Syndicat Intercommunal d'Études des Mobilités Urbaines
Marne-la-Vallée

PROCES VERBAL
Séance du 14 novembre 2023 à 19H00

COMITÉ SYNDICAL

L'an deux mil Vingt-trois, le 14 novembre, les membres du Comité Syndical du Syndicat Intercommunal d'Etudes des Mobilités Urbaines (SIEMU) de Marne-la-Vallée se sont réunis au SIAM 13 avenue de la Courtilière 77400 Saint-Thibault-des-Vignes.

Date convocation : 30 octobre 2023

Date de la séance : 14 novembre 2023

ÉTAT DE PRÉSENCE

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU VAL BRIARD	**Présents** : -
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE MARNE ET GONDOIRE	**Présents :** Mme Valérie BONNOT, M. Michaël CHAPOTELLE (Suppléant de M. TAUPIN-GARDIN), M. Alioune DJIGO, M. Patrick JAHIER, M. Alain KOLOPP, M. Claude MACLE (Suppléant de M. SALVAGGIO), M. Nebojsa MAJIC (Suppléant de M. DA SILVA), Mme Michèle PETITOT, M. Jacques POTTIER, M. Ludovic PUCINELLI (Suppléant de Mme TORTRAT), M. Serge SITHISAK, M. Sinclair VOURIOT
VAL D'EUROPE AGGLOMÉRATION	**Présents :** M. Alexandre AFFRE, M. Serge ARNAUD, M. David CHARPENTIER, M. Daniel CHEVALIER, M. Dominique FOURNIER, M. Michel GARROUSTE, M. Cyril MARSAUD, M. Alain MASSON, M. Francesco PITARI (Suppléant de Mme GALLET), M. Antoine POUPART,
EXCUSÉS	Mme CAPDEVILA, M. CHEVALIER L., Mme CHEVALLIER, M. COLAISSEAU, M. DA SILVA, Mme DUPRE, Mme DUTARTRE, M. GAILLARD, Mme GALLET, Mme GBIORCZYK, Mme GENDRE, M. JOUDRAIN, M. LE RUDULIER, M. SALVAGGIO, M. TAUPIN-GARDIN, Mme TORTRAT

Les membres en exercice sont : 36
Quorum : 19
Membres présents : 22
Membres représentés : 4 (Pouvoirs)
Total votants : 26

Pouvoirs :
Pouvoir de Monsieur GAILLARD à Monsieur MARSAUD
Pouvoir de Madame GBIORCZYK à Monsieur ARNAUD
Pouvoir de Monsieur COLAISSEAU à Madame PETITOT
Pouvoir de Madame GENDRE à Monsieur VOURIOT

ORDRE DU JOUR

1. Administratif 2

1.1 1.1 Approbation du compte-rendu du Comité Syndical du 27 juin 2023 2

2. Finances 2

2.1 Adoption du référentiel budgétaire et comptable M57 à compter du 01/01/24 ... 2

2.2 Adoption du Règlement Budgétaire et Financier du SIEMU dans le cadre du passage à la nomenclature budgétaire et comptable M57 3

3. Points d'information 3

3.1 Plan Local des Mobilités – Perspectives suite à la réception du rapport de la Commission d'Enquête 3

3.2 Révision du PDUIF – Point d'avancement sur l'élaboration du plan MobIDF à horizon 2030 5

3.3 Rentrée scolaire 2023 – Constats et projets d'ajustements 9

3.4 Transport à la Demande – État des réflexions 12

3.5 Service TIER Mobility – Bilan après 6 mois de déploiement du service 14

3.6 Renouvellement du Portail des Mobilités (POM) – Lancement de la page Facebook du SIEMU 16

3.7 Mise en place de l'Observatoire des Mobilités – Point d'avancement 17

3.8 Numérotation régionale des lignes de bus 18

3.9 Schéma directeur des lignes express 19

4. Questions Diverses 20

(La séance est ouverte à 19 heures sous la présidence de Sinclair VOURIOT.)

Franck CHAUVIN procède à l'appel et annonce les pouvoirs.

Le quorum est atteint.

M. Cyril MARSAUD est désigné secrétaire de séance.

1. Administratif

1.1 1.1 Approbation du compte-rendu du Comité Syndical du 27 juin 2023

Projet de délibération n° 1 : Approbation du compte-rendu du Comité syndical du 27 juin 2023

La délibération n° 1 est adoptée à l'unanimité.

2. Finances

LE PRÉSIDENT donne la parole à Julien SERGENT, arrivé au SIEMU le 4 septembre 2023 en remplacement de Mme Dominique FAVALLI. Il précise que M. SERGENT sera en charge des finances, des RH et du Secrétariat général au sein du SIEMU.

2.1 Adoption du référentiel budgétaire et comptable M57 à compter du 01/01/24

Projet de délibération n° 2 : Adoption du référentiel budgétaire et comptable M57 à compter du 01/01/24

M. SERGENT indique que la nomenclature budgétaire et comptable M57 est la plus récente du secteur public local et qu'elle s'appliquera à toutes les catégories de collectivités territoriales. Il explique que le référentiel M57 étendra à toutes les collectivités les règles budgétaires assouplies et que, notamment en matière de gestion pluriannuelle des crédits, il prévoit des autorisations de programme et d'engagement, ainsi qu'un bilan de la gestion pluriannuelle lors du vote du Compte administratif.

En matière de fongibilité des crédits, il prévoit la possibilité de procéder à des mouvements de crédits entre chapitres, dans une limite maximum de 7,5 % des dépenses réelles de chacune des sections. En matière de dépenses imprévues, la limite est fixée à 2 % des dépenses réelles de chacune des sections. Le périmètre de la nomenclature M57 sera identique à celui de la M14, c'est-à-dire celui du Budget principal du SIEMU.

M. SERGENT ajoute que la généralisation de la M57 à toutes les catégories de collectivités locales programmée au 1er janvier 2024 nécessite la dématérialisation des actes budgétaires, entrainant automatiquement un changement de maquette budgétaire.

(Il est procédé au vote.)

La délibération n° 2 est adoptée à l'unanimité.

2.2 Adoption du Règlement Budgétaire et Financier du SIEMU dans le cadre du passage à la nomenclature budgétaire et comptable M57

Projet de délibération n° 3 : Adoption du Règlement Budgétaire et Financier du SIEMU dans le cadre du passage à la nomenclature budgétaire comptable M57

M. SERGENT indique qu'il est prévu, dans le prolongement de la mise en place du référentiel budgétaire et comptable M57, la mise en place d'un Règlement Budgétaire et Financier au sein du SIEMU. Ce dernier a pour objectif de rappeler les règles budgétaires, comptables et financières, de décrire les procédures de l'Établissement, de créer un référentiel commun, une culture de gestion, de rappeler les normes et principes de permanence des méthodes, enfin de combler certains vides juridiques.

Ce règlement budgétaire et financier comporte six parties : la fonction financière au sein de la collectivité, le cadre budgétaire, la gestion pluriannuelle, l'exécution budgétaire, la description des opérations spécifiques et opérations de fin d'année, la gestion de la dette.

