Plan Local des Mobilités de Marne-la-Vallée

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

Plan Local des Mobilités de Marne-la-Vallée



Région îledeFrance

îledeFrance mobilités

EpaMarne l'âme dans l'aménagement

Sommaire

Plan Local des Mobilités de Marne-la-Vallée.....p. 1 - 181

Annexe : Diagnostic complet .....p. 182

Plan Local des Mobilités de Marne-la-Vallée

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

Plan Local des Mobilités de Marne-la-Vallée



Région îledeFrance

îledeFrance mobilités

EpaMarne l'âme dans l'aménagement

SOMMAIRE

Le contexte de la démarche 3

Un nouveau Plan Local des Mobilités 3

Une démarche concertée avec tous les acteurs 6

L'état des lieux 7

Une mobilité basée sur la voiture, dans un contexte de fort développement urbain 7

Des alternatives à la voiture individuelle à améliorer 9

Le stationnement, un levier majeur pour encourager le report modal 12

Des enjeux de mobilité spécifiques sur le territoire 13

Les orientations 14

L'ambition du PLM 15

Parts modales : retour sur les évolutions passées 15

Objectifs d'évolution des parts modales à horizon 2028 16

Le plan d'actions 17

Le contexte de la démarche

Un nouveau Plan Local des Mobilités

Qu'est-ce que le PLM ?

Le Plan Local des Mobilités (PLM) est une **déclinaison locale du Plan des Déplacements Urbains d'Ile-de-France**. Il s'agit d'un outil de planification de la mobilité qui définit les principes d'organisation du transport et du stationnement, des personnes et des marchandises à l'échelle du territoire du syndicat, pour tous les modes de transport et à horizon 5 ans.

Liens entre le PLM et les autres documents de planification

Selon la réglementation, les PLM doivent être **compatibles avec le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France, le Schéma directeur de la région Île-de-France et le Schéma régional du Climat, de l'Air et de l'Energie en Île-de-France**.

Il est nécessaire d'assurer la **cohérence entre le PLM et le Plan Climat Air Energie Territorial, le Schéma de COhérence Territorial, le Contrat de Développement Territorial et le Schéma Régional de Cohérence Ecologique**.

Enfin, les **Plans locaux d'urbanisme et les décisions de voirie s'appliquant dans le périmètre du PLM doivent être compatibles avec celui-ci**, ainsi qu'avec le PDUIF.

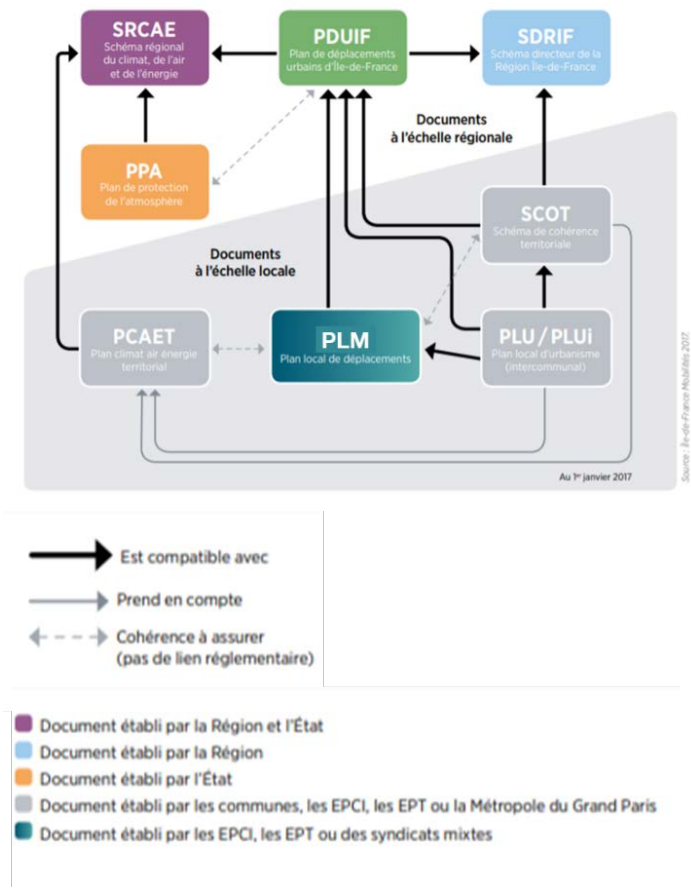


Figure 1 : Schéma de compatibilité des documents de planification (source : Ile-de-France Mobilités, 2017)

Objectifs du PDUIF et volet socle

Le PDUIF approuvé en 2014, et sa feuille de route révisée en 2017, visent à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie. Afin d'atteindre l'objectif de réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre**, le PDUIF vise une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés, une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs et de 10 % en modes actifs**.

Parmi les 34 actions que comporte le PDUIF, les PLM doivent décliner en priorité les **14 actions dont la réalisation relève essentiellement de la responsabilité des EPCI ou des communes**. Ces actions constituent le volet socle des PLM.

Volet socle : actions du PDUIF à décliner prioritairement dans les PLD		Fiches de la feuille de route à prendre en compte
2.4	Un réseau de bus plus attractif	Le bus (réaliser des aménagements ponctuels en faveur des bus)
2.5	Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité	Aménager des pôles intermodaux et multiservices
3/4.1	Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs	Généraliser la vitesse à 30km/h sur la voirie locale en zone urbaine
3/4.2	Résorber les principales coupures urbaines	Résorber les coupures pour assurer la continuité des itinéraires
3.1	Aménager la rue pour le piéton	Élaborer des plans en faveur de la marche
4.1	Rendre la voirie cyclable	Améliorer la cyclabilité du territoire francilien
4.2	Favoriser le stationnement des vélos	Augmenter l'offre de stationnement pour les vélos
5.1	Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière	Mieux coordonner l'action en faveur d'une plus grande sécurité routière
5.2	Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable	Renforcer l'efficacité des politiques de stationnement payant sur voirie
6.1	Rendre la voirie accessible	Rendre la voirie accessible
7.1	Préserver et développer des sites à vocation logistique	Développer des espaces logistiques et agir sur le foncier
7.4	Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison	Organiser les livraisons et la circulation des poids lourds
Autres actions de la feuille de route à décliner prioritairement dans les PLD		
		Développer des services vélos
		Accélérer la mise en place de plans de mobilité dans les entreprises et administrations et le développement du conseil en mobilité

Figure 2 : Volet socle des actions du PDUIF à décliner prioritairement dans les PLM (source : Ile-de-France Mobilités)

Le PLM, un outil de programmation sur 5 ans

Le PLM est **un outil de programmation, qui hiérarchise les actions et prévoit leur financement**. Il est établi dans le cadre d'une démarche partenariale entre les différents acteurs institutionnels et de la société civile. Il s'agit d'un véritable outil de promotion de la mobilité durable.

