérimente et évalue des différents matériaux routiers à l'échelle départementale ; et il forge et fait évoluer ses pratiques en temps réel. Il communique à son rythme sur ce sujet, indépendamment de tout PLM.	Oui	X	Supprimer l'action Mais bon cette action vient bien de l'initiative du département...	
39	PPA 2 - EPA	Action 1 : Pacifier la voirie pour développer l'usage de la marche Avis : Le PLM prévoit (p 89) "Enfin, les études de projets routiers inscrites dans à ce plan d'actions devront également permettre de questionner localement la hiérarchie du réseau routier." Nous proposons de modifier la rédaction comme suit : « Enfin, les études de projets routiers inscrites dans à ce plan d'actions, ou les études de projets urbains, devront également permettre de questionner la hiérarchie du réseau routier »	Oui	X		
40	PPA 2 - EPA	Action 5 : Développer un réseau d'itinéraires cyclables qualitatif Avis : Nous signalons l'erreur de localisation du RERV dans Bussy-Saint-Georges, et le tracé à compléter (voirie support restant à préciser) vers Chessy.	Oui	X	Pris en compte dans une autre remarque : Mis à jour sur base du doc de comité de ligne V4 est Paris Marne-la-Vallée Chessy (mardi 24 novembre 2022)	
41	PPA 2 - EPA	Action 6 : Développer une offre de stationnement vélo diversifiée Avis : L'EPA dimensionnera les zones de stationnement privées pour accueillir les vélos cargos conformément aux règles des PLU, voire au-delà, sous réserve que la constructibilité globale le permette.	Oui	X	"a minima conformément aux règles des PLU, voire au-delà sous réserve que la constructibilité globale le permette"	
42	PPA 2 - EPA	Action 12 : Optimiser le fonctionnement des pôles d'échange Avis : L'EPA étant propriétaire foncier, nous souhaitons faire partie des partenaires techniques de l'action « Etudier les possibilités de faciliter la correspondance entre les deux gares routières de Chessy (amélioration de l'information et du jalonnement)".	Oui	X	EPA intégré en tant que partenaire technique	
43	PPA 2 - EPA	Action 14 : Créer de nouvelles infrastructures routières en lien avec le développement du territoire Avis : - A propos des doublements des avenues Hergé, Schuman et RD5, nous précisons que la maîtrise d'ouvrage et les partenaires financiers pour les reprises des carrefours restent à définir. - Voir remarque sur la carte de hiérarchie du réseau routier faite à propos de l'action 1.	Oui	X	Retour EPA du mail du 07/11 intégré	
44	PPA 2 - EPA	Action 23 : Anticiper les besoins liés au développement du territoire Avis : Le projet de PLM prévoit d'étudier systématiquement l'adaptation des itinéraires bus et la localisation des arrêts pour la desserte en amont de chaque projet urbain. L'Epa souhaite qu'au-delà des itinéraires et de la localisation des arrêts, les études portent aussi sur le niveau de service, pour prendre en compte de fort besoins émergents.	Oui	X	"et le niveau de service projeté de la desserte bus"	

45	PPA 2 - EPA	<p>Action 25 : Evaluer et partager les effets des politiques de déplacement</p> <p>Avis : Pour la mise à jour annuelle des indicateurs de suivi, l'EPA est attendu pour alimenter le SIEMU avec les données d'urbanisation du territoire. Nous précisons qu'à court-moyen terme, l'Epa se rapprocha du SIEMU, de la CAMG et de VEA, pour échanger sur le modèle de trafic et définir les hypothèses retenues, en cohérence avec les projets de développement urbain portés par les élus. S'agissant de VEA, ces échanges pourraient avoir lieu après validation officielle de la feuille de route de la phase 5 d'aménagement sur le In Disney.</p> <p>Précision ultérieure : "Comme échangé en marge de ce COTECH, je vous prie de bien vouloir préciser dans le PLM l'action de « Mettre à disposition du SIEMU le modèle de trafic élaboré par l'EPA avec ses hypothèses d'urbanisation » en modifiant comme suit sa rédaction : « Mettre à disposition du SIEMU le modèle de trafic élaboré par l'EPA lorsque les hypothèses de développement urbain auront pu être validées par les élus. »"</p>	Oui	X	Reformulé comme proposé	
46	PPA 2 - IDFM	<p>Une étape préalable de hiérarchisation du réseau viaire aurait pu être menée afin de servir de base à la définition de règles pour un meilleur partage multimodal de la voirie, adaptées aux usages prioritaires sur les différentes voies. Seule la hiérarchisation actuelle est rappelée dans le plan. Cette étape est pourtant indispensable pour définir la vocation des différentes voies puis fixer les règles d'un meilleur partage multimodal de la voirie tenant compte des usages prioritaires sur chaque type de voie selon la nature urbaine des territoires. Île-de-France Mobilités note que la complexité des responsabilités en matière de voirie, sur un territoire en fort développement, laisse peu de marges de manoeuvre aux acteurs locaux pour définir cette hiérarchisation. Néanmoins, l'élaboration du PLM aurait été une bonne occasion de faire converger les acteurs. Île-de-France Mobilités partage la volonté du SIEMU d'une plus grande coopération sur ce plan.</p>	Non			<p>La carte de la hiérarchie future a été ajoutée en annexe de la fiche action n°14. A noter que les projets routiers du territoire qui seront réalisés sur la période du PLM ne sont a priori pas de nature à questionner la hiérarchie du réseau. Par ailleurs, aucune action concernant ce sujet n'a été intégrée en raison de l'absence de volonté politique de questionner la hiérarchie actuelle, l'objectif étant plutôt que celle-ci soit respectée. Néanmoins, les études de projets routiers inscrites au plan d'actions pourront consister des opportunités de questionner localement la hiérarchie du réseau routier.</p>
47	PPA 2 - IDFM	<p>Île-de-France Mobilités salue l'initiative du SIEMU ayant permis le débat entre partenaires sur le degré d'ambition des actions, mais regrette que le PLM n'affiche pas d'ambitions plus fortes. Si le PLM couvre bien l'étendue des sujets à traiter, une majorité des orientations retenues restent toutefois d'un niveau d'ambition « fil de l'eau » ou « modéré », à l'exception de la mise en accessibilité du territoire pour les personnes à mobilité réduite et de la politique vélo. Le nombre important de parties prenantes peut expliquer la difficulté à afficher des objectifs partagés à l'échelle de l'ensemble du territoire. Île-de-France Mobilités note que ce résultat provient également de la volonté des acteurs et en particulier du SIEMU de construire un plan d'action dont la mise en oeuvre soit réaliste sur une durée relativement courte de cinq ans. Lorsque cela s'avèrera possible, il reste bien entendu souhaitable que la mise en oeuvre des actions dépasse l'ambition du PLM.</p>	Non			<p>Nous notons ce retour. Toutefois, un travail conséquent de concertation a été mené auprès des acteurs du territoire pour les inciter à s'engager dans des actions. Par ailleurs, le PLM a vocation à être réaliste et donc à ne pas viser une ambition inatteignable sur une période relativement courte de 5 ans. Cette remarque n'entraîne pas de modification du PLM.</p>