M. SERGENT souligne que les éventuelles mises à jour du Règlement Budgétaire et Financier feront l'objet de délibérations.

(Il est procédé au vote.)

La délibération n° 3 est adoptée à l'unanimité.

(Départ de Monsieur CHAPOTELLE à 19 heures 15.)

3. Points d'information

3.1 Plan Local des Mobilités – Perspectives suite à la réception du rapport de la Commission d'Enquête

M. CHAUVIN rappelle que l'enquête publique sur le Plan Local des Mobilités de Marne-la-Vallée s'est déroulée du 12 juin au 12 juillet 2023, permettant aux habitants ou aux personnes fréquentant le territoire d'émettre un avis ou des remarques sur ce dossier. Il indique qu'une centaine de contributions a été recueillie au travers des différents médias mis à disposition.

Une réunion s'est tenue au siège du SIEMU avec la commission à l'issue de l'enquête, au cours de laquelle a été présentée une synthèse des observations recueillies durant l'enquête publique. M. CHAUVIN précise que cette réunion a donné lieu à un procès-verbal de réunion et à un procès-verbal de synthèse de l'enquête rassemblant les contributions du public et les questions suscitées par ces remarques au sein de la commission d'enquête.

Ces questions portaient essentiellement sur le manque d'infrastructures cyclables sur certains secteurs, la problématique du pont en X, la pacification de la voirie et les problèmes de sécurité, l'accessibilité de la voirie notamment pour les personnes à mobilité réduite, la desserte bus.

M. CHAUVIN indique que le mémoire en réponse du SIEMU a été transmis à la commission le 1er septembre 2023, après un travail très approfondi, point par point.

Après relecture au Tribunal administratif le 7 octobre 2023, le rapport d'enquête a été mis à la disposition du public pour une durée d'un an sur le site Internet du Syndicat, sur le site Internet dédié au PLM, sur le registre numérique de l'enquête publique et dans les locaux du Syndicat. Il précise que ce rapport est composé des réponses apportées par le SIEMU, d'une analyse des observations du public et de plusieurs annexes.

M. CHAUVIN ajoute que la commission a estimé que l'enquête publique s'était déroulée dans de bonnes conditions, a constaté la complétude du dossier et sa facilité de compréhension. Elle a également estimé que le diagnostic présentait une vision complète de l'état des lieux liée à la mobilité sur le territoire et qu'il décrivait bien les enjeux de la mobilité à horizon 2030.

M. CHAUVIN indique que la commission a donc émis un avis favorable au projet de Plan Local des Mobilités, sans aucune réserve, accompagnant néanmoins cet avis de plusieurs recommandations. La commission a tenu à rappeler aux communes leurs obligations en matière de mise en œuvre des lois relatives aux personnes à mobilité réduite et à l'accessibilité, et a demandé de trouver des modalités de participation des associations vélo au processus de suivi du Plan Local des Mobilités. Elle a salué l'existence du service de Transport à la Demande en complément des lignes régulières et a insisté sur l'intérêt de poursuivre le travail de requalification du cœur urbain de Marne-et-Gondoire, notamment le travail sur le pont en X, la gare de Lagny-Thorigny, de nombreux sujets ayant été soulevés sur ce point.

M. CHAUVIN ajoute que comme le prévoient la comitologie et le mode de gouvernance du SIEMU, les ultimes remarques formulées seront soumises aux différents partenaires lors d'un Comité technique le jeudi 16 novembre 2023, auquel sont conviés les techniciens des collectivités.

Un comité de pilotage se tiendra le 28 novembre 2023 avec pour objectif d'acter les modifications apportées au dossier du PLM et à son plan d'action postérieurement à l'enquête publique. Il s'agira également de se projeter sur la mise en œuvre du PLM, notamment sur la façon dont le SIEMU propose d'accompagner les maîtres d'ouvrage dans la mise en œuvre des actions.

Il conviendra enfin d'adopter définitivement le PLM lors du dernier Comité syndical de 2023 qui se tiendra le 12 décembre.

M. CHAUVIN souligne que le SIEMU compte poursuivre son travail de coordination, d'animation et de suivi du dispositif, ainsi que d'appui aux différentes collectivités concernées. Ces modalités seront soumises aux partenaires lors du comité de pilotage du 28 novembre 2023.

M. CHEVALIER Daniel observe que le présent PLM repose en partie sur la réalisation du TCSP d'Esbly qu'Ile-de-France Mobilités semble vouloir décaler. Il se déclare gêné de devoir adopter un document dont on sait qu'il est déjà un peu bancal.

LE PRÉSIDENT répond que l'objectif était justement d'inscrire ce projet au PLM pour ne pas le laisser reporter indéfiniment et que s'il constitue évidemment un projet

majeur du territoire tout le PLM n'est pas conditionné à sa réalisation. Par ailleurs, le décalage de la réalisation du TCSP EVE n'est pas encore précisé et il convient impérativement de maintenir une attention forte sur la tenue des engagements des différents acteurs engagés sur le projet ce que permet précisément le PLM.

M. GARROUSTE comprend que la réunion de jeudi du 16 novembre 2023 s'adressera plutôt aux directeurs techniques des communes.

M. CHAUVIN répond que cela correspond au mode de fonctionnement adopté dès le début du projet, c'est-à-dire que le Comité technique préparera les arbitrages des élus. Il ajoute que les communes ne disposant pas des ressources techniques nécessaires pourront néanmoins mandater des élus.

LE PRÉSIDENT souligne que la conclusion reviendra aux élus.

M. CHARPENTIER réitère la demande de prolongation de la ligne 57, car la traversée d'Esbly est devenue cauchemardesque. Sans TCSP à court terme, il estime que cette prolongation devient vitale.

M. CHAUVIN prend note et rappelle que le sujet a été porté à la connaissance d'Île-de-France Mobilités et abordé directement avec le Maire d'Esbly il a quelques jours pour le tenir informé de l'avancée des études sur le sujet.

LE PRÉSIDENT remercie le personnel du SIEMU d'être allé au bout du processus d'élaboration du PLM, mais observe que ce n'est là qu'un début et que la bataille sera longue et lourde.

3.2 Révision du PDUIF – Point d'avancement sur l'élaboration du plan MobIDF à horizon 2030

M. CHAUVIN rappelle que le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France, PDUIF, était arrivé à échéance et que le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a décidé le 25 mai 2022 de sa mise en révision et a approuvé la mise en place d'un processus d'élaboration du Plan MobIDF à horizon 2023 sous l'égide d'Île-de-France Mobilités. Il indique que les EPCI franciliens ont bien entendu été considérés comme des acteurs majeurs de ce dispositif, notamment parce qu'ils sont amenés à décliner ce Plan MobIDF de manière locale et très opérationnelle. Île-de-France Mobilités a donc engagé un travail de concertation sous forme d'ateliers techniques dédiés aux EPCI et aux Départements.

M. CHAUVIN explique que le SIEMU s'est très fortement mobilisé pour défendre la vision locale et pour défendre une vision très opérationnelle, équilibrée, du Plan MobIDF, tenant compte des réalités des territoires. Le Syndicat a ainsi participé à la réunion d'introduction de la démarche le 17 octobre 2022 et le calendrier d'élaboration du PDUIF a été présenté à cette occasion. Il observe qu'Île-de-France Mobilités a plutôt tenu le cap puisqu'ils sont en phase de présentation au Conseil d'administration.