Le PLM définit un plan d'actions, chiffré et décliné sur une période de 5 ans. Ce plan d'actions doit s'inscrire dans une vision à long terme des enjeux du territoire en matière de mobilités et d'aménagement.

Un nouveau PLM pour poursuivre les actions du premier PLD de 2008

Le Syndicat Intercommunal d'Etudes des Mobilités Urbaines de Marne-la-Vallée (anciennement Syndicat Intercommunal des Transports, renommé SIEMU depuis 2021) a été une des premières collectivités d'Ile-de-France à approuver son Plan Local des Déplacements dès 2008, en définissant un programme d'actions et un réseau de bus objectif à horizon 2015.

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

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

Son évaluation a été réalisée au cours de l'année 2017, et a permis d'identifier les enjeux pressentis pour l'établissement du nouveau PLM :

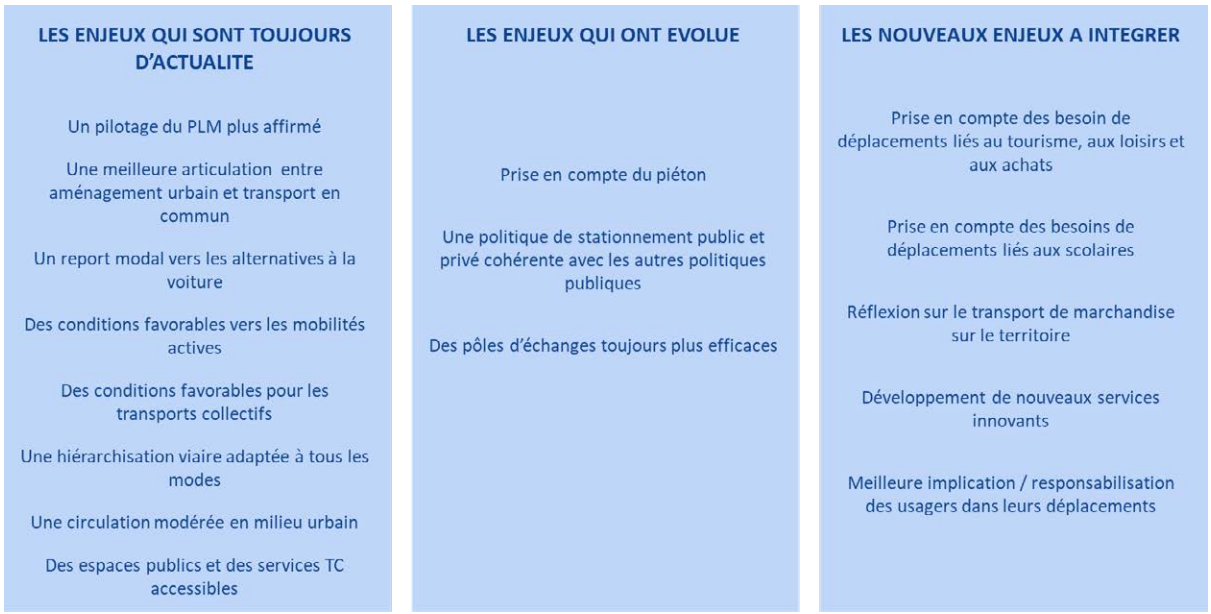
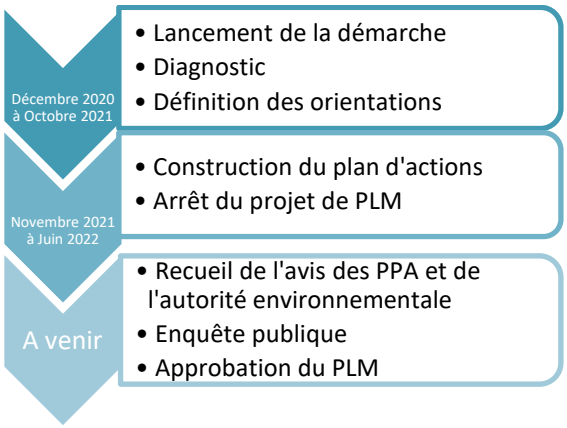


Figure 3 : Les enjeux à approfondir pour le nouveau PLM (source : évaluation du PLD de 2008, SIT)

Une démarche concertée avec tous les acteurs

L'élaboration du PLM, pilotée par le SIEMU, a suivi plusieurs étapes :



L'ensemble des services et partenaires concernés (communautés d'agglomérations, communes, département, région, Ile-de-France Mobilités, aménageurs dont EPA Marne /EPA France…) ont été associés, à travers :

- les réunions du comité technique et du comité de pilotage, instances de validation à chacune des phases d'étude ;
- des points d'étapes réguliers aux bureaux communautaires de la Communauté d'Agglomération de Marne-et-Gondoire et de Val d'Europe Agglomération, ayant permis de présenter et de valider au fur et à mesure l'avancement de la démarche ;
- de nombreuses réunions de travail, afin de construire et de partager le contenu du PLM, d'assurer son articulation avec les politiques menées sur le territoire, et de préparer sa mise en œuvre.

Des comités pour suivre la concertation dans la durée

L'élaboration du Plan Local des Mobilités s'est inscrite dans une démarche de concertation des acteurs institutionnels, des partenaires et de la population. Deux instances de participation ont accompagné la démarche :

- **Le Comité des Partenaires**, composé d'acteurs institutionnels, techniques et plus largement de l'écosystème des mobilités et de la mise en valeur du territoire, s'est réuni à trois reprises lors de la révision du PLM.
- **Le Comité Grand Public** : composé d'habitants et d'usagers, tirés au sort sur listes électorales ou mobilisés à l'aide de la grande enquête de diagnostic, le comité grand public s'est réuni lors de deux réunions.

Ces rencontres ont permis de lancer la démarche et de mobiliser les acteurs : partager des éléments de diagnostic, proposer des orientations et pistes de réflexion, nourrir le plan d'actions, en évaluer l'efficience, s'engager à sa mise en œuvre.

Une dernière réunion, réunissant partenaires et grand public, a permis une restitution de la démarche.

La concertation du public

Deux enquêtes visant à recueillir la perception et les attentes de la population ont été menées :

- **une enquête menée auprès du Grand Public,** mise en ligne du 9 avril au 9 juin 2021. Elle a permis de recueillir près de 850 réponses, dont celles de près de 780 habitants du territoire.
- **une enquête réalisée auprès des scolaires**. Celle-ci a été diffusée auprès des établissements scolaires du 2 avril au 9 juin 2021. Elle comptabilise les réponses de 1075 collégiens et 560 lycéens, répartis dans 15 collèges et 11 lycées du territoire du syndicat et des territoires limitrophes.

Les enseignements de ces enquêtes ont été intégrés au diagnostic.