48	PPA 2 - IDFM	<p>Le nombre d'actions retenues dans le PLM est élevé, ce qui peut conduire à une difficulté de mise en oeuvre et de suivi. Néanmoins, Île-de-France Mobilités note un effort important mené par le SIEMU pour obtenir un engagement des maîtres d'ouvrage sur l'ensemble des actions présentées, afin de proposer un calendrier et un budget de mise en oeuvre lorsque cela était possible, décliné pour chaque action et par commune.</p>	Non			<p>Information notée par le SIEMU</p>
49	PPA 2 - IDFM	<p>Le degré d'opérationnalité des actions est variable, une part non négligeable restant au stade d'études. Bien que cela s'explique en partie par la temporalité du PLM, il serait pertinent que ces dernières mènent à des actions concrètes, idéalement dans cette même temporalité.</p>	Non			<p>5 ans est une temporalité relativement courte, il n'est pas toujours réaliste de viser plus que des études pour certaines actions (objectif d'un PLM réaliste).</p>
50	PPA 2 - IDFM	<p>Le plan d'action du PLM porte des mesures ambitieuses pour les modes actifs et la mise en accessibilité du territoire. Par ailleurs, de nombreuses mesures sont listées pour les transports collectifs, démontrant la volonté du territoire d'améliorer la desserte. Ces mesures auraient pu être accompagnées d'actions visant à réguler de manière concomitante le recours à la voiture utilisée individuellement. L'action sur le stationnement, levier majeur d'orientation des choix modaux, aurait ainsi pu être plus précise. Un engagement des communes à ce sujet au cours de la période est attendu.</p>	Non			<p>Dans l'annexe 16.1, les mesures de stationnement recommandées pour chaque commune sont détaillées. A l'échelle de territoire du PLM (31 communes), il n'est pas réaliste de réaliser un travail plus fin sur le stationnement dans le temps et le budget imparti. Nous notons l'alerte sur le stationnement.</p>

51	PPA 2 - IDFM	<p>Remarque spécifique à l'action 1 – Pacifier la voirie pour développer l'usage de la marche</p> <p>Les mesures de pacification de la voirie sont en phase avec les attentes du PDUIF. La recommandation de zones à pacifier, établie dans le PLM par le SIEMU au-delà des engagements pris par les communes est très positive. Île-de-France Mobilités incite le SIEMU à porter l'étude de ces zones auprès des communes au cours de la période de mise en oeuvre du PLM. La définition des zones stratégiques à pacifier pourra notamment se faire en identifiant les zones particulièrement accidentogènes ou dangereuses en agglomération afin de les traiter par des aménagements de voirie. Le traitement d'éventuels points noirs de sécurité piétons ou vélos est un élément important pour réduire l'insécurité routière.</p> <p>Les mesures de communication et de partage de bonnes pratiques sont cohérentes et adaptées à un PLM. Le plan d'action s'appuie bien sur les prescriptions de la LOM qui impose la suppression des places de stationnement aux abords des passages piétons. Il est très positif que, en réaction à la remarque d'Île-de-France Mobilités dans son premier avis, le SIEMU ait pris l'engagement de prendre contact avec l'ensemble des communes pour les encourager à mettre en oeuvre cette suppression dans un délai rapproché, la LOM ayant fixé la date limite à 2026. Île-de-France Mobilités encourage les communes à définir les modalités et le calendrier de cette mise en oeuvre à court terme (recensement des passages piétons concernés, calendrier et budget pour leur traitement).</p>	Non			Remarque notée par le SIEMU
52	PPA 2 - IDFM	<p>Remarque spécifique à l'action 2 – Améliorer l'accessibilité PMR de l'espace public</p> <p>L'amélioration de l'accessibilité repose en premier lieu sur un diagnostic, obligatoire depuis la LOM, de la voirie située autour des arrêts des lignes prioritaires de transports en commun inscrites au Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA). Cette obligation de diagnostic est bien reprise dans le plan d'action. Pour mémoire, ce diagnostic devait être effectué avant le 16 mai 2022 pour les communes disposant d'au moins une gare prioritaire et de points d'arrêt bus prioritaires et avant le 1er décembre 2023 pour toutes les autres communes comptant au moins un point d'arrêt bus prioritaire. Il importe donc de le réaliser au plus vite afin de prioriser les travaux de mise en accessibilité de la voirie, en particulier en lien avec la mise en accessibilité des arrêts de bus (action 11). Le tableau reprenant les engagements des communes est à cet égard positif.</p> <p>De façon plus générale, une animation et un suivi du sujet de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) par le SIEMU et/ou les communautés d'agglomération du territoire permettraient d'assurer l'avancement des actions sur cette thématique.</p>	Non			<p>C'est noté. Il est bien précisé dans le plan d'actions qu'un diagnostic de l'accessibilité de l'ensemble des voiries dans un périmètre de 200m autour des arrêts inscrits au SDA doit être réalisé d'ici 2023.</p> <p>Le sujet de l'accessibilité de la voirie a été largement discuté en phase d'élaboration du plan d'actions avec les CA et celles-ci n'ont pas souhaité s'y engager.</p> <p>Le SIEMU réaffirme qu'il essaiera de coordonner la démarche de mise en accessibilité sur les points d'arrêt bus, mais sans possibilité de se substituer aux MOA pour la réalisation des études, le montage des dossiers de demande de subventions, le suivi des chantiers etc. Et au-delà de ces espaces, le SIEMU n'a ni les moyens ni la compétence (réglementaire ou technique) pour porter cette action.</p>
53	PPA 2 - IDFM	<p>Remarque spécifique à l'action 3 – Limiter les stationnements gênants pour donner plus de place aux autres modes</p> <p>Île-de-France Mobilités note avec satisfaction l'ajout par le SIEMU de la contribution de cette action à l'amélioration de la circulation des bus. Le stationnement gênant impacte en effet directement la vitesse commerciale des bus et leur régularité, les rendant de fait moins attractifs.</p> <p>La fiche action liste les mesures de façon générale, et renvoie aux communes la définition des modalités de mise en oeuvre. Cette fiche aurait toutefois pu être plus précise et plus opérationnelle en donnant une première liste de rues/secteurs prioritaires sur lesquels les interventions pourraient se concentrer. Île-de-France Mobilités incite les communes à s'engager plus précisément à court terme.</p>	Non			Difficulté à mobiliser les communes sur ce sujet. Les points durs bus ont bien été identifiés dans le PLM. Néanmoins, très peu ont en effet l'objet d'engagements de la part des MOA concernés.