M. CHAUVIN indique que le SIEMU a participé à quatre ateliers de co-construction thématiques ainsi qu'à un groupe de travail sur le stationnement, avec pour objectif

d'échanger sur les propositions d'orientation formulées par Île-de-France Mobilités, de décliner ces orientations globales à des échelles plus locales et d'esquisser les premières pistes d'action visant à les rendre opérationnelles. Ces ateliers se sont tenus fin 2022 et tout le long de l'année 2023, et ont été complétés par la mise en place et la diffusion d'un questionnaire en ligne auprès des représentants des collectivités territoriales au premier trimestre 2023.

À la suite de ces ateliers de concertation, Île-de-France Mobilités a élaboré un certain nombre de fiches action sur lesquelles l'avis des collectivités a été sollicité. Le Syndicat a donc relu de nombreuses fiches actions thématiques et des remarques ont été formulées.

L'ensemble de ces remarques a été passé en revue lors de quatre ateliers conduits en distanciel au printemps 2023 et une deuxième salve de fiches action a été adressée au Syndicat en juin 2023 pour avis, rendu mi-septembre 2023.

M. CHAUVIN indique que l'objectif pour le SIEMU était de porter un certain nombre de projets à la connaissance d'Île-de-France Mobilités. Plusieurs points d'attention lui semblent importants puisque le Plan MobIDF aura des incidences sur un certain nombre de politiques publiques et de politiques en matière de mobilité et de déplacement. Il explique que ce plan prévoit notamment le durcissement des recommandations en matière de ratios d'offres de stationnement automobile dans les immeubles de logement neufs. Il prévoit également de réaffirmer les objectifs très ambitieux en matière de stationnement vélos sur les gares du territoire et de développer des voies réservées sur les axes du réseau magistral, également l'élaboration systématique d'AOP thématiques dans les PLU au niveau des quartiers de gare.

M. CHAUVIN ajoute que le Plan MobIDF rappellera l'obligation de réaliser les PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics), ainsi que l'obligation légale de réaliser des diagnostics de l'état d'accessibilité des points d'arrêt dans un périmètre de 200 mètres autour des gares et des points d'arrêt prioritaires du réseau. Il fixera en outre un objectif de 100 % d'établissements scolaires équipés de stationnements vélos en 2030.

LE PRÉSIDENT observe que les PAVE sont anciens, mais qu'ils n'ont jamais été mis en œuvre en raison des coûts importants qu'ils génèrent, surtout dans les vieux bourgs.

M. CHAUVIN indique le SIEMU a profité de cette concertation pour rappeler un certain nombre de projets sur lesquels les attentes du territoire étaient fortes, notamment une liaison plus directe avec le pôle aéroportuaire Charles-de-Gaulle, la nécessité pour Île-de-France Mobilités de veiller au bon fonctionnement des équipements d'accessibilité du matériel roulant dans les contrats d'exploitation, d'anticiper au mieux les améliorations d'offres bus par rapport à la livraison des ZAC etc.

Il explique que cette concertation était pour le SIEMU une manière de réaffirmer les intérêts du territoire et se félicite déjà d'un certain nombre d'avancées. Il précise que le Syndicat s'est assuré tout au long de la démarche que les objectifs du plan MobIDF étaient compatibles avec son PLM en cours d'approbation.

M. CHEVALIER Daniel s'étonne de ne pas voir apparaître la question des infrastructures routières sur son secteur au regard du développement de population attendu et du nombre de logements restant à construire. Il observe que tous les flux ne pourront pas passer sur le réseau actuel.

M. CHAUVIN répond que ce point figure dans le PLM.

M. CHEVALIER Daniel estime qu'il serait bien que ce soit relayé par d'autres.

M. CHAUVIN indique que le Syndicat a mentionné la nécessité d'adapter le réseau routier et le réseau viaire au développement du territoire. Il assure que ce point est bien inscrit dans le volet défense des intérêts du territoire du PLM.

LE PRÉSIDENT ajoute que ce point est rappelé chaque fois qu'il est possible de le faire.

M. ARNAUD regrette de n'avoir aucune visibilité sur l'offre de transports en commun et la préparation des prochaines DSP. Des ZAC sont en cours de développement sur le territoire, notamment la ZAC du Prieuré et aucune ligne ne vient desservir ces zones. Il souhaite donc pouvoir commencer à travailler sur l'analyse de la desserte actuelle, mettre en place une concertation pour apporter les modifications nécessaires, préparer la prochaine DSP et éviter d'avoir à financer des retours en arrière sur les aménagements réalisés.

LE PRÉSIDENT répond que le Syndicat y travaille avec Val d'Europe Agglomération ainsi qu'avec EPAMARNE et EPAFRANCE. Trois ZAC ont été inscrites comme devant faire l'objet d'études de desserte sur Val d'Europe Agglomération, dont la ZAC du Prieuré. Il ajoute que des réunions se tiennent assez périodiquement avec les techniciens et les responsables de l'agglomération.

M. ARNAUD déplore n'avoir aucun retour, aucune visibilité sur ce travail et souhaite pouvoir être mis dans la boucle afin d'éviter que les prévisions d'aménagement d'un groupe de travail ne viennent interférer avec celles de la commune.

M. CHAUVIN assure que le travail est assez rapproché. Il explique que le développement d'offres sur les ZAC est issu du programme d'études 2023 proposé par le SIEMU à Île-de-France Mobilités. Les trois ZAC identifiées avec Val d'Europe Agglomération, la ZAC du Pré de Claye, la ZAC du Couternois et la ZAC du Prieuré, sont actuellement desservies, mais le développement géographique de ces ZAC, notamment le Prieuré, induit une couverture géographique des arrêts insuffisante pour assurer une desserte de qualité sur les nouvelles implantations. Les premiers rendus de l'été n'étant pas complètement satisfaisants, une séance de travail a été convoquée en octobre afin de faire un point d'avancement avec les agglomérations.

M. CHAUVIN explique qu'aucun de ces projets de ZAC n'est simple. Les hypothèses, les chiffrages et les réflexions ont donc été multipliés, c'est pourquoi il est

actuellement impossible de produire un état d'avancement en instance syndicale. Il précise que les agglomérations sont désormais bien informées et qu'un point sera réalisé dès que les scénarios seront plus affirmés.

M. CHAUVIN ajoute que des points sont régulièrement effectués avec l'EPA, au rythme d'une réunion par trimestre à peu près, sur la base d'un ordre du jour partagé portant sur leurs projets de développement des ZAC et sur les réflexions du SIEMU en matière de complément d'offre de transport.

LE PRÉSIDENT précise que le Syndicat informe les agglomérations des propositions qui conviennent sur l'organisation des transports et qu'il revient à ces dernières de prendre ensuite les décisions. Il souligne que le problème est d'arriver à figer les projets pour qu'IdFM puisse prendre le relais. Les choses bougent, mais c'est un travail en commun.