La consultation des Personnes Publiques Associées (PPA) et l'enquête publique

La phase de consultation des PPA est lancée début Juillet 2022. L'enquête publique suivra dans un second temps. A ce stade, il est prévu l'organisation de 3* réunions publiques pour présenter le PLM aux habitants du territoire *(*à confirmer lors de la stabilisation des modalités de concertation).*

L'état des lieux

Une mobilité basée sur la voiture, dans un contexte de fort développement urbain

Une augmentation importante des besoins de mobilité

Le territoire de Marne-la-Vallée, situé à 30km à l'Est de Paris, est un territoire fortement contrasté, composé de zones urbaines denses, ainsi que de territoires ruraux. Il se caractérise par :

- de nombreux espaces verts et forêts, notamment sur le sud du territoire ;
- un « bandeau urbain » situé entre les axes de transport : la ligne P et l'A4 ;
- des zones industrielles et commerciales principalement le long de l'A4 ;
- des pôles touristiques régionaux, nationaux et internationaux : les parcs d'attraction Disney, le Davy Crockett Ranch, Village Nature ou encore l'Ile de Loisirs de Jablines.

Comptant actuellement 165 000 habitants pour 75 000 emplois, il s'agit **d'un territoire en très fort développement urbain**. A ce jour, la majorité des populations et emplois sur le territoire sont localisés au nord de l'A4, tandis que le sud de l'A4 et la frange nord du territoire sont très peu denses.

Entre 2010 et 2018, le territoire s'est fortement développé avec des augmentations d'environ +14% d'habitants et +30 % d'emplois. **Cette croissance se poursuivra sur les prochaines années : +100 000 habitants et emplois supplémentaires sont attendus d'ici 2030, soit une augmentation de + 38% par rapport à la situation actuelle**. Cette forte augmentation est liée au développement de nombreuses ZAC sur le territoire (ZAC de la Rucherie, ZAC du Sycomore, ZAC des Studios et Congrès, ZAC de Coupvray, …).

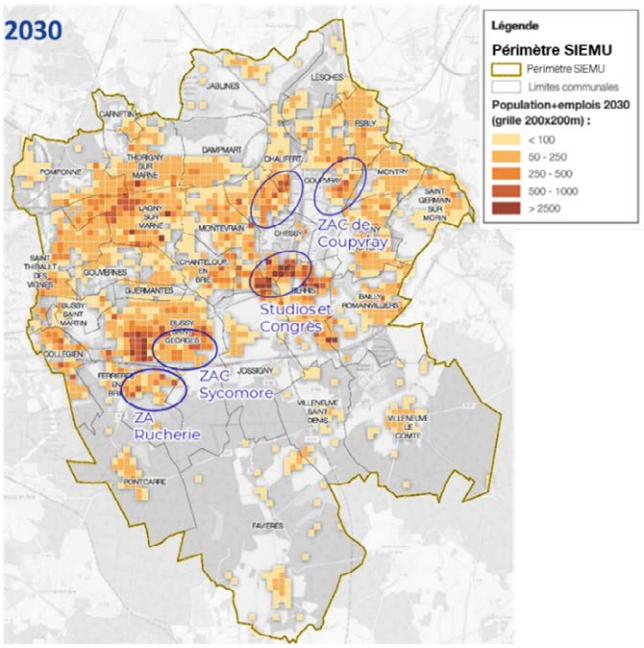


Figure 4 : Densité de population + emplois attendue à horizon 2030 sur le territoire (Source : Insee + données EPA)

La voiture, le mode de déplacement privilégié sur le territoire

D'après les données INSEE 2017, le territoire du SIEMU génère près de 120 000 déplacements domicile-travail quotidiens, pour lesquels la voiture reste le mode de transport privilégié (elle sert à 63% de ces déplacements). A noter que cette part modale de l'automobile est restée stable depuis 2013. Cet usage est une conséquence directe de la forte motorisation des ménages du territoire, ainsi que du manque d'alternative compétitive à l'automobile.

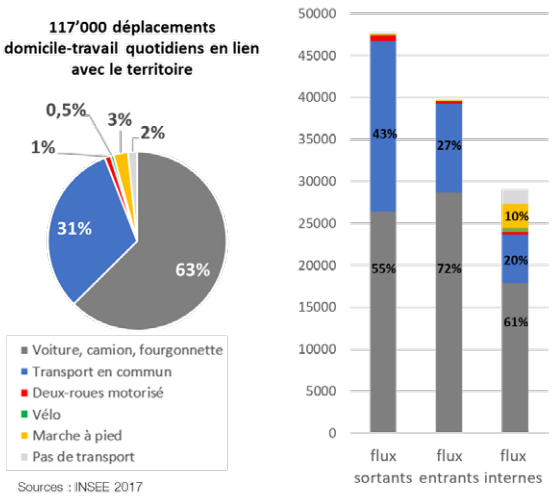


Figure 5 : Part modale des déplacements sur le territoire pour les déplacement domicile-travail (source : Insee, 2017)

L'augmentation du trafic routier : un risque de perte d'accessibilité à terme

Ce fort usage de la voiture se traduit sur le réseau routier par des phénomènes de saturations en augmentation, qui impactent le réseau routier structurant (A104, RD231, RD471…), générant alors des reports de trafic sur le réseau local. Ces problématiques de congestions impactent à la fois les déplacements automobiles mais aussi la performance du réseau bus, ainsi que la vie locale.

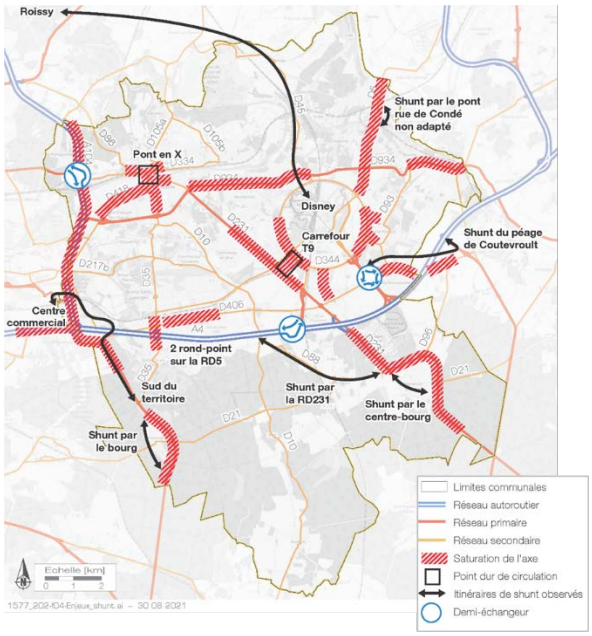


Figure 6 : Enjeux actuels de saturations et de shunts (source : entretiens menés auprès des communes d'avril à juin 2021 et Google Traffic)

Bien que le territoire compte à ce jour plusieurs projets routiers structurants visant à accompagner le développement urbain (création de l'échangeur du Sycomore, doublement d'axes départementaux …), les nouveaux besoins de mobilité posent néanmoins des enjeux capacitaires, qui nécessitent également le développement d'une offre alternative à l'autosolisme.

Des opportunités en faveur du report modal

Alors que l'automobile reste un mode de transport très utilisé, la structure actuelle des déplacements (et en particulier des déplacements domicile-travail) montre de réelles opportunités pour les changements de pratique.