54	PPA 2 - IDFM	<p>Remarque spécifique à l'action 4 – Traiter les coupures majeures des itinéraires piétons et cycles</p> <p>Cette action relative au traitement des coupures majeures des itinéraires piétons et cycles est traitée de manière complète et correspond globalement aux attentes du PDUIF. Toutes les actions sont prévues à court terme et les maîtres d'ouvrage et partenaires sont généralement identifiés, la liste d'opérations et études est très utile sur ce point. Plusieurs actions sont au stade d'étude ou de réflexion, ces réflexions devront être menées en priorité afin que les aménagements imaginés puissent être réalisés à l'horizon PLM.</p> <p>La mesure relative à la coupure du Pont d'Annet, qui est identifiée comme une coupure majeure par le PDUIF, constitue effectivement une priorité. Il serait donc souhaitable qu'elle puisse être résorbée dans la mesure du possible à l'horizon du PLM.</p>	Non			<p>C'est noté.</p> <p>La résorption de la coupure du pont d'Annet est sous MOA du Département, avec pour partenaire la CAMG;</p>

55	PPA 2 - IDFM	<p>Remarque spécifique à l'action 5 – Développer un réseau d'itinéraires cyclables qualitatif</p> <p>Cette action relative au développement de l'usage du vélo répond de manière très complète aux attentes du PDUJF. Les mesures à mettre en oeuvre sont en majorité opérationnelles et leur calendrier prévisionnel entre dans l'horizon du PLM. Elles sont généralement chiffrées de façon précise, et les partenaires et maîtres d'ouvrage sont bien identifiés. La carte jointe est claire et permet de rendre compte des ambitions du SIEMU, de Val d'Europe Agglomération et de la communauté d'agglomération Marne et Gondoire en matière de réseau cyclable.</p>	Non			C'est noté.
56	PPA 2 - IDFM	<p>Remarque spécifique à l'action 6 – Développer une offre de stationnement vélo diversifiée</p> <p>L'action proposée est très complète et prend bien en compte les différents types de stationnement vélo. L'ajout des prescriptions du PDUJF en annexe de l'action dans la nouvelle version du PLM est positif. Le rappel des objectifs de nombre de places, y compris en consigne, du schéma directeur du stationnement vélo d'Île-de-France Mobilités est également bienvenu. Il conviendrait toutefois de préciser que ces objectifs sont à horizon 2030.</p> <p>En ce qui concerne le stationnement privé, il conviendrait de préciser que ce sont les PLU communaux et le PLUi de Val d'Europe Agglomération qui sont concernés par la mise en compatibilité (et non en conformité) avec les prescriptions du PDUJF, ces dernières s'appliquant aux constructions neuves. Le rappel des normes du Code de la construction et de l'habitation qui s'appliquent directement aux permis de construire et sont plus contraignantes que celles du PDUJF est utile. Ces normes ont été renforcées très récemment (juin 2022) et s'appliquent maintenant aussi sous conditions aux constructions existantes, notamment dans le cadre de travaux.</p>	Oui	X	Préciser que les objectifs de nombre de places, y compris en consigne, du schéma directeur du stationnement vélo d'Île-de-France Mobilités sont à horizon 2030	
57	PPA 2 - IDFM	<p>Remarque spécifique à l'action 8 – Améliorer la performance et le confort du réseau bus</p> <p>La mesure concernant l'amélioration de la vitesse commerciale des bus est bien détaillée, avec un recensement cartographique précis des points durs de circulation pour les bus, en accord avec les observations d'Île-de-France Mobilités. Île-de-France Mobilités regrette toutefois que sur certaines parties du territoire, peu de points durs fassent l'objet d'un engagement des gestionnaires de voirie à les traiter. Comme cela a été indiqué au SIEMU précédemment, Île-de-France Mobilités est en effet favorable à l'instauration d'une instance de suivi semestrielle des points durs bus pilotée par le SIEMU, afin de faire avancer le traitement de ces points durs par les gestionnaires de voirie concernés, et se tient à sa disposition pour participer à ces réunions.</p> <p>Concernant l'amélioration du confort de l'utilisateur, Île-de-France Mobilités soutient la volonté du SIEMU de tendre vers 100% de points d'arrêt équipés en information voyageurs, une mesure essentielle à la lisibilité du réseau. Il est positif que le SIEMU ait précisé dans la nouvelle version du PLM son rôle de relais de la demande auprès de l'exploitant.</p> <p>Le bilan du service de descente à la demande et les mesures concernant les situations perturbées sont en adéquation avec les attentes d'Île-de-France Mobilités.</p>	Non			En effet "les lignes encadrées en vert sont celles qui ont obtenu un engagement au plan d'actions du PLM" signifie que l'acteur s'est engagé à porter l'action de résorption du point noir dans les 5 ans du PLM. Il est dommage de ne pas avoir eu plus d'engagements de la part des différents acteurs. Il nous est toutefois impossible de les contraindre à s'engager.
58	PPA 2 - IDFM	<p>Remarque spécifique à l'action 9 – Redéployer l'offre bus pour mieux répondre aux besoins</p> <p>La mesure relative à l'anticipation de l'évolution du réseau de bus est conforme aux attentes d'Île-de-France Mobilités. L'étude de restructuration du transport à la demande (TAD) est effectivement en cours. La mesure d'accompagnement à la réalisation des projets de transports en commun existants est globalement conforme aux attentes d'Île-de-France Mobilités car elle recense les projets inscrits pour étude dans le cahier des charges de la DSP du réseau desservant le territoire du SIEMU.</p>	Non			C'est noté.
59	PPA 2 - IDFM	<p>☑ Remarque spécifique à l'action 10 – Accompagner la concrétisation du projet de TCSP EVE</p> <p>L'action 10 est spécifique au territoire du SIEMU, qui doit accueillir le bus en site propre EVE (Esbly – Val d'Europe). Il est effectivement du ressort du PLM de comporter une action dédiée à l'accompagnement de la mise en service de cette nouvelle ligne structurante.</p> <p>L'action a pour but d'assurer la bonne mise en oeuvre du projet de transport collectif en site propre (TCSP) dans les délais prévus, au moyen d'une veille sur la réservation des emprises et d'échanges réguliers entre Île-de-France Mobilités et le SIEMU sur les projets connexes du territoire susceptibles d'avoir un impact sur les travaux du TCSP.</p> <p>Il serait utile de préciser les actions prévues par les différents acteurs pour accompagner l'arrivée du TCSP : itinéraires vélo (notamment Réseau Vélo Île-de-France), cheminements piétons, dialogue avec les collectivités et l'EpaMarne sur l'aménagement des ZAC, etc. Île-de-France Mobilités convient que le travail d'intégration des emprises du site propre dans les projets urbains sera effectivement facilité lorsque l'insertion du site propre aura été précisée dans la phase d'avant-projet. Toutefois, elle invite les collectivités concernées à prendre sans attendre la validation de cette étape des dispositions pour que les projets urbains n'obèrent pas la réalisation du TCSP EVE.</p>	Non			Il n'a pas été possible de préciser davantage les actions prévues par les différents acteurs pour accompagner l'arrivée du TCSP. L'objectif est bien de prendre en compte le dossier du TCSP dans toutes les réflexions menées en termes d'aménagements le long de son itinéraire afin de ne pas obérer sa réalisation à plus long terme. Des arrêts temporaires sont créés pour accompagner certains développements urbains en préfiguration d'une future station TCSP (arrêt RD5d). L'EPA intègre au mieux le projet TCSP EVE dans le cadre des projets de doublement des voiries Hergé et Schuman, etc.