M. MASSON admire la grande bienveillance dont le Président fait toujours preuve envers Île-de-France Mobilités. Il rappelle que l'une des premières thématiques du PLD de 2008 indiquait qu'il convenait d'amener les transports avant les logements, ce qui n'est pas vraiment le cas. Il observe que les équipes d'IdFM font de belles études, mais que quelque part, elles jouent la montre. Si elles acceptent des propositions bien travaillées et où le SIEMU a mis beaucoup d'énergie, M. MASSON estime qu'elles n'en ont rien à faire. Il en veut pour preuve la DSP du territoire travaillée 4 ans auparavant, le plus gros développement d'Île-de-France, qui n'a connu aucune avancée depuis.

LE PRÉSIDENT observe qu'il s'agit là d'un point de vue plutôt négatif.

M. MASSON répond qu'il essaie de contrebalancer la bienveillance du Président. Il estime que le meilleur moyen d'avancer est de travailler en local en passant outre les ingénieurs d'Île-de-France Mobilités qui passent leur temps à faire de gros dossiers, dont le territoire ne voit absolument rien.

Concernant le TSCP EVE, il observe que les aménagements devraient actuellement être en cours de mise en œuvre pour une mise en service en 2024. Selon lui, si un dossier est aussi long à émerger, c'est qu'il n'est pas bon. Il rappelle avoir indiqué dès le début que ce n'était ni le bon tracé, ni les bonnes OD, ni le bon matériel.

LE PRÉSIDENT répond, avec toute l'amitié qu'il porte à M. MASSON, que ce dernier semble être resté sur un point de vue très ancien. Il indique que le SIEMU travaille désormais beaucoup plus en proximité avec IdFM, qui l'écoute et qui a notamment mis à sa disposition des référents. Il rappelle que l'opérateur finance 80 % des lignes régulières et la moitié du TàD, ce qui n'allait pas de soi au départ. Il tempère son propos en notant que si les échanges sont beaucoup plus nombreux, IdFM n'est pas plus productif faute de financements. Il estime que le problème vient du fait qu'il a voulu acquérir l'ensemble des pôles et des bus et que tout cela coûte finalement une fortune.

M. ARNAUD insiste sur la nécessité de prendre avis auprès des collectivités. Il explique que la mairie de Bailly-Romainvilliers a récemment reçu une autorisation

d'intervention sur le domaine public pour installer un arrêt bus pour les voyageurs, sans que l'avis des élus ait été demandé en amont.

Mme BOUCHER estime qu'il doit s'agir d'une maladresse d'un transporteur, autre que Transdev Marne-la-Vallée, qui n'exploite pas sur le réseau. Elle indique que la desserte devrait être retirée ou a déjà été retirée.

3.3 Rentrée scolaire 2023 – Constats et projets d'ajustements

Mme BOUCHER indique que depuis la rentrée 2023, il a été acté que les élèves s'appuient sur l'offre annuelle pour se rendre aux établissements durant les épreuves de bac, brevet et pré-rentrée, considérant que les moyens supplémentaires mis en place les années précédentes, étaient peu voire pas du tout utilisés. En parallèle, un certain nombre de développements d'offres et une réduction de la période d'été permettent aujourd'hui aux élèves de s'appuyer sur cette offre. Aucune demande d'adaptation de la part des établissements cette année et aucune réclamation n'ont donc été comptabilisées au sein du SIEMU ou chez le transporteur.

Concernant le bilan de la rentrée scolaire, chaque année la fréquentation des courses et le respect des temps de parcours font l'objet d'une attention particulière par le transporteur. 25 établissements ont fait l'objet d'une présence terrain afin d'orienter au mieux les élèves et de les compter pour s'assurer de ne pas avoir de surcharge et le cas échéant, ajouter des moyens supplémentaires.

Les constats ont été classés en six thématiques. S'agissant de la surveillance des fortes fréquentations, deux lignes ont été identifiées sur les premières semaines avec de fortes charges, la ligne 23 qui dessert le lycée Van Dongen et l'établissement Saint-Laurent et la ligne 15 qui dessert le collège des Tilleuls de Claye-Souilly pour les élèves résidant à Annet et Claye-Souilly. Ces charges sont redescendues progressivement, certainement en raison de la stabilisation des emplois du temps.

Mme VIDAL indique, concernant l'adaptation des horaires, que le SIEMU, Île-de-France Mobilités et le transporteur ont découvert à la rentrée de septembre 2023 que l'établissement Cousteau avait modifié ses horaires en supprimant les cours du samedi et les reportant 17 à 18 heures en semaine. Aucune desserte n'avait donc été prévue pour le dernier créneau en semaine. Les courses effectuant les crochets pour desservir l'établissement le samedi matin seront donc supprimées à compter du samedi 18 novembre 2023 sur les lignes 21, 26 et 27. Concernant la desserte de 16 heures, aucune proposition n'a été faite, car cela risquerait d'impacter fortement le créneau de 16 heures très fréquenté par les élèves.

Mme BOUCHER ajoute qu'une autre modification d'horaires est intervenue au collège Le Moulin à Vent, pour lequel le transporteur a également constaté à la rentrée que l'établissement avait modifié de quelques minutes sa fin de cours du mercredi midi, passant les horaires de 12 heures 30 à 12 heures 40, ce qui ne laissait pratiquement plus de temps aux élèves pour prendre leur bus. Transdev a donc lancé une étude pour voir s'il est possible de décaler un peu les courses et des adaptations

ont pu être réalisées à la marge dès le 6 novembre 2023, en tenant compte des problématiques d'enchaînement et des contraintes liées à des correspondances train, notamment pour notamment la ligne 12.
Le SIEMU s'étonne qu'aucune réclamation n'ait été déposée auprès du transporteur de la part des élèves ou de l'Établissement. Il a donc sensibilisé l'établissement sur la nécessité de prévenir en amont lors de changements.
Mme VIDAL aborde le troisième point sur la surveillance de la régularité des courses. Elle indique que des travaux ont commencé à Villeneuve-Saint-Denis le 23 octobre pour une durée de 5 mois, avec un impact jusque fin décembre sur le réseau de bus. Le SIEMU a donc demandé à Transdev d'étudier des solutions permettant de limiter les retards des élèves à leurs établissements. Deux propositions ont été faites à Val d'Europe Agglomération avant les vacances de la Toussaint et il a été décidé de supprimer la desserte du Gibet et de l'arrêt Mairie uniquement sur les courses du matin qui desservent le collège Madeleine RENAUD. Les établissements ont été prévenus du risque de retard des élèves entre le 23 octobre et la modification de la fiche horaire.
Mme BOUCHER rappelle, concernant la sectorisation et les adaptations d'offres, que les élèves de Dampmart fréquentant collège Moulin à Vent de Thorigny ont progressivement été sectorisés sur le collège Marcel Rivière à Lagny. Une desserte spécifique a été mise en place sous la forme d'un CSS en 2018 et il avait été convenu que la sous-ligne 4 qui desservait Moulin à Vent soit supprimée à compter de septembre 2022. Cependant, au regard du nombre d'élèves empruntant encore la sous-ligne 4, IdFM a accordé un prolongement de cette desserte à titre exceptionnel. Un nouveau comptage effectué en mai 2023 a montré une baisse de charge, mais puisque ce sont des charges relevant de demandes de dérogation de parents d'élèves, il a été convenu, pour laisser aux parents le temps de prendre leurs dispositions, de maintenir la sous-ligne encore une année et d'effectuer la suppression définitive à la rentrée 2024.
Mme BOUCHER indique que conformément aux dispositions régissant la desserte des élèves élémentaires, un CSS a été mis en place par le Département de Seine-et-Marne en remplacement de la sous-ligne 14 pour desservir l'établissement situé sur les communes de Lesches et Jablines.
Mme VIDAL indique que la commune de Coupvray a choisi de ne pas créer de CSS, préférant la suppression de la desserte à compter de la rentrée 2023 sur la ligne 6 (Groupe Scolaire Teisseyre). À ce jour, ni le transporteur ni le SIEMU n'ont reçu de retours négatifs ou de réclamations à ce sujet de la part de la commune ou de parents d'élèves.
M. GARROUSTE précise que la ligne 6 qui desservait les écoles n'était pas la ligne régulière et que son parcours était différent. De plus, ce parcours ne peut plus exister en raison de la fragilisation d'un pont SNCF qui occasionne par mesure de précaution une fermeture de voie.