En effet, près de 25% des déplacements domicile-travail sont réalisés actuellement à l'intérieur du territoire du SIEMU. Ces déplacements de courte et moyenne distances présentent un fort potentiel de report vers le vélo et le bus.

De même, les déplacements en lien avec les communes desservies par la ligne P et le RER A sont encore majoritairement réalisés en voiture. L'intermodalité et les conditions de rabattement en gare doivent donc être améliorées pour faire évoluer ces pratiques.

Aujourd'hui, l'offre de transport peine à suivre le développement rapide du territoire et des saturations en augmentation sont déjà observées sur le réseau routier.

Dans les prochaines années, le territoire va continuer à s'urbaniser de manière importante, générant alors **de nouveaux besoins de mobilité**. Ces augmentations de flux posent des enjeux capacitaires, et nécessitent le développement décisif d'alternatives à l'autosolisme.

Afin d'accompagner au mieux ces changements, il est primordial que les acteurs du territoire puissent disposer d'**une vision globale de l'évolution des besoins.** Cela permettra la définition d'une **stratégie des mobilités partagée** et garantissant l'accessibilité au territoire, tout en prenant en compte les impératifs environnementaux et sociaux.

Des alternatives à la voiture individuelle à améliorer

Une intermodalité avec le réseau ferré à parfaire

Le réseau de transport en commun ferroviaire (RER A, ligne P) supporte des niveaux de fréquentation élevés, en constante augmentation. Afin d'accompagner le développement du territoire et d'augmenter encore la part d'usage du réseau ferré, **il est nécessaire d'agir localement pour l'amélioration de l'intermodalité et des conditions de rabattement sur les gares.**

A ce jour, des projets de pôles sont déjà en cours : le **pôle d'échanges de Bussy-Saint-Georges est en travaux et le pôle de Serris/ Montévrain est à l'étude**. Toutefois, des dysfonctionnements restent à traiter, notamment : l'organisation de la gare routière nord de Lagny - Thorigny (saturée et éclatée), les problèmes de saturation de la gare routière de Serris, ou encore le manque de stationnement vélo en gare d'Esbly.

De plus, les parkings-relais du territoire présentent des capacités inférieures à la demande de stationnement relevée *(Source : Enquêtes de rabattement 2018 et 2019, Ile-de-France Mobilité),* générant alors du report de stationnement vers certains parkings privés et gratuits situés à proximité (par exemple le parking du centre commercial Val d'Europe). Cela questionne la nécessité de développer de nouvelles capacités de parking ou encore de valoriser les capacités existantes sur la gare de Marne-la-Vallée – Chessy, tout en assurant un équilibre entre facilité d'usage et contrainte dissuasive afin de ne pas encourager la voiture face aux autres modes de rabattement (bus, vélo …).

Concernant le stationnement vélo en gare, a minima 7 nouveaux parkings sécurisés viendront compléter l'offre de stationnement en gare, encore peu développée aujourd'hui sur le territoire.

Outre les déplacements franciliens, la gare de Marne-la-Vallée Chessy

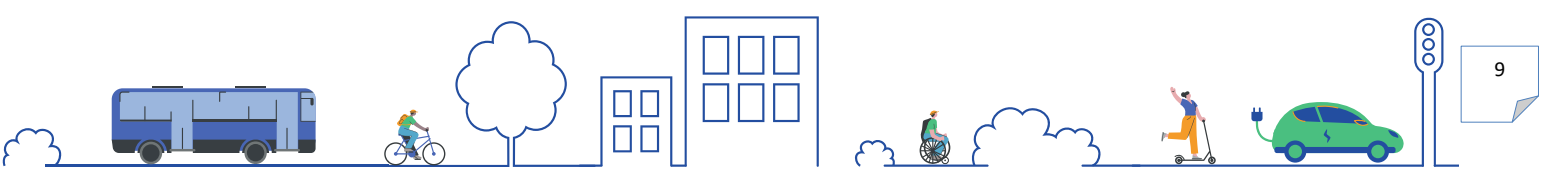
A noter également que la gare de Marne-la-Vallée – Chessy accueille des flux nationaux voire internationaux, en lien avec sa desserte TGV et la proximité immédiate du parc d'attractions Disneyland Paris (plus de 5 millions de voyageurs par an sur l'offre TGV/Ouigo). Lors des arrivées de ces trains, les flux concentrés de voyageurs génèrent des difficultés en particulier au niveau de la dépose-minute (saturation de l'espace de dépose-minute et dépose-reprise sauvage sur voirie aux abords de la gare).

Un réseau bus diffus, en recherche d'attractivité

Actuellement, les 31 communes du territoire sont toutes desservies par, a minima, une ligne de bus régulière : le réseau de bus assure donc une bonne couverture du territoire, mais avec des fréquences relativement faibles sur de nombreuses lignes. **Ainsi, la desserte fine du réseau limite l'attractivité des bus.**

Les moyens et ressources étant limités, les prochains développements d'offres devront être réalisés dans le sens de l'optimisation de la desserte des secteurs denses, **de façon à ce que le réseau de bus constitue une alternative performante à l'automobile**. De plus, le service de transport à la demande, qui est actuellement peu utilisé, devra évoluer en cohérence avec l'évolution du réseau de bus régulier. Ce service pourrait notamment devenir une véritable alternative dans les secteurs les moins denses du territoire.

De plus, en l'absence d'aménagements dédiés aux bus, les performances du réseau sont également impactées par l'augmentation du trafic et les congestions observées sur le réseau routier. **Il est donc nécessaire de traiter les points durs de circulation**, pour améliorer les temps de parcours et la régularité des bus, et ainsi les rendre plus compétitifs par rapport à la voiture.



Un usage du vélo faible, mais des actions majeures en cours

Comme le montre l'analyse des déplacements domicile-travail, l'usage du vélo reste actuellement faible sur le territoire. Cela est lié au manque de sécurisation de ces déplacements : peu d'aménagements à l'échelle du territoire, des itinéraires discontinus, des franchissements dangereux, des coupures urbaines qui persistent, etc.

Deux schémas directeurs cyclables sont en cours de réalisation, menés par la Communauté d'agglomération de Marne et Gondoire et Val d'Europe Agglomération. Ils prévoient la réalisation d'un réseau cyclable structurant, de stationnements adaptés notamment au niveau des pôles gares et de nouveaux services vélos.

Des actions à poursuivre pour l'accessibilité de l'espace public

L'accessibilité de l'espace public et des transports en commun est un enjeu majeur pour assurer de bonnes conditions de déplacement à pied pour l'ensemble des citoyens et en particulier, et pour les personnes à mobilité réduite.

Sur les 31 communes du territoire :

- 6 ne sont pas soumises à la réalisation d'un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) (communes de moins de 1000 habitants),
- 11 ont déjà réalisé un PAVE,
- 14 doivent encore réaliser un PAVE.