60	PPA 2 - IDFM	<p>☒ Remarque spécifique à l'action 11 – Améliorer l'accessibilité PMR du réseau bus</p> <p>Cette action porte sur l'accessibilité aux PMR du réseau bus, relevant d'une action du volet socle du PDUIF. Le contenu de l'action et les mesures à mettre en place correspondent globalement aux attentes d'Île-de-France Mobilités.</p> <p>Île-de-France Mobilités remarque avec satisfaction l'ajout explicite du lien entre mise en accessibilité des transports en commun et mise en accessibilité de la voirie. En effet, la mise en accessibilité d'un point d'arrêt n'a que peu d'effet si elle ne s'accompagne pas plus globalement d'une mise en accessibilité des principaux itinéraires sur voirie pour y parvenir. Par ailleurs, comme indiqué par le SIEMU, les travaux doivent effectivement également être coordonnés avec la mise en accessibilité du matériel roulant et la formation des conducteurs.</p> <p>Pour information, Île-de-France Mobilités travaille actuellement à la compréhension et au diagnostic des difficultés d'accessibilité sur les lignes déclarées accessibles aux PMR. Ainsi, le SIEMU pourra se rapprocher d'Île-de-France Mobilités et de l'opérateur en cas de persistance des difficultés rencontrées.</p> <p>Île-de-France Mobilités rappelle que les lignes prioritaires inscrites au SD'AP devaient être mises en accessibilité au 31 décembre 2021 et tient donc à souligner l'importance de leur traitement rapide. De façon générale, il conviendrait d'établir un calendrier de mise en accessibilité, précisant les arrêts qui seront traités à court terme, et ceux qui le seront à moyen terme et à plus long terme. Île-de-France Mobilités note que le SIEMU a prévu de réaliser ce travail à partir des informations transmises par l'opérateur.</p>	Non			C'est noté.
61	PPA 2 - IDFM	<p>De façon générale, un travail important est prévu sur les différents pôles d'échange du territoire. Pour rappel, le PDUIF comprend une classification des pôles (1. Grand pôle de correspondance, 2. Pôles de desserte des secteurs denses et 3. Pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie) qui permet de définir et de mettre en oeuvre des mesures adaptées à chaque type de pôle.</p> <p>Les éléments de diagnostic entrepris par le SIEMU sont importants pour la mise en oeuvre du plan d'action. Aussi, il conviendrait d'apporter des informations complémentaires sur les dysfonctionnements et les manques observés pour chaque pôle.</p>	Non			C'est noté. Les dysfonctionnements et les manques observés pour chaque pôle sont évoqués en p.84. Le diagnostic mené dans le cadre des études de pôles aura justement pour objectifs de compléter et d'objectiver le recensement des problématiques rencontrées.
62	PPA 2 - IDFM	<p>☒ Remarque spécifique à l'action 12 – Optimiser le fonctionnement des pôles d'échanges</p> <p>La prise en compte des pôles d'échange est relativement détaillée et le SIEMU se montre ambitieux sur le sujet.</p> <p>Concernant les gares routières de Chessy, Île-de-France Mobilités invite le SIEMU et Val d'Europe Agglomération à échanger avec elle afin d'identifier les difficultés rencontrées, en dépit des travaux récents d'amélioration, et d'apprécier ainsi la nécessité de lancer une étude.</p>	Non			C'est noté.
63	PPA 2 - IDFM	<p>☒ Remarque spécifique à l'action 13 – Permettre le rabattement en véhicule particulier sur les gares du territoire tout en incitant à l'usage des autres modes</p> <p>L'action relative aux parkings relais met l'accent sur deux aspects essentiels du plan de mobilité. D'une part, il est effectivement important de veiller à ce que l'augmentation des capacités de stationnement en gare ne favorise pas outre-mesure le rabattement en voiture si le rabattement par des modes alternatifs est possible. Le SIEMU devra ainsi bien coordonner les actions relatives aux parcs relais et celles en faveur de la marche, du vélo et des bus. D'autre part, le contrôle du respect du stationnement aux alentours des gares et des parkings relais est un élément déterminant pour assurer l'efficacité du dispositif et inciter à utiliser les parcs relais ou à se reporter sur d'autres modes pour se rendre en gare. L'action est donc bien construite et il conviendra que le SIEMU s'assure du respect de ces mesures prioritaires.</p>	Non			C'est noté.

64	PPA 2 - IDFM	<p>☒ Remarque spécifique à l'action 14 – Créer de nouvelles infrastructures routières en lien avec le développement du territoire</p> <p>Parmi les objectifs assignés aux plans de mobilité par le code des transports figurent notamment la diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur, ainsi que l'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport. Il convient donc de bien justifier la création des nouvelles infrastructures routières au regard du développement du territoire et de lier cela à une approche multimodale de la prise en charge des nouveaux déplacements générés par ce développement. Chaque nouvel aménagement doit impérativement intégrer au coeur de ses objectifs une amélioration de la desserte ou de l'accès aux transports collectifs et la facilitation des modes actifs (voies cyclables, itinéraires piétons accessibles etc.).</p> <p>Il est bien noté cependant que les projets routiers inscrits au PLM étaient déjà engagés sur le territoire et que l'élaboration du PLM n'en a pas entraîné de nouveau.</p> <p>Par ailleurs, Île-de-France Mobilités note bien l'ajout d'un objectif de baisse de la part modale de la voiture sur le territoire.</p>	Non			<p>Etant donné les phénomènes de saturation déjà présents sur le territoire, la perte d'accessibilité est un réel enjeu. Le territoire devra donc anticiper ces évolutions, notamment via la réalisation de plusieurs projets routiers majeurs (sujet mis en évidence dans le contexte de la fiche action n°14).</p> <p>En effet, comme précédemment indiqué, les projets recensés dans la fiche actions n°14 sont des projets routiers qui étaient déjà engagés sur le territoire (le PLM n'a pas incité la réalisation de nouveau projet routier).</p> <p>Par ailleurs, l'étude Est-Francilien réalisée par la DRIEA en 2020 met en évidence que le scénario proposant les meilleurs résultats en termes de fluidité de trafic est celui caractérisé par une modification importante des habitudes de mobilité conjuguee aux projets d'infrastructures les plus prioritaires. Le PLM s'inscrit donc dans cette logique d'accompagnement du développement du territoire avec des mesures davantage orientées vers els mobilités alternatives.</p> <p>A noter que, dans les espaces urbains, les projets routiers intégrés dans les projets de ZAC portés par l'EPA sont systématiquement accompagnés d'espaces publics dimensionnés pour l'usage des modes actifs.</p>