Mme VIDAL aborde le point aménagements de voirie et de circulation. Concernant Esbly et le collège Louis Braille, l'aménagement de l'arrêt n'est pas adapté au nombre de véhicules présents en même temps aux horaires de sortie, notamment le mercredi midi où une seule sortie est couverte par les transports en commun. Le parking de voitures offrant peu de places, cela engendre une file de véhicules légers pour accéder au parking. Les élèves traversent entre les bus pour rejoindre les voitures de l'autre côté, ce qui pose en plus un problème de sécurité, qui devrait être corrigé par les équipements d'information voyageurs en cours sur la commune.
Une des solutions pour répartir les charges d'élèves dans les bus serait de proposer une deuxième desserte sur la sortie de 11 heures 30. L'établissement a été contacté pour analyser les effectifs et la pertinence de cette solution et le Syndicat attend son retour.
Mme BOUCHER indique que des problèmes d'aménagement ont été identifiés pour deux autres établissements, Van Dongen et Le Moulin à Vent. Il a été convenu avec le transporteur, Île-de-France Mobilités et les communes de poursuivre les échanges pour trouver des solutions à plus ou moins long terme pour répondre aux problèmes de sécurité identifiés.
Autre problème identifié à la rentrée, mais de façon assez récurrente à Saint-Laurent, le stationnement sauvage des parents d'élèves sur les voies réservées aux bus, pour lequel le transporteur fait de la présence terrain et sensibilise les parents d'élèves, avec l'appui de la municipalité, via des actions de prévention, voire de verbalisation par la police municipale de Lagny.
M. JAHIER précise qu'il s'agit de 45 à 55 verbalisations par jour.
Mme VIDAL indique que Transdev a noté une amélioration de la situation depuis les travaux d'aménagement de la place du Clos à Bussy-Saint-Georges, bien que certains parents continuent de déposer leurs enfants en pleine voie. Le SIEMU a donc contacté l'établissement Cousteau pour lui demander de sensibiliser les parents d'élèves. Cette demande a été transmise au cabinet du maire et un post a également été fait sur la page Facebook du SIEMU.
M. GARROUSTE estime qu'il conviendrait d'éviter de construire des collèges et des lycées sur les voies de grande circulation, car les parents s'arrêtent n'importe où et les enfants se précipitent et coupent la route.
M. SITHISAK observe que cette précaution est possible à condition de disposer du foncier.
M. MASSON constate que les établissements scolaires n'informent toujours pas des changements qu'ils opèrent et qu'il serait peut-être utile de les informer des coûts générés par le travail que cela demande à l'ensemble des techniciens de Transdev et du SIEMU, voire de leur demander de régler la facture. Il estime que la collectivité n'a pas à supporter le coût des erreurs de personnes qui ne font pas attention.

LE PRÉSIDENT répond que le SIEMU fait au mieux et que Cindy BOUCHER et Alexandra VIDAL y travaillent. Il rappelle en outre que le principal ou le proviseur est maître en son établissement.
Il précise que le Département a la compétence en zone rurale et qu'il a donc pris la relève concernant le CSS sur Jablines qui posait des problèmes de retournement de bus sur la sous-ligne 14.

3.4 Transport à la Demande – État des réflexions

LE PRÉSIDENT indique qu'une réunion de synthèse a eu lieu dernièrement portant sur les réflexions conduites par IDFM, Transdev et les collectivités. Les deux scénarios proposés à l'issue de la mission du BET missionné par IDFM n'étant pas satisfaisants, un troisième a été élaboré.
Le scénario 3 correspond finalement à ce qui était souhaité à l'origine de la mise en place du service de Transport à la Demande c'est-à-dire une complémentarité plus forte entre les lignes régulières et le TàD. Une étude assez poussée a été réalisée, mais aucune décision n'a été prise.
LE PRÉSIDENT ajoute que l'objectif serait une mise en service à la fin du premier trimestre 2024, sachant que les collectivités participent à hauteur de 200 000 euros, l'autre moitié étant financée par IdFM.
M. CHAUVIN indique que la réflexion vers un scénario 3 est issue d'un travail préalable portant sur d'autres propositions, purement TàD, jugées insatisfaisantes. Elles réitéraient en effet des problématiques à l'origine même du dysfonctionnement actuel du service, ne le rendaient pas plus performant, lisible et attractif.
Il précise que ces scénarios ont été bâtis en respectant deux principes absolument indispensables : la non-concurrence avec les lignes de bus régulières et l'optimisation des moyens. Ces deux principes ont conduit à deux scénarios pas complètement satisfaisants, d'où la troisième proposition hybride, qui met en jeu le Transport à la Demande et des renforts de lignes régulières.
Du fait de l'application de ces principes, le TàD était contraint d'entrer dans les interstices laissés par les lignes régulières, sur des plages horaires parfois mineures ou secteurs géographiques parfois limités, pour compléter l'offre de transport. En réalité, cette solution n'offrait pas de lisibilité, contraignait le fonctionnement du service et obligeait la mobilisation de moyens, alors qu'en ajoutant une course de ligne régulière, en en augmentant peut-être l'amplitude, l'offre devient beaucoup plus lisible.
Ce scénario 3 consiste donc en la suppression du service de Transport à la Demande en journée, avec en contrepartie l'ajout de quelques courses de lignes régulières, là où le TàD permettait de répondre à des besoins, et le maintien du service de Transport à la Demande plus particulièrement le week-end et le soir.
M. CHAUVIN indique que le SIEMU souhaite expérimenter en soirée un principe d'utilisation sans réservation, avec pour objectif de l'étendre à l'ensemble du

territoire. Il s'agit donc d'avoir un système divergent avec un véhicule TàD à disposition des voyageurs aux gares à heure fixe de 21 heures 30 à 0 heure 30 environ, et utilisable par toute personne souhaitant se rendre sur le territoire desservi par cette gare.