La mise en accessibilité des lignes de bus est également à poursuivre. 5 lignes de bus sont déclarées accessibles depuis juin 2021 : les lignes 34, 42, 43, 22 et 27. On compte encore 8 lignes de bus inscrites au SDA et qui ne sont pas mises en accessibilité.

De plus, selon la Loi d'Orientation des Mobilités, **un diagnostic accessibilité de l'ensemble des voiries dans un périmètre de 200m autour des arrêts des lignes inscrites au SDA** devra être réalisé d'ici 2023.

Ecomobilité et covoiturage, des alternatives en progression

Les solutions d'écomobilité sont des alternatives en progression sur le territoire. Avec plus de 50 stations proposant à la fois des bornes de recharges de véhicules électriques et d'autopartage, l'opérateur Clem' représente le principal réseau du territoire. Et bien qu'il reste encore peu connu et peu utilisé à l'échelle du nombre d'habitants, la fréquentation de ces services était en hausse régulière jusqu'à la crise sanitaire du Covid-19.

Sur un territoire où la voiture reste encore indispensable pour un certain nombre de déplacements, **le développement du parc de bornes de recharge électrique apparaît donc comme une réelle opportunité de réduire l'impact carbone des déplacements**

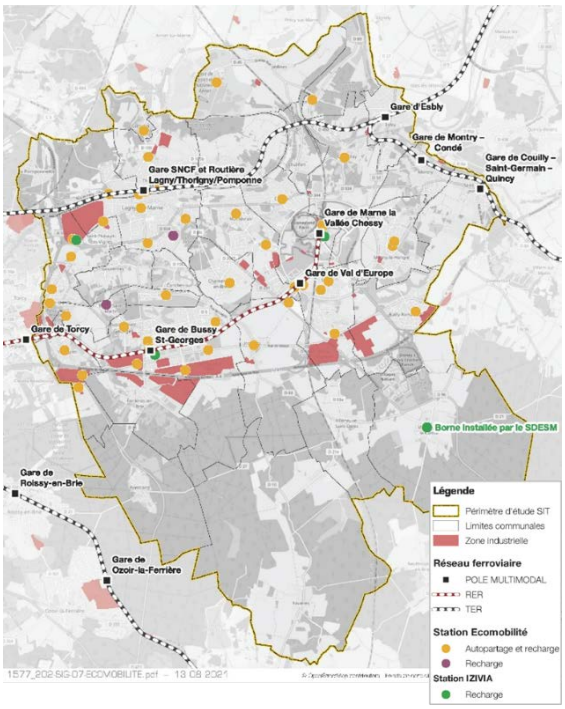


Figure 7 : Localisation des stations d'autopartage et de recharge électrique du territoire

Concernant le covoiturage, celui-ci est très peu pratiqué sur le territoire. De plus, il n'existe pas à ce jour de station ou d'aménagement spécifique permettant d'encourager cette alternative à l'autosolisme. Toutefois, des potentiels sont identifiés, notamment le long de l'autoroute A4.

Les marges de progression en termes de covoiturage sont importantes, mais la population reste encore à convaincre.

Le management de la mobilité, notamment auprès des entreprises, devra permettre de faire émerger cette pratique.

Le management de la mobilité : un besoin de promotion et de simplification pour encourager le report modal

Actuellement, le territoire possède déjà plusieurs outils d'information et de promotion des solutions de mobilité existantes :

- le Portail des Mobilités (PoM), un outil en ligne permettant de calculer des itinéraires, localiser les tracés des lignes de bus, des aménagements cyclables, des stations d'écomobilité, etc. Toutefois, ce portail est peu connu du grand public.
- la Maison des mobilités de Marne-et-Gondoire, à Lagny-sur-Marne, propose des conseils en mobilité, des prêts de vélos à assistance électrique, des ateliers d'auto-réparation de vélos.
- le Syndicat est membre du réseau Pro'Mobilité et assure un rôle de conseil et d'accompagnement des entreprises souhaitant réaliser des plans de mobilités entreprises. Le manque de ressources dédiées sur ce sujet au sein du SIEMU ne lui a pas permis d'être proactif sur le sujet ces dernières années.

Des outils sont existants mais leurs impacts sur les usages sont faibles, les ressources assignées au management de la mobilité étant très limitées. Il est donc nécessaire de développer considérablement ces outils et les moyens associés afin d'encourager le report modal et améliorer la facilité d'usage pour tous les publics.

Le stationnement, un levier majeur pour encourager le report modal

Le territoire est fortement équipé en véhicules en comparaison au reste de l'Ile-de-France : il compte une moyenne de 1,47 véhicules par ménage, cachant de fortes disparités (ménages avec 2 voire 3 véhicules).

Malgré des normes de stationnement privé répondant au besoin théorique dans les nouveaux programmes, du stationnement résidentiel est largement observé sur voirie, s'expliquant par des zones de stationnement non réglementées ou peu contrôlées, et une sous-utilisation du stationnement privé sur certains secteurs (box et garages transformés en cave, places des logements sociaux non louées …).

En conséquence, la voiture occupe fortement l'espace public, gêne la circulation des autres usagers et limite les possibilités de réaménagement en faveur des modes alternatifs. La libération de l'espace public en leur faveur doit donc passer par des contraintes sur le stationnement sur voirie, en particulier dans les centres urbains : règlementation et contrôle, accompagné de la valorisation des parkings privés.

De plus, dans les cœurs urbains, aller peu à peu vers une maitrise des constructions de stationnement privé est un réel enjeu afin de maitriser le taux de motorisation des ménages, mais aussi dans une optique environnementale (limitation de l'imperméabilisation des sols …).

La contrainte du stationnement devra donc être progressive et menée en parallèle du développement d'alternatives à l'usage de la voiture. Ce levier sera à activer sur les communes du cœur urbain où se concentre la majorité des enjeux de stationnement.

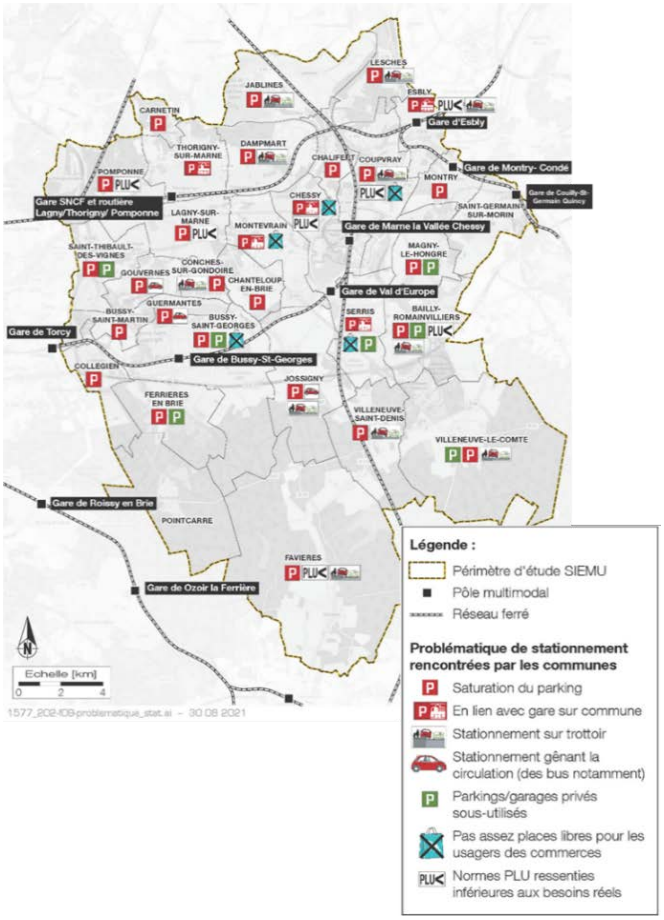


Figure 8 : Synthèse des problématiques de stationnement ressenties par les communes (source : entretiens communes)