65	PPA 2 - IDFM	<p>☒ Remarque spécifique à l'action 15 – Améliorer la sécurité routière</p> <p>L'action 15, relative à la sécurité routière, comprend une mesure de traitement des points noirs de sécurité routière. Le travail de cartographie des points noirs est conforme aux attentes du PDUIF, et les mesures à mettre en oeuvre (réaménagements de carrefours, réduire les vitesses, assurer un contrôle des vitesses) le sont également.</p> <p>Les caractéristiques détaillées des zones accidentogènes (véhicules concernés, typologie des victimes, gravité des accidents, etc.) devront être étudiées dès que possible, afin de préciser les mesures adéquates à mettre en oeuvre sur les points noirs identifiés dans la temporalité du PLM.</p>	Non			<p>Nous n'avons pas obtenues de données d'accidentologie sur le territoire dans le cadre de l'étude. Les données sont issues de nos échanges avec les différents acteurs du territoire.L'accidentologie fera toutefois partie de l'observatoire du Plan Local de Mobilités.</p> <p>Toutefois, un certain nombre de zones accidentogènes identifiées sur le territoire relèvent de la MOA du Département. Or, celui-ci a clairement indiqué qu'il programme les études de sécurité routière en fonction des besoins qu'il identifie sur le territoire, indépendamment de tout PLM.</p>
66	PPA 2 - IDFM	<p>Remarque spécifique à l'action 16 – Mettre le stationnement automobile au service d'une politique de mobilité durable</p> <p>La fiche action 16 relative au stationnement automobile explicite bien de façon complète et cohérente l'ensemble des mesures à prendre. Toutefois, si des typologies de mesures sont proposées par commune, la mesure reste peu opérationnelle car les objectifs d'évolution de la réglementation et de renforcement du contrôle ne sont pas explicités. Ceci peut s'expliquer par l'hétérogénéité des enjeux et des contextes entre les communes du territoire, ces dernières détenant la compétence de réglementation et de contrôle du stationnement.</p> <p>Le stationnement est un levier d'action primordial dans les politiques de mobilité pour faciliter le développement des offres alternatives à la voiture, notamment en libérant de l'espace pour les autres modes sur la voirie urbaine (piétons, vélos, transports en commun) et pour inciter au report modal là où une offre alternative à la voiture utilisée individuellement est disponible. Aussi, malgré la complexité de traitement du sujet à l'échelle du territoire du SIEMU, il est important que les orientations de cette action soient concrètement mises en oeuvre par les communes à l'horizon du PLM. Un suivi du sujet stationnement à l'échelle du SIEMU s'avèrerait utile pour inciter les communes à mettre en oeuvre les mesures listées et à partager les bonnes pratiques.</p>	Non			<p>Les actions proposées sont déjà relativement précises : elles sont proposées par commune et répondent aux enjeux relevés sur leur territoire dans le cadre du diagnostic.</p> <p>A l'échelle de territoire du PLM (31 communes), il n'est pas réaliste de réaliser un travail plus fin sur le stationnement dans le temps et le budget imparti.</p>

67	PPA 2 - IDFM	<p>☒ Remarque spécifique à l'action 17 – Favoriser le développement des mobilités innovantes et partagées</p> <p>L'action 17 relative au développement des mobilités innovantes et partagées propose plusieurs mesures en faveur du développement du covoiturage, de l'autopartage, des véhicules à faible émission et des solutions innovantes.</p> <p>Le SIEMU dispose déjà d'une offre d'autopartage (Clem') sur une partie du territoire, et il s'agit d'un cas presque unique en grande couronne. Ainsi, la mesure prévoyant de mieux communiquer sur l'offre existante et de faciliter l'usage de la plateforme et les modalités de réservation des véhicules est adaptée aux enjeux du territoire. Il serait utile de préciser les moyens et méthodes envisagés pour remplir ces objectifs.</p> <p>Agir en faveur du covoiturage est également un levier intéressant sur le territoire du SIEMU où l'usage de la voiture particulière est prépondérant. Aussi, une mesure plus engageante aurait été pertinente, sur le plan de la réalisation des stations de covoiturage, avec par exemple la proposition par le Département d'un calendrier d'études et de mise en oeuvre à l'horizon du PLM. L'action 17 pourrait également être mise en regard de l'action 14 (création de nouvelles infrastructures) en précisant que ces nouvelles infrastructures doivent intégrer dès leur conception cette dimension des usages partagés de la voiture, autopartage et/ou covoiturage.</p> <p>La mesure concernant le développement des véhicules à faibles émissions reprend les obligations réglementaires et fait utilement état d'un objectif chiffré de déploiement de bornes de recharge électriques sur le territoire. Pour compléter, il aurait été utile de justifier ces objectifs au regard des besoins à l'horizon du PLM.</p>	Non			<p>La méthode de communication pour promouvoir l'offre Clem' n'a pas encore été définie par les EPCI, ainsi elle ne sera pas précisée dans la fiche actions.</p> <p>Le Département a été interrogé plusieurs fois sur le covoiturage et cette thématique n'a pas été identifiée par le territoire, comme par les habitants, comme une priorité. Par contre, une nouvelle action plus engageante a été ajoutée au sujet du covoiturage : "Etudier la création de stations de covoiturage sur le territoire. Les communes de Bailly-Romainvilliers et Magny-le-Hongre ont affiché cette volonté dans le CRTE de Val d'Europe Agglomération".</p> <p>Les besoins du territoire en termes de développement des véhicules à faibles émissions a probablement été évalués dans le cadre de l'élaboration du SDRIVE pour justifier les objectifs chiffrés de déploiement de bornes de recharges électriques repris dans le PLM.</p>
68	PPA 2 - IDFM	<p>Remarque spécifique à l'action 18 – Promouvoir le panel des solutions de mobilités auprès des entreprises, nouveaux arrivants et touristes</p> <p>Les mesures de développement des outils du management de la mobilité et de promotion des solutions de mobilité auprès des entreprises sont ambitieuses et correspondent aux attentes d'Île-de-France Mobilités. Le fait de disposer d'un agent dédié au sein du SIEMU sera précieux pour la mise en oeuvre du PLM sur le volet management de la mobilité. Pour s'assurer de l'efficacité de la communication auprès des entreprises, le SIEMU pourra souligner l'intérêt de réaliser des Plans de mobilité Inter-Entreprises (PDIE), à l'échelle de zones d'emplois, plus efficaces et pouvant être mis en oeuvre en complément des Négociations Annuelles Obligatoires (NAO) prévoyant parfois déjà des mesures à l'échelle de l'entreprise seule.</p> <p>Au sujet de l'adaptation des bus aux dessertes touristiques, Île-de-France Mobilités est bien entendu disposée à étudier des ajustements d'horaires sur les lignes publiques à tarification francilienne en cas de besoin avéré.</p>	Non			C'est noté.
69	PPA 2 - IDFM	<p>☒ Remarque spécifique à l'action 19 – Mobilité scolaire : encourager l'éveil d'une conscience citoyenne en matière d'écomobilité</p> <p>L'action concernant la mobilité scolaire est très complète. Elle intègre bien les différents niveaux scolaires (primaire – collège – lycée), dont les problématiques sont différentes. Les maîtres d'ouvrages sont clairement identifiés. L'enjeu pour une partie des actions est de les faire perdurer dans le temps. L'implication, en particulier en moyens humains, du SIEMU pour assurer l'animation de cette thématique auprès d'acteurs dont la mobilité n'est pas le coeur d'activité sera déterminante.</p>	Non			C'est noté.