Ce principe exige une disponibilité des véhicules, que le véhicule puisse faire son parcours dans un temps donné. Si les départs se font toutes les demi-heures, le véhicule de TàD doit pouvoir faire le trajet qui lui est demandé en une demi-heure aller et retour afin de pouvoir prendre en charge d'autres voyageurs au cours de la demi-heure suivante, ce qui contraint les secteurs géographiques couverts par le service.

M. CHAUVIN explique que l'enjeu repose sur la problématique de la suppression du TàD de journée. Le SIEMU est en train d'examiner les renforts d'offres ponctuelles proposés par Transdev et IdFM pour combler cette suppression, pour voir quelles liaisons seront effectivement possibles et voir si l'ajout de quelques courses supplémentaires est nécessaire. Tout cela exige un travail très fin d'analyse des propositions, commune par commune, origine/destination par origine/destination en fonction des horaires, et l'objectif est de revenir vers les agglomérations membres du Syndicat fin novembre, début décembre, pour leur présenter ces hypothèses.

M. CHAUVIN indique qu'il conviendra également de travailler sur le volet financier de la restructuration, car l'objectif est bien de réaliser de substantielles économies. Cette nouvelle répartition du service nécessitera la mise en place d'une nouvelle clé de financement entre membres du Syndicat, pour que chaque EPCI contribue à hauteur du service dont il bénéficie. Il faudra pour cela trouver la bonne méthode d'évaluation du service pour la traduire en équation financière. Ce travail se fera à compter du premier trimestre 2024, lorsque le scénario 3 sera stabilisé.

M. GARROUSTE demande ce qui se passera si trois utilisateurs arrivent sur le même horaire de TàD, l'un souhaitant se rendre à Coupvray, l'autre à Villeneuve-le-Comte et le troisième à Jablines.

M. CHAUVIN répond que le service desservira les communes les plus proches des trois gares concernées (Lagny-Thorigny-Pomponne / Bussy-Saint-Georges / Chessy-Marne-la-Vallée). Il explique que le périmètre couvert sera plus restreint qu'avec une réservation, car le véhicule devra être à nouveau disponible 30 ou 45 minutes plus tard. Tout l'enjeu sera donc de bien calibrer la zone géographique, qu'elle soit suffisamment large pour couvrir le plus grand nombre de communes et que le trajet le plus long permette tout de même un retour à la gare avec des intervalles acceptables.

Mme PETITOT demande si le choix des trois gares a été fait par rapport à ce qui se fait actuellement.

M. CHAUVIN répond que le choix des trois gares relève de plusieurs réflexions et que l'objectif est de couvrir un maximum de communes sur lesquelles l'offre de lignes régulières s'arrête le plus tôt.

M. POTTIER s'inquiète de cette restructuration. Il rappelle que la mise en place du TàD a fait l'objet de bon nombre de réunions et que le service est assez fortement utilisé sur son secteur. Il observe également que les communes n'ont pas été consultées sur le sujet.

LE PRÉSIDENT répond que le système fonctionne correctement sur le secteur Nord Marne mais qu'il convient de l'optimiser. Il rappelle en outre que la réflexion est en cours et assure que des retours seront évidemment présentés aux élus.

3.5 Service TIER Mobility – Bilan après 6 mois de déploiement du service

Mme BOUCHER indique qu'un représentant de TIER Mobility devait assister à la présente réunion, mais qu'il a malheureusement eu une urgence à gérer.

Elle rappelle que l'AMI a été attribué le 14 septembre 2022 et qu'il courra jusqu'au 15 septembre 2024. Après 6 mois de préparation et de concertation avec les communes, le service a été déployé progressivement sur 10 communes de Marne et Gondoire entre mars et juillet 2023, avec plus de 500 véhicules, 60 % de trottinettes, 40 % de vélos et plus d'une centaine de stations réalisées.

Des campagnes de communication ont été réalisées, ayant pour but d'informer sur ce nouveau service, mais aussi de sensibiliser sur les règles de bonne conduite à tenir en matière de circulation sur ces véhicules. Une équipe dédiée est disponible pour le territoire, avec un référent principal et une adresse mail dédiée sur laquelle les communes peuvent s'appuyer.

Mme BOUCHER indique que l'opérateur se dit satisfait des chiffres présentés :

- 54 400 trajets ont été réalisés en 6 mois, ce qui représente une moyenne de près de 296 trajets par jour et un total de plus de 628 600 minutes, soit un usage moyen par véhicule de 0,856 ;
- 7 780 usagers actifs ont été comptabilisés, soit près de 10 % de la population disposant du service ;
- Plus de 100 000 kilomètres ont été parcourus, avec une distance moyenne de 2 kilomètres et un temps moyen de 12 minutes par trajet.

En termes d'utilisation, l'évolution du nombre de trajets est constante, avec des pics en périodes de mise en service et en début d'année scolaire. Elle note que les quelques baisses d'usage constatées sont principalement liées aux ponts du mois de mai, aux émeutes de juin qui ont amené l'opérateur à limiter le service, voire à retirer les véhicules de la circulation, et à la période estivale.

Mme BOUCHER ajoute que plus de 11 % des usagers disposent d'un abonnement sur ce service et que 28 % des trajets sont réalisés avec abonnement. Sur les 54 400 trajets réalisés, plus de 80 % ont été réalisés avec des trottinettes, 17,5 % en vélo. Plus de 115 250 kilomètres ont été parcourus, pour un total de 628 600 minutes de trajet.

Concernant la répartition horaire, plus de 60 % des trajets sont réalisés en heures creuses, ce qui montre bien la complémentarité avec la ligne de bus. 10 % des trajets

sont effectués en heure de pointe du matin, 15 % entre midi et 14 heures. Un tiers des trajets sont réalisés en soirée entre 17 et 20 heures et 19 % entre 21 heures et minuit.

Mme BOUCHER souligne que 50 % des trajets sont réalisés entre 17 heures et minuit, ce qui démontre un fort besoin sur ce créneau.

Concernant le stationnement des véhicules, sujet sensible pour les communes, sur les 54 400 trajets effectués, 1 659 ont été terminés hors zone, ce qui représente à peu près 3 % du total des courses. Mme BOUCHER souligne que le SIEMU demande en permanence à l'opérateur d'être vigilant sur ce point et de renforcer les moyens pour qu'il y en ait le moins possible.

Il est à noter qu'il y a davantage de stationnements hors zone de service lors des lancements sur les communes, car les utilisateurs méconnaissent le fonctionnement. Des communications ont donc été établies par les communes concernées. La tendance est tout de même à la baisse, avec une moyenne de 2,57 % des trajets terminés hors zone entre juillet et septembre.

Mme BOUCHER rappelle qu'une trottinette sur trois dispose d'un boîtier avec un casque et que sur les 9 988 trajets en trottinette, 177 ont été réalisés avec un casque, soit à peine 2 %.

Concernant le service client, 367 demandes ont été reçues par l'opérateur. Plus de 75 % d'entre elles concernent un début de trajet ou une réclamation au cours du trajet, principalement des personnes qui ont un peu de mal à prendre en main la trottinette et à ouvrir le service. Sur le début de trajet, 90 % des demandes sont résolues dès le premier contact et 75 % sur le deuxième. Les autres demandes portent sur les abonnements, le paiement ou des problèmes de compte.