Des enjeux de mobilité spécifiques sur le territoire

Un territoire source de nombreux flux touristiques

Le territoire compte de grandes destinations touristiques nationales voire internationales notamment avec la présence de **Disney, parcs d'attractions et résidences de tourisme** (Parc Disneyland Paris, Disney Village, Golf Disneyland, Disney's Davy Crocket Ranch et Village Nature …). Malgré plus de dix millions de visiteurs par an (rien que pour les Parcs Disneyland Paris), ces flux touristiques engendrent peu de problèmes sur le territoire. En revanche, **l'information voyageur n'est pas adaptée pour les touristes internationaux**, qui utilisent peu le réseau de bus local.

Outre Disney, le territoire compte également de nombreux autres pôles touristiques : la Vallée Village, l'Ile de Loisirs de Jablines, le Parc de Rentilly, et de multiples pôles plus locaux, pour lesquels le mode de rabattement privilégié est la voiture. La desserte de ces pôles touristiques en bus est actuellement limitée. **L'ensemble des solutions de mobilité alternatives pour accéder à ces pôles, qui constituent également des lieux d'emplois importants, doit être valorisée par le management de la mobilité**.

Une mobilité scolaire à faciliter

La mobilité scolaire représente environ 35'000 déplacements journaliers sur le territoire, tous niveaux confondus, de la maternelle au supérieur. Les principales problématiques concernent les déplacements vers les collèges et les lycées (qui représentent environ 23'000 déplacements par jour). En effet, **plusieurs communes rapportent des difficultés en lien avec des établissements éloignés des lieux de résidence des élèves** (par exemple pour rejoindre les lycées Pierre de Coubertin à Meaux et Van Dongen à Lagny-sur-Marne).

Toutefois, bien que les paramètres d'évolution de la carte scolaire soient de natures diverses (mixité sociale …), ceux-ci devront également tenir compte des conditions de desserte de chaque établissement scolaire afin de favoriser les déplacements à pied, vélo ou en bus.

Le transport de marchandises, source de conflits d'usages

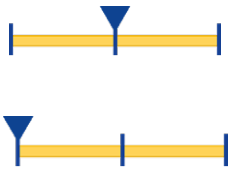
Le transport de marchandise du territoire se concentre très principalement sur le réseau routier. **L'accessibilité du territoire est difficile pour les transporteurs de marchandises** : les gabarits de rue sont parfois trop étroits, les plages horaires ne sont pas toujours adaptées, le stationnement est difficile. Par exemple : les horaires de livraisons sont souvent en conflits d'usage de l'espace public pour le stationnement, les horaires d'accès autorisés sont différents d'une commune à l'autre, aucun stationnement n'est prévu pour les véhicules de chantiers et d'artisans.

De plus, une augmentation des véhicules de livraisons est observée sur le territoire, accentuée par le développement du e-commerce.

Enfin, les alternatives au transport routier sont encore peu développées. Le transport fluvial est aujourd'hui limité en raison des difficultés d'accès aux infrastructures existantes (port de Lagny-sur-Marne), notamment sur le territoire de Val d'Europe Agglomération. De plus, **il n'existe plus aujourd'hui d'installation ferroviaire** de transport de marchandises sur le territoire. Toutefois des opportunités sont présentes sur les territoires voisins (Chelles-Vaires).

Les orientations

Afin de répondre à l'enjeu d'une mobilité plus durable dans un contexte de fort développement urbain, le Plan local de Mobilité décline une série d'orientations tenant compte des spécificités et de l'hétérogénéité du territoire.

Orientations	Illustration du niveau d'ambition retenu	fil de l'eau / modéré / élevé
Espace public		
Poursuivre la mise en accessibilité du territoire pour les personnes à mobilité réduite	→ *Réaliser des PAVE* → *Mettre en accessibilité la voirie sur les secteurs prioritaires*	
Réduire la place du stationnement sur l'espace public si nécessaire pour l'allouer à d'autres modes, et limiter les conflits d'usage	→ *Réaménagements ponctuels avec impacts modérés sur les capacités de stationnement sur voirie* → *Renforcement de la réglementation dans les communes denses et/ou du contrôle du stationnement sur voirie*	
Vélo		
Augmenter l'usage des modes actifs, en particulier pour les déplacements internes au Syndicat	→ *Réaliser les actions inscrites aux schémas directeurs cyclables*	
Réseau bus		
Améliorer la performance et l'attractivité du réseau bus pour qu'il incite au report modal	→ *Redéployer l'offre du réseau de bus et du transport à la demande pour mieux répondre aux besoins*	
Intermodalité		
Augmenter l'usage des transports collectifs lourds	→ *Favoriser le rabattement en vélo et en bus sur les gares du territoire* → *Trouver un équilibre pour permettre le rabattement automobile* → *Améliorer les conditions d'intermodalité des gares*	
Stationnement		
Anticiper la réduction de la motorisation des ménages parallèlement au renforcement des alternatives à la voiture individuelle	*Sur les secteurs bien desservis les modes alternatifs :* → *Anticiper l'évolution des nouveaux parkings construits (réversibilité)* → *Favoriser la mutualisation du stationnement* *Sur les communes rurales ou moins bien desservies :* → *Pas d'action à l'horizon du PLM*	
Services et management de la mobilité		
Développer l'écomobilité	→ *Optimiser et valoriser le réseau d'autopartage et de bornes de recharge existante*	
Développer le management de la mobilité	→ *Sensibiliser les différents publics aux solutions de mobilité alternatives à l'automobile*	
Optimiser la mobilité scolaire	→ *Continuer d'assurer la desserte des établissements scolaires du territoire via le réseau bus*	
Optimiser la mobilité touristique	→ *Sensibiliser le public touristique aux solutions de mobilité alternatives à l'automobile*	
Transport de marchandises		
Optimiser le transport de marchandises	→ *Limiter les nuisances et conflits d'usages ressentis, sans toutefois décourager les transporteurs ;* → *Développer des alternatives au transport de marchandises routier (opportunités en faveur du transport fluvial et du transport ferroviaire).*	
Pilotage, animation et suivi des politiques de déplacement		
Anticiper l'évolution des besoins de mobilité en lien avec les nouveaux développements pour garantir l'accessibilité multimodale du territoire		
Améliorer les processus de gouvernance afin de faciliter la coordination des démarches et la vision stratégique du territoire		