70	PPA 2 - IDFM	<p>☒ Remarque spécifique à l'action 20 – Encadrer les réflexions autour de l'organisation du transport de marchandises</p> <p>L'action 20 correspond globalement aux attentes d'Île-de-France Mobilités. L'allocation de moyens humains dédiés aux questions de mobilité des marchandises est pertinente pour développer une connaissance locale fine des enjeux. L'étude des points chauds de livraison du territoire et de leurs caractéristiques permettra (pour les communes volontaires) de cibler les actions à mener à l'horizon du PLM.</p> <p>L'inventaire des friches logistiques et commerciales est également pertinent pour orienter l'action. Le PLM aurait pu être plus opérationnel en définissant des moyens d'action pour favoriser le développement de sites logistiques dans les zones les plus denses du territoire.</p>	Non			Une carte des infrastructures existantes du transport de marchandises, sur le territoire et à proximité, a été intégrée en annexe de l'annexe de la fiche actions n°20. Elle recense notamment les polarités commerciales du territoire et les zones d'activités économique.
71	PPA 2 - IDFM	<p>☒ Remarque spécifique à l'action 21 – Adapter la réglementation pour faciliter le transport de marchandises</p> <p>L'adaptation de la réglementation du transport de marchandises correspond aux attentes du PDUJIF, l'idée est d'aller dans le sens d'une simplification, sans aller jusqu'à l'homogénéisation complète, complexe à réaliser et dont l'intérêt concret n'est pas démontré.</p> <p>Concernant la circulation des poids lourds, un travail précis de diagnostic a été effectué. Sur cette base, une finalité concrète de l'action pourra être la définition d'une politique de jalonnement claire et efficace (en identifiant les itinéraires préférentiels que doivent emprunter les poids lourds), éventuellement l'interdiction à la circulation des poids lourds des parties du territoire à pacifier, le traitement des points durs identifiés, etc. La carte des infrastructures existantes du transport de marchandises ajoutée à la seconde version du PLM peut utilement être mise à profit pour ce travail.</p>	Non			C'est noté.

72	PPA 2 - IDFM	<p>☒ Remarque spécifique à l'action 22 – Favoriser le report modal pour soutenir le développement d'une logistique durable</p> <p>L'action 22 relative au report modal du transport de marchandises correspond globalement aux attentes d'Île-de-France Mobilités sur le sujet. La mesure d'accompagnement des acteurs de la filière BTP dans l'optimisation de leurs flux est volontariste et particulièrement utile sur un territoire où le développement urbain est important.</p> <p>Cette mesure mériterait toutefois d'être approfondie, notamment en expliquant les moyens d'incitation mis en oeuvre vis-à-vis des entreprises au-delà de la convention existante entre l'EPA, l'Etat, HAROPA et VNF. Il conviendra également de s'assurer de la mise en oeuvre de ces mesures à court ou moyen terme.</p>	Non			Malgré des recherches auprès de l'EPA, il n'a pas été possible d'inscrire des précisions sur cette action. Nous suivrons néanmoins ce sujet de près.
73	PPA 2 - IDFM	<p>☒ Remarque spécifique à l'action 23 – Anticiper les besoins liés au développement du territoire</p> <p>L'action 23 montre la volonté du SIEMU d'intégrer les questions de mobilité dans une réflexion plus globale de développement et d'aménagement du territoire et plusieurs mesures répondent à cet objectif : discussions avec les aménageurs, analyse des données transmises par les aménageurs et des impacts en termes d'évolution du trafic et des besoins de mobilité, systématisation des études mobilité en amont de la réalisation de projets urbains, études des dessertes bus en amont des projets urbains, etc.</p> <p>Concernant le lancement potentiel d'une étude prospective à horizon 2035 de planification multimodale, Île-de-France Mobilités entend la volonté locale de disposer d'une vision à plus long terme que l'horizon du PLM, permettant notamment au SIEMU de se positionner par rapport au projet stratégique opérationnel de l'EPA et à ses prévisions de trafic. Toutefois, Île-de-France Mobilités souhaite rappeler qu'elle pilote déjà de nombreux dispositifs permettant de préfigurer les évolutions de l'offre de transport en lien avec le développement du territoire. Il serait préférable de s'appuyer sur ces dispositifs.</p>	Non			<p>Dans la mesure où la demande d'avoir une vision à plus long terme a été soulevée par les élus du SIEMU et que l'EPA, poussé par le Préfet de Région, en a également fait la demande auprès d'IDFM dans le cadre des réflexions sur la mise en oeuvre de la phase 5 de la convention Etat/Disney, nous souhaitons conserver la mention de cette action.</p> <p>Le plan d'actions précise toutefois que cette action sera réalisée seulement "si nécessaire", c'est à dire si les autres démarches menées sur le territoire ne permettent pas d'avoir une vision globale satisfaisante des évolutions de la mobilité sur le territoire.</p>
74	PPA 2 - IDFM	<p>☒ Remarque spécifique à l'action 24 – Coordonner les acteurs locaux des mobilités</p> <p>L'action 24 qui vise à développer la coordination des acteurs des mobilités au sein du territoire via le SIEMU est pertinente car elle doit permettre de s'assurer qu'une impulsion et un suivi efficace sont mis en oeuvre pour la bonne réalisation des actions du PLM. Île-de-France Mobilités constate en effet à travers son suivi des PLM qu'un suivi et une coordination réguliers sont particulièrement importants pour la réussite de la mise en oeuvre des plans.</p>	Non			C'est noté.
75	PPA 2 - IDFM	<p>☒ Remarque spécifique à l'action 25 – Evaluer et partager les effets des politiques de déplacements</p> <p>L'action 25 est pertinente, en particulier le développement d'un observatoire sur l'ensemble des thématiques, qui pourra utilement aider à la mise en oeuvre du PLM. Île-de-France Mobilités est tout à fait favorable à la création d'observatoires locaux. Il sera intéressant de créer des liens entre cet observatoire et l'OMNIL (observatoire de la mobilité en Île-de-France, animé par Île-de-France Mobilités) d'une part et les plateformes d'Open Data franciliennes traitant des thématiques de mobilité.</p>	Non			C'est noté.