TIER Mobility précise que la grande majorité des réclamations ont été reçues lors de la période d'émeutes, les usagers ne comprenant pas les restrictions imposées.

Mme BOUCHER présente ensuite une carte des stations comptabilisant le plus de départs et d'arrivées. Les trois premières stations sont les pôles gare de Bussy-Saint-Georges, Lagny et Montévrain. Elle souligne que des demandes ont été effectuées pour la gare de Torcy, ce qui permettrait de répondre aux besoins du sud de Marne et Gondoire.

En termes de perspectives, Mme BOUCHER indique que des échanges sont en cours avec TIER Mobility pour les centres commerciaux Bay 2 et Clos du Chêne.

Mme BOUCHER indique qu'une enquête usagers devrait avoir lieu au Printemps pour analyser un peu plus le type d'utilisateurs du service et obtenir des données qualitatives. Une offre étudiant a été mise en place jusqu'à juin 2024 et la nouvelle tarification favorise davantage les abonnements.

M. SITHISAK s'étonne de ne pas voir apparaître le nombre d'accidents dans le document.

Mme BOUCHER répond que l'opérateur n'a enregistré aucun accident sur le territoire. Elle ajoute que les accidents ne relèvent généralement pas des opérateurs

qui font de la sensibilisation sur les règles d'usage, mais d'utilisateurs qui disposent de vélos ou trottinettes privés et qui n'ont parfois aucune connaissance des règles de sécurité.

LE PRÉSIDENT soulève également le problème de limitation de vitesse sur les trottinettes privées qui roulent parfois beaucoup plus vite.

M. POUPART demande comment l'opérateur gère les matériels abandonnés hors point de stationnement. Il observe que les services de sa commune en ramassent régulièrement en bords de Marne et que TIER Mobility ne vient pas les récupérer.

LE PRÉSIDENT répond qu'il convient de les en informer.

Mme BOUCHER explique que les véhicules sont munis d'un système de géolocalisation permettant d'identifier leur emplacement, mais que lorsque la batterie est déchargée, la géolocalisation est perdue.

LE PRÉSIDENT invite également les communes à signaler les endroits sensibles à TIER Mobility.

M. AFFRE indique que le SIEMU devait avoir une réunion avec Val d'Europe Agglomération qui avait refusé le service de trottinettes. TIER Mobility devait revenir vers eux avec un service uniquement composé de vélos, mais rien ne s'est passé depuis mai.

M. CHAUVIN répond que cet échange a eu lieu sur la base des conditions posées par Val d'Europe Agglomération. Cependant, cette décision étant arrivée très tardivement, elle n'aurait pu être mise en place qu'à partir de la rentrée 2023, période peu propice au déploiement d'une offre de cette nature selon TIER Mobility. Il a donc été convenu de reprendre les échanges au cours l'hiver, afin d'imaginer un déploiement au printemps, sachant que dès le printemps 2024, l'AMI entrera en phase de renouvellement.

LE PRÉSIDENT explique que cette demande ne figurait pas au cahier des charges initial et qu'elle perturbait donc le fonctionnement.

M. AFFRE comprend de la présentation que l'opérateur n'a pas d'intérêt à développer une offre vélos.

Mme BOUCHER répond que ce point a été analysé par l'opérateur parce que l'AMI n'avait pas été établi de cette manière. Il a donc regardé scrupuleusement ce point et a clairement dit qu'un vélo coûtant beaucoup plus cher qu'une trottinette, il ne pourrait pas en supporter seul l'exploitation, et qu'il y aurait sûrement besoin d'une subvention de la part du territoire.

3.6 Renouvellement du Portail des Mobilités (POM) – Lancement de la page Facebook du SIEMU

M. CHAUVIN rappelle que le SIEMU s'était doté d'un portail des mobilités qui était une interface web permettant de servir de calculateur d'itinéraire pour les lignes de bus du territoire.

Ce service n'avait pas trouvé son public et il a donc été décidé, dans le respect des prérogatives du Syndicat, de ses statuts et de son rôle en matière d'incitation à l'usage des modes alternatifs à la voiture, de basculer sur un outil de type réseau social permettant de s'adresser au grand public et de diffuser des messages en faveur de cet usage alternatif à la voiture.

Il ajoute que la mise en œuvre de cette page a été attribuée par le biais d'un marché à l'agence Reactive et qu'un travail a été conduit pour partager les objectifs de ce nouvel outil avec l'agence de communication, sur le ton qui devait être adopté et les cibles à atteindre. Un travail a également porté sur la mise en place d'un dispositif de planification des sujets à publier quotidiennement sur la page Facebook.

M. CHAUVIN indique que l'utilisation de ce média grand public a pour objectif de diffuser des messages de sensibilisation, de mise en valeur de l'offre de territoire en matière de mobilité, provenant de sources propres au SIEMU, mais de relayer des messages postés par les collectivités, Île-de-France Mobilités, Transdev et d'autres acteurs listés auprès de Reactive.

M. CHAUVIN ajoute que le lancement de la page Facebook a eu lieu le 16 septembre 2023 à l'occasion de la Semaine Européenne de la Mobilité, que l'outil trouve son public progressivement et que l'audience progresse.

Il rappelle qu'un message a été envoyé aux communes, les invitant à relayer l'existence de cette page, à s'y abonner en tant que commune ou en tant qu'élu. Un balayage des outils d'information sur les mobilités administrés par les communes sera prochainement réalisé, mais il les invite à ne pas hésiter à en parler à leurs services de communication pour que l'outil devienne un service de référence sur l'information des habitants en matière de mobilité sur le territoire.

M. MASSON observe que Facebook n'est plus utilisé par le jeune public et estime qu'il conviendrait de se tourner également vers un réseau social plus jeune.

M. CHAUVIN donne raison à M. MASSON, mais explique que se doter de ce type d'outil est une innovation pour le SIEMU qui utilisait jusque-là des outils beaucoup plus classiques.

Il indique qu'il sera possible de le faire évoluer, mais que cela engendrera des coûts non négligeables en termes d'administration.

Il s'agit néanmoins d'une suggestion importante, parce que le Syndicat cherche évidemment à toucher un public le plus large possible.

3.7 Mise en place de l'Observatoire des Mobilités – Point d'avancement

M. CHAUVIN rappelle que cet outil a une vocation plus professionnelle et qu'il a deux objectifs : suivre la mise en œuvre du PLM au travers d'indicateurs régulièrement suivis pour connaître la manière dont se déploie le PLM et l'effet qu'il a sur la mobilité du territoire, et offrir des données en matière de mobilité, qui sont à peu près inexistantes actuellement à échelle du SIEMU.

Il a donc semblé important de mettre en œuvre cet observatoire pour aider à la décision et pour appuyer des demandes locales vis-à-vis d'Ile-de-France Mobilités, de l'EPA ou d'autres acteurs. La collecte d'informations et de données, principalement basée sur de l'open data, se poursuit, ainsi que la mise en forme de ces données au travers d'un travail très conséquent réalisé par Rémi ROUZIERS.