L'ambition du PLM

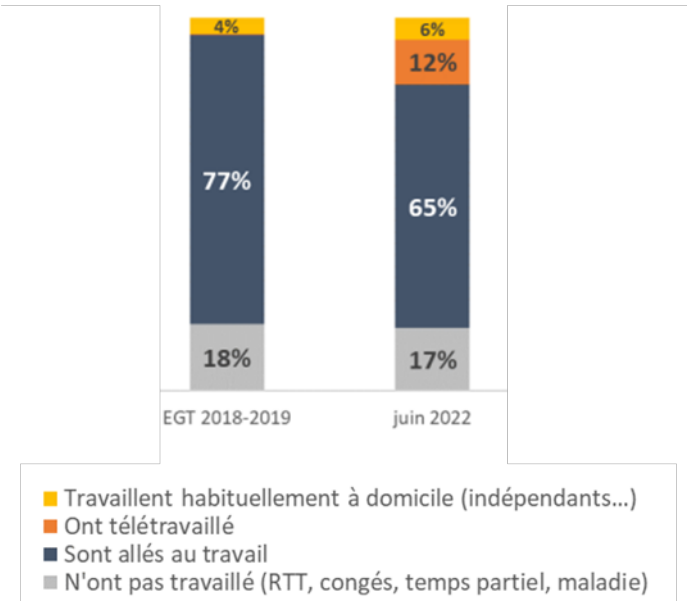
Parts modales : retour sur les évolutions passées

Depuis le précédent PLD (2008) et jusqu'à aujourd'hui, **la voiture reste le mode de déplacements prédominant sur le territoire du SIEMU**. A titre d'illustration, la part modale voiture des déplacements domicile-travail stagne autour de 60% de 2013 à 2019[1].

Par ailleurs, **la récente crise sanitaire** a engendré des changements de comportements notables à **l'échelle de l'ensemble de l'Ile-de-France** et qui se sont pérennisés :

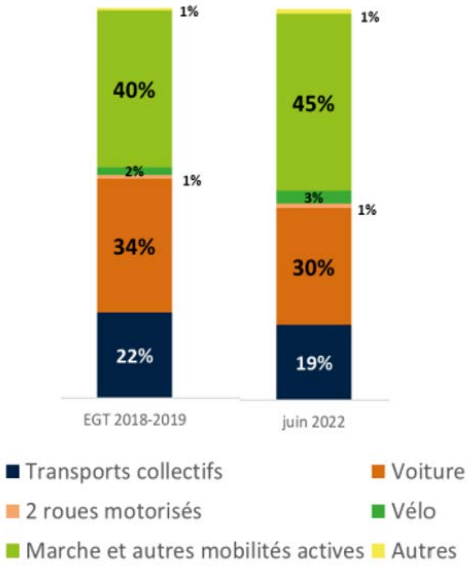
- la pratique du télétravail a fortement augmenté (passant de 4% en 2018 à 18% en 2022). Cette tendance semble à présent se stabiliser.
- la demande de déplacement globale (tous motifs) tend à diminuer. Les dernières enquêtes indiquent une diminution de 3.8 à 3.4 déplacements par jour et par personne entre 2018 et juin 2022 ;
- l'usage de la marche et du vélo sur le territoire francilien a fortement augmenté entre 2018 et 2022, bien que ces évolutions se concentrent principalement sur le territoire de Paris et sa petite couronne.

Evolution du taux de télétravail en Ile-de-France



Source : Enquête mobilité Covid, OMNIL, Juin 2022

Evolution des parts modales des déplacements tous motifs en Ile-de-France



Source : Enquête mobilité Covid, OMNIL, Juin 2022

[1] Données INSEE

[2] Source : Enquête mobilité Covid, OMNIL, Juin 2022

Objectifs d'évolution des parts modales à horizon 2028

Le territoire connaissant un fort développement urbain, de nouveaux besoins de mobilité vont être générés. Ainsi, afin de permettre cette augmentation du nombre de déplacements tout en **maintenant l'accessibilité du territoire**, et en **déployant une mobilité plus respectueuse de l'environnement**, des évolutions des comportements modaux sont nécessaires.

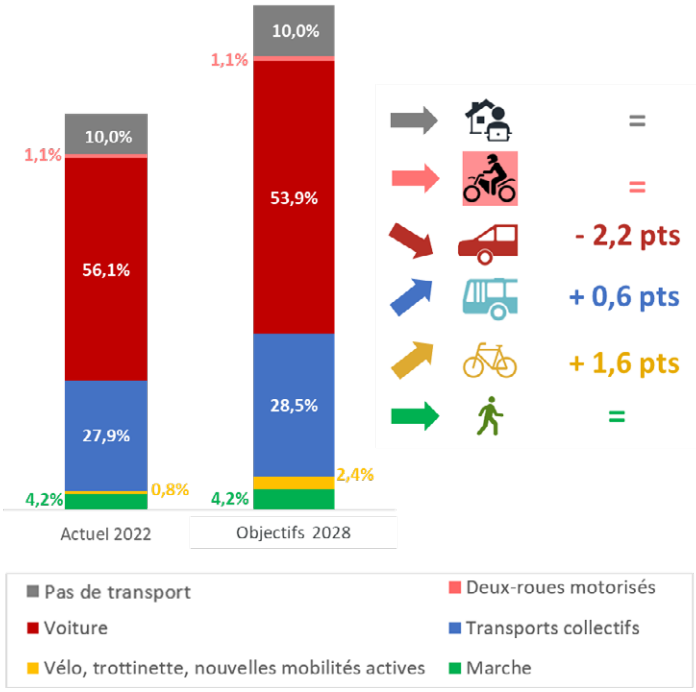
Le Plan Local des Mobilités a donc pour ambition d'amorcer le changement des comportements de mobilité des usagers durant ces 5 prochaines années. Il s'agit en particulier :

- **d'augmenter la part de l'usage du vélo**, en particulier pour les déplacements de courte et moyenne distance sur le territoire du SIEMU (notamment grâce aux schémas directeurs en cours portés par les communautés d'agglomération) ;
- **d'augmenter de la part modale des transports en commun** (notamment grâce au développement de l'offre bus sur le territoire et à l'amélioration de la multimodalité en gare) ;
- **d'augmenter la part de la marche, en particulier** pour les déplacements de proximité liés aux loisirs, aux achats, aux équipements … ;
- **de pérenniser les pratiques de télétravail sur le territoire**.