76	PPA 2 - Dampmart	<p>Toutefois et ce la n'a pas échappé aux travaux conduisant à la concrétisation du plan d'actions, le territoire concerné par ce PLM n'est pas du tout homogène.</p> <p>La réalisation des aménagements nécessaires (cf. plan d'actions) s'avère particulièrement plus délicate dans les villages "anciens" dotés d'un réseau viaire particulièrement étroit (cas de la Commune de Dampmart et autres).</p> <p>S'agissant de l'adaptation à l'accessibilité (handicap) des points d'arrêts du réseau de bus, il conviendrait que le dispositif de subvention mis en place par Île de France Mobilités, permette aux communes d'être éligibles à ce dispositif sans la condition que l'ensemble de la ligne du réseau qui traverse plusieurs communes soit mise en conformité dans son ensemble et ainsi permettre à chaque commune de piloter chacune à son niveau son calendrier de réalisation des travaux.</p> <p>De même, il conviendrait que le dispositif d'information des voyageurs potentiels à l'aide de bornes d'informations aux voyageurs soit notablement amélioré (aucune borne pour la Commune Dampmart).</p>	Non			<p>Le SIEMU reste attentif et mobilisé sur les sujets évoqués par la commune et qui sont des problématiques récurrentes identifiées également sur d'autres secteurs du territoire.</p> <p>Concernant, plus précisément le dispositif de subvention d'IDFM pour la mise en accessibilité des arrêts de bus, le SIEMU prévoit de renforcer son action de coordination entre acteurs pour atteindre les objectifs fixés en terme de lignes accessibles.</p> <p>A noter que pour ce qui concerne la ligne 4 desservant Dampmart, la commune de Thorigny-sur-Marne a déjà réalisé ce travail et attend les éléments de la commune de Dampmart pour déposer un dossier.</p>

77	PPA 2 - Préfet	<p>[...]</p> <p>S'agissant des transports en commun, le PLM affiche une timide évolution de 0,5 point, ce qui paraît peu ambitieux au regard des enjeux du territoire. En effet, ce dernier est identifié en tant que périurbain au sens du SDRIF où les transports en commun devraient être de qualité et bien utilisés. A titre indicatif, l'évolution tendancielle de la demande en Ile-de-France est estimée à environ + 2 %/an dans les transports en commun. Compte-tenu des perspectives d'augmentation de 14% de sa population et de 30 % des ses emplois d'ici 2030, il est primordial que les perspectives d'évolution soient revues à la hausse dans le projet. Au regard de la congestion de axes routiers, toutes les mesures possibles doivent être prises pour concourir à cet objectif.</p> <p>[...]</p> <p>Enfin, la mobilité au sein du territoire se traduit par un fort recours à la voiture individuelle, y compris pour les déplacements de courte distance. Cela implique une utilisation massive du réseau magistral pour ces déplacements qui participe aux dysfonctionnements (congestion, pollution ...). Aussi, l'objectif de réduction de 3,5 % de part modale de la voiture est insuffisant au regard des perspectives de croissance de la population et des emplois dans les années à venir.</p> <p>Par conséquent, afin de répondre aux enjeux de la mobilité en termes de besoins de déplacements et d'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, 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.</p>	Non			<p>L'évolution de la part modales en transport en commun tient compte des engagements d'IDFM en matière de développements de l'offre bus prévus sur la période 2021-2025. Ceux-ci s'avèrent bien moins nombreux que lors de la période précédente avec le grand Paris des bus (2017-2020). Aussi, bien que la demande soit croissante notamment compte tenu du poids que représente la voiture individuelle pour un ménage, l'évolution minime du réseau de bus rend peu probable une évolution de cette part modale à hauteur de 2% d'ici moins de 5 ans (horizon du PLM).</p> <p>Les hypothèses détaillées prises en compte pour l'établissement des parts modale fait partie du dossier d'enquête et se base sur des déductions logiques et justifiées.</p> <p>Tout au plus, peut-on espérer que la mise en service de la ligne 15 du Grand Paris Express à Noisy-Champs soit effective comme prévu fin 2025. L'impact de cette mise en service reste néanmoins difficilement évaluable et dépasse le champs d'actions du PLM.</p> <p>Nous rappelons que les objectifs de parts modal à horizon 2028 sont ici définis en fonction du niveau d'ambition et d'engagement des différents maîtres d'ouvrage dans le plan d'actions. Afficher des objectifs sans actions corrélées ne serait pas très productif.</p>
78	PPA 2 - Préfet	<p>[...] En termes de transports en commun, afin d'améliorer la vitesse commerciale des bus, il est proposé de traiter les points durs de circulations. Si de nombreux points noirs ont été identifiés dans le cadre du PLM, certaines difficultés auraient mérité de faire l'objet d'un plan d'actions spécifique à court terme tel que le traitement du dysfonctionnement des feux tricolores.</p> <p>En outre, des mesures supplémentaires auraient pu être proposées telles que la mise en place de priorité bus aux carrefours comme le prescrit le PDUIF ou l'aménagement de couloir bus. La fiabilisation des conditions de circulation des bus est essentielle à l'amélioration des conditions de transport et à l'attraction qu'ils pourraient susciter.</p>	Non			<p>Nous partageons le constat que la vitesse commerciale des bus est essentielle pour concurrencer la voiture. Encore une fois, le plan d'actions du PLM reflète le niveau d'engagement et la capacité à faire des maîtres d'ouvrage locaux.</p> <p>Le plan d'actions ne devant comporter que des actions portées, planifiées et financées, le PLM n'est malheureusement pas en capacité d'afficher des actions pour lesquelles aucun engagement n'a été pris.</p>
79	PPA 2 - Préfet	<p>Concernant les actions visant à réduire l'utilisation de la voiture en solo, on peut regretter l'absence de mesures plus concrètes sur le covoiturage qui est un levier essentiel aux enjeux de sobriété énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le plan national du covoiturage fixe pour objectif d'atteindre les 3 millions de trajets en covoiturage à l'horizon 2027 et prévoit pour cela un soutien financier auprès des collectivités dans leur participation au développement du covoiturage sur leur territoire. Le territoire étant actuellement dépourvu de station de covoiturage, une réflexion plus approfondie sur ce sujet devra être menée afin de favoriser ce type d'aménagement notamment dans les zones moins denses du territoire et les pôles d'échanges multimodaux.</p> <p>Un certain nombre de projets de créations de nouvelles infrastructures routières vont être réalisées ou sont à l'étude. L'augmentation de l'offre de ces nouvelles voies de circulation entraînera un nombre de voitures plus important. Compte-tenu des attentes environnementales en matière de réduction de gaz à effet de serre et de consommation d'espaces naturels, les études prévues dans le PLM devront rechercher une optimisation du réseau routier existant en privilégiant le partage de l'espace public des différents modes (voies dédiées au bus, au covoiturage, aménagement pistes cyclables et piétons).</p> <p>[...]</p> <p>De nombreuses solutions alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle sont proposées sur l'ensemble du territoire et devraient permettre de réduire significativement l'usage de ce mode de transports et contribuer à la diminution du gaz à effet de serre. Toutefois, certaines orientations mériteraient d'être développées telles que la marche, le covoiturage et les transports en commun qui permettraient d'augmenter significativement ces modes de déplacement et contribueraient à une baisse plus importante de l'usage voiture. Les projets des nouvelles infrastructures routières devront, quant à elles, intégrer les différents modes de déplacements.</p>	Non			<p>Le plan départemental du covoiturage ne prévoit aucune station sur le territoire. Par ailleurs, le questionnaire numérique sur les pratiques de mobilités et les attentes des habitants en matière de mobilités a démontré un très faible intérêt pour le covoiturage. En conséquence, ce sujet n'a pas traité de manière prioritaire dans le plan d'actions du PLM. Toutefois, des initiatives existent tout de même sur les communes de Bailly-Romainvilliers et de Magny-le-Hongre et ont été retranscrites dans le PLM.</p> <p>Enfin, la réalisation du projet de station multimodale sur l'A4 pourrait également permettre d'augmenter la pratique du covoiturage sur le territoire.</p> <p>Comme évoqué plus haut, étant donné les phénomènes de saturation déjà présents sur le territoire, la perte d'accessibilité est un réel enjeu. Le territoire devra donc anticiper ces évolutions, notamment via la réalisation de plusieurs projets routiers majeurs (sujet mis en évidence dans le contexte de la fiche action n°14).</p> <p>Par ailleurs, les projets recensés dans la fiche actions n°14 sont des projets routiers qui étaient déjà engagés sur le territoire (le PLM n'a pas incité la réalisation de nouveau projet routier).</p> <p>Par ailleurs, l'étude Est-Francilien réalisée par la DRIEA en 2020 met en évidence que le scénario proposant les meilleurs résultats en termes de fluidité de trafic est celui caractérisé par une modification importante des habitudes de mobilité conjuguant aux projets d'infrastructures les plus prioritaires. Le PLM s'inscrit donc dans cette logique d'accompagnement du développement du territoire avec des mesures davantage orientées vers les mobilités alternatives.</p> <p>A noter que, dans les espaces urbains, les projets routiers intégrés dans les projets de ZAC portés par l'EPA sont systématiquement accompagnés d'espaces publics dimensionnés pour l'usage des modes actifs.</p>

80	PPA 2 - Préfet	En conclusion, j'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 Marne-et-Gondoire et Val d'Europe Agglomération.	Non			Comme indiqué plus haut, le PLM ne fait que reprendre les projets routiers prévus dans le cadre du développement des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée, contractualisés par la convention Etat-Disney et réalisés par l'EPA Marne. Il ne prévoit pas de nouvel aménagement routier au delà de ces projets. Ceux-ci devant participer à maintenir l'accessibilité du territoire dans les prochaines années, il a été jugé opportun de les restreindre dans le plan d'actions. En revanche, le PLM fait en sorte d'accompagner le développement du territoire par une série de mesures orientées vers les modes alternatifs, dans la mesure de la capacité à faire des maîtres d'ouvrages locaux pour inciter aux changements de comportements de mobilités.