M. CHAUVIN indique que les communes ont été sollicitées pour vérifier un certain nombre de données collectées dans l'observatoire. Conscient que cette demande peut induire un travail conséquent, il les incite à ne pas hésiter à faire part de leurs difficultés au Syndicat qui se rapprochera d'acteurs qui demanderaient les mêmes éléments, pour essayer de mettre en commun les demandes.

Il insiste sur la nécessité de vérifier ces données parce qu'elles auront un impact sur la fiabilité des informations communiquées.

M. CHAUVIN ajoute que cet outil sera à la disposition des communes et du grand public et que le SIEMU est donc en train de réfléchir aux modalités de partage de ces informations.

3.8 Numérotation régionale des lignes de bus

M. CHAUVIN indique qu'Île-de-France Mobilités a constaté que l'ensemble de la région Île-de-France repérait les lignes de bus de différentes façons. La lisibilité étant donc limitée, tout particulièrement pour des personnes effectuant des déplacements interbassins, des usagers occasionnels des transports collectifs ou des touristes, il a été décidé d'apporter plus d'uniformité dans la façon de nommer ces lignes à l'échelle de la région, de s'assurer de l'absence de doublons de numéros de ligne. L'objectif était donc de supprimer toutes ces difficultés et de trouver un système de numérotation cohérent.

Il s'agit également de tenir compte des spécificités de chaque ligne, de son secteur géographique, et de trouver un système de numérotation suffisamment souple pour intégrer la création de nouvelles lignes, pour améliorer l'expérience voyageurs, notamment en raison du développement de la dématérialisation des titres de transport.

M. CHAUVIN explique que la numérotation des lignes restera à deux chiffres pour Paris, qu'elle passera à trois chiffres pour la petite couronne et à quatre chiffres pour la grande couronne. Cette dernière a été divisée en six secteurs puis en sous-secteurs, le SIEMU faisant partie du secteur n° 2.

M. CHAUVIN présente la proposition de déclinaison sur le territoire du SIEMU.

Il indique qu'une période de transition devrait s'effectuer sur une quinzaine de jours en avril 2024, au cours des vacances de printemps, pour changer les numéros sur les têtes de poteaux, les fiches horaires, etc., pour un déploiement au retour des vacances. Il ajoute que cette transition sera précédée d'un très gros travail de communication au premier trimestre 2024. La communication grand public

s'effectuera à partir de décembre-janvier pour accompagner les voyageurs dans ce changement. Des supports seront transmis par Île-de-France Mobilités à cet effet.

M. CHAUVIN assure que les habitudes ne changeront pas et que l'usager se rendra aux mêmes points d'arrêt, seul le numéro de ligne changera.

LE PRÉSIDENT précise que la date est fixée au 22 avril 2024.

3.9 Schéma directeur des lignes express

LE PRÉSIDENT indique qu'un séminaire est prévu sur le sujet le 30 novembre 2023 à l'auditorium de la Région, auquel Franck CHAUVIN se rendra.

M. CHAUVIN explique qu'Île-de-France Mobilités a constaté que si les lignes express sont empruntées, elles ne sont pas forcément aujourd'hui lisibles dans le paysage francilien pour un certain nombre de raisons. Valérie PECRESSE a donc missionné François DUROVRAY, Président du Conseil départemental de l'Essonne, pour travailler sur le sujet et constituer un véritable schéma directeur des lignes express en Île-de-France. Le Syndicat a été concerté au printemps dernier pour effectuer une contribution.

Il ajoute que l'objectif initial du schéma directeur est de mieux connecter les bassins de vie aux polarités structurantes de la région, de connecter les territoires de grande couronne au futur Grand Paris Express dont les premières liaisons seront mises en place dès 2025, et de désenclaver un certain nombre de communes péri-urbaines en les raccrochant au cœur de l'agglomération.

Ce schéma directeur sera constitué d'un certain nombre de liaisons qu'il semble opportun de mettre en œuvre en plusieurs phases d'ici à 2030.

M. CHAUVIN observe que ces liaisons seront utiles et efficaces à partir du moment où elles s'appuieront sur des infrastructures, hubs, gares routières, pôles d'échanges multimodaux, voies réservées. Un volet infrastructure est donc important et sera décliné dans le schéma directeur, qui précisera également les modalités de gouvernance et de prise de décision sur ces lignes express.

Deux grandes phases se succéderont : une première pour les lignes existantes à renforcer, juste après les JO, une seconde pour les lignes qui nécessiteront un travail plus approfondi, probablement plutôt à horizon 2026-2028.

M. CHAUVIN indique que le Syndicat a versé une contribution de quelques pages à Île-de-France Mobilités pour centraliser les demandes qui avaient déjà été effectuées et recensées sur le territoire.

Ile-de-France Mobilités a présenté la veille ce qui a été retenu et qui fera l'objet de la présentation du séminaire du 30 novembre 2023 en présence de Valérie PECRESSE et de François DUROVRAY.

Concernant le territoire du Syndicat et de ses environs, un renforcement de la ligne existante 69 entre Meaux et Val d'Europe pourrait être réalisé dès la phase 1, donc avant 2026.

Un second projet consisterait en l'adaptation de la ligne express 18 pour la connecter au pôle d'échange multimodal routier de Bussy-Ferrières. Cela nécessite que ce pôle d'échange multimodal soit mis en fonction, cette évolution se ferait donc plutôt à horizon 2026.

M. CHAUVIN indique que des créations de lignes concerneront le territoire et font écho à la concertation versée par le SIEMU : une ligne express Torcy-Roissy Charles-de-Gaulle, une liaison vers Roissy Charles-de-Gaulle au départ de Lagny-Thorigny en passant par Saint-Thibault-des-Vignes, une liaison Coulommiers-Noisy-le-Grand/Champs-sur-Marne qui pourra se connecter au pôle d'échange multimodal routier de Bussy-Saint-Georges, et enfin la création d'une ligne express vers Noisy-le-Grand/Champs-sur-Marne au départ de Lagny-Thorigny-Pomponne.

M. CHAUVIN observe qu'il revient au territoire de lever les questions soulevées par ces créations, d'approfondir le sujet, de proposer des solutions pour ne pas obérer cette possibilité de création de lignes et de travailler sur des capacités d'accueil supplémentaires en gare.

LE PRÉSIDENT indique que Marne et Gondoire a concrétisé la veille un AMI pour des points de recharge électrique sur le domaine public. 148 bornes seront positionnées sur les 20 communes de la communauté d'agglomération. Le marché a été remporté par une filiale de Shell avec des tarifs compétitifs pour 10 ans et la prise en charge de l'investissement et autres par le prestataire. 18 mois de travail seront nécessaires et il peut être imaginé que le réseau sera étendu partout dès mi-2027. Il précise que le nombre de bornes est figé par commune, mais que chaque commune sera bien sûr consultée.

4. Questions Diverses

(Pas de questions diverses)

La séance est levée à 21 heures 35.

Le secrétaire de séance
Cyril MARSAUD

Le Président,
Sinclair VOURIOT