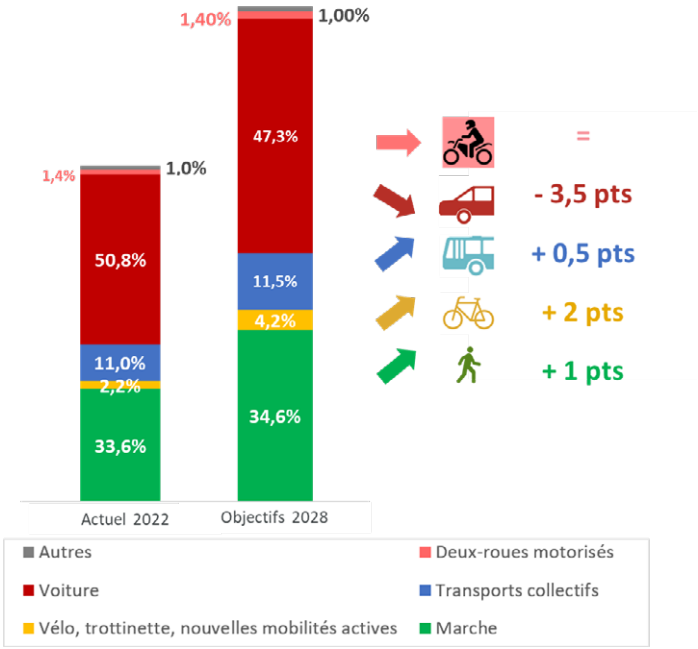
En contrepartie la part modale de la voiture sera réduite, même si le nombre de déplacements en voiture continuera à croître en raison du fort développement du territoire.

De objectifs chiffrés ont été définis pour les parts modales domicile-travail et pour les parts modales tous motifs. Ces objectifs ambitieux déclinent à l'échelle locale les objectifs portés par la Région, et sont en phase avec les actions inscrites au plan d'action du PLM.

Objectifs d'évolution des parts modales domicile-travail sur le territoire du SIEMU



Objectifs d'évolution des parts modales tous motifs sur le territoire du SIEMU



Le plan d'actions

Le plan d'actions du PLM est structuré en 8 axes stratégiques et 25 fiches actions réparties selon ces axes :

A. Partage de l'espace public : Améliorer la qualité de vie de toutes les centralités, des bourgs aux cœurs urbains

B. Vélo : Développer l'usage du vélo utilitaire pour faire face à l'augmentation de la demande de déplacement

C. Réseau bus : Faire du bus un mode compétitif dans les cœurs urbains

D. Intermodalité : Améliorer l'intermodalité des pôles d'échanges multimodaux

E. Automobile : Maitriser la présence de l'automobile, tout en garantissant l'accessibilité du territoire

F. Management et services de mobilité : Susciter les changements de pratiques de mobilité

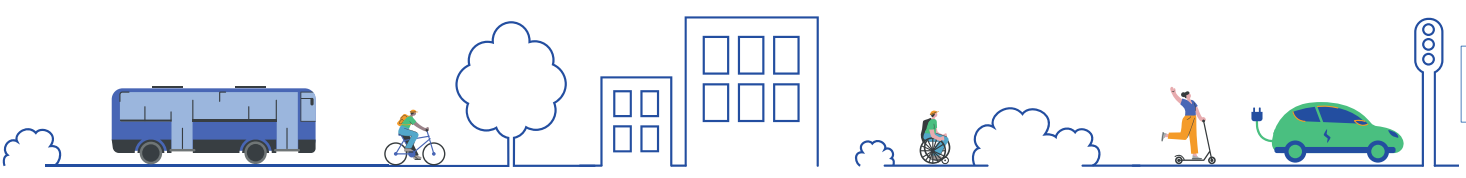
G. Marchandises : Optimiser le transport de marchandises

H. Pilotage, animation et suivi des politiques de déplacement : Mettre en place les outils nécessaires à l'efficacité de l'action locale en matière de mobilité

Il peut s'agir d'actions opérationnelles, d'études à mener, ou de réflexions à poursuivre avant d'aboutir à une opération.

Chaque fiche action :

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



AXE A : Partage de l'espace public p19
Améliorer la qualité de vie de toutes les centralités, des bourgs aux cœurs urbains
01. Pacifier la voirie pour développer l'usage de la marche.....p20
02. Améliorer l'accessibilité PMR de l'espace public.....p25
03. Limiter les stationnements gênants pour donner plus de place aux autres modes.....p32

AXE B : Vélo.....p37
Développer l'usage du vélo utilitaire pour faire face à l'augmentation de la demande de déplacement
04. Traiter les coupures majeures des itinéraires piétons et cycles.....p38
05. Développer un réseau d'itinéraires cyclables qualitatif.....p42
06. Développer une offre de stationnement vélo diversifiée.....p47
07. Développer les services et la communication autour du vélo.....p52

AXE C : Réseau bus.....p57
Faire du bus un mode compétitif dans les cœurs urbains
08. Améliorer la performance et le confort du réseau bus p58
09. Redéployer l'offre bus pour mieux répondre aux besoins.....p66
10. Accompagner la concrétisation du projet de TCSP EVE.....p69
11. Améliorer l'accessibilité PMR du réseau bus.....p72

AXE D : Intermodalité.....p82
Améliorer l'intermodalité des pôles d'échanges multimodaux
12. Optimiser le fonctionnement des pôles d'échanges.....p83
13. Permettre le rabattement en véhicule particulier sur les gares du territoire tout en incitant à l'usage des autres modes.....p86

AXE E : Automobile.....p90
Maitriser la présence de l'automobile, tout en garantissant l'accessibilité du territoire
14. Créer de nouvelles infrastructures routières en lien avec le développement du territoire.....p91
15. Améliorer la sécurité routière.....p96
16. Mettre le stationnement automobile au service d'une politique de mobilité durable.....p99

AXE F : Management et services de mobilité.....p109
Susciter les changements de pratiques de mobilité
17. Favoriser le développement des mobilités innovantes et partagées p110
18. Promouvoir le panel des solutions de mobilités auprès des entreprises, nouveaux arrivants et touristes.....p117
19. Mobilité scolaire : encourager l'éveil d'une conscience citoyenne en matière d'éco-mobilité.....p120

AXE G : Marchandises.....p125
Optimiser le transport de marchandises
20. Encadrer les réflexions autour de l'organisation du transport de marchandises.....p126
21. Adapter la réglementation pour faciliter le transport de marchandises.....p130
22. Favoriser le report modal pour soutenir le développement d'une logistique durable.....p133

AXE H : Pilotage, animation et suivi des politiques de déplacement....p138
Mettre en place les outils nécessaires à l'efficacité de l'action locale en matière de mobilité
23.Anticiper les besoins liés au développement du territoire.....p139
24.Coordonner les acteurs locaux des mobilités.....p142
25. Evaluer et partager les effets des politiques de déplacements.....p145

AXE A

Partage de l’espace public

01 Pacifier la voirie pour développer l'usage de la marche

Rattachement au PDUIF

- Volet socle obligatoire des actions à intégrer aux Plans Locaux des Mobilités d'Ile