81	PPA 2 - CCI	Une identification des Zones d'Activités Economiques à affiner. En page 15, la cartographie dédiée à l'occupation du sol fait apparaître deux types de zones industrielles selon deux sources différentes: OpenstreetMap et Corine Land Cover 2018. Pour une meilleure compréhension et lisibilité de la carte, la CCI Seine-et-Marne recommande de ne pas superposer ces deux sources et de n'afficher qu'un seul type de zone industrielle. De plus, ces deux sources ne recensent pas de façon exhaustive les ZAE du territoire et ne délimitent pas précisément leur périmètre (certains périmètres sont trop larges, d'autres trop petits). La CCI Seine-et-Marne propose d'utiliser la cartographie située en annexe 1 qui est issue de l'Observatoire des ZAE développé par la DDT Seine-et-Marne et la CCI Seine-et-Marne. En complément, afin d'assurer une totale cohérence entre la cartographie et le commentaire, il conviendrait de localiser l'île de Loisirs de Jablines sur la carte comme cela a été fait pour Disney, Davy Crockett ranch et Villages Nature.	Oui	X	Modifié précédemment, mais mauvaise version envoyée Cf. 1ère réponse aux remarques pour voir comment nous avons intégré ces compléments.	
82	PPA 2 - CCI	Un besoin de compléments et d'harmonisation des développements urbains. En pages 17, 29 et 47, les développements urbains à venir et notamment ceux liés au développement économique sont identifiés et localisés sur trois cartographies. Certains développements urbains apparaissent sur toutes les cartographies, d'autres pas. Il conviendrait de : Soit compléter et harmoniser les secteurs de développement urbain sur ces trois cartographies, Soit justifier pourquoi certains développements urbains n'apparaissent que ponctuellement, notamment en précisant leur nature, leurs caractéristiques dans les légendes de cartes. Pour une complète connaissance des développements urbains liés au développement économique, la CCI Seine-et-Marne recense les projets économiques suivants: Extension de la ZAE des Vallières à Thorigny-sur-Marne, Projet de ZAE à l'ouest de l'A104 à Saint-Thibault-des-Vignes, Projet de ZAE au sein de la ZAC de la Rucherie à Bussy-Saint-Georges, Projet de ZAE au sein de la ZAC du Clos des Haies Saint Eloi à Chalifert, Projet de ZAE au sein des ZAC de Coupvray et de la ZAC de la Coulommière Montry, Développement d'une ZAE en cours au sein de la ZAC du Couvernois à Serris, Projet de ZAE au sein de la ZAC des Studios et Congrès à Chessy, Projet de ZAE sur le secteur Lilandry à Bailly-Romainvilliers.	Oui	X	Idem	
83	PPA 2 - CCI	c. Des évolutions à prendre en compte. En page 111, il est précisé que le parking du centre commercial Bay1 est gratuit alors que ce dernier est sur le point de passer payant en semaine. Il conviendrait donc de le mentionner.	Oui	X	Idem	
84	PPA 2 - CCI	L'enjeu de la mobilité spécifique liée aux activités commerciales à intégrer. A partir de la page 74, la CCI Seine-et-Marne relève les enjeux de mobilité spécifiques tels que la mobilité scolaire ou touristique. La CCI Seine-et-Marne estime que l'enjeu de la mobilité lié aux commerces aurait également pu faire l'objet d'une analyse particulière. A ce titre, la CCI Seine-et-Marne propose d'utiliser le recensement des polarités commerciales du territoire et leurs aires d'influence ainsi que la carte de localisation de ces dernières en annexes 2 et 3. Pour une complète connaissance des développements urbains liés au développement commercial, la CCI Seine-et-Marne recense les projets commerciaux suivants : Future zone commerciale des 3 Ormes de Coupvray, Futur quartier du port de plaisance de Coupvray, Futur pôle commercial de quartier Sycomore de Bussy-Saint-Georges, Future zone commerciale dans la ZAC du Clos des Haies Saint Eloi de Chalifert.	Oui	X	Idem	
85	EP - Disney	Page 111 « Favoriser l'émergence de solutions innovantes n° F.17.12 »: Dans le cas des "ZAC du centre urbain de Val d'Europe, Euro Disney Associés S.A.S intervient en qualité de Commercialisateur de lot et non en qualité de Maître d'Ouvrage des programmes immobiliers. A ce titre, il ne nous est pas possible d'imposer la programmation. Néanmoins, des projets de coworking sont bien en cours de développement.	Oui	X	Disney est supprimé de la liste des MOA pour cette action	

86	EP - Disney	<p>Page 95 « Annexe 14. 2: Synthèse des projets routiers>>: Dans le cadre du développement de nouvelles infrastructures routières, les participations financière-; d' Euro Disney Associés S.A.S sont inscrites dans le Programme Détaillé de la Phase IV et ses Avenants.</p> <p>Précision de la remarque : => Concernant l'annexe 14.2, notre remarque est que Disney ne participe pas au financement du doublement de la RD345.</p>	Oui	X	Mise à jour du tableau identifiant les acteurs de l'action.	
----	-------------	---	-----	---	---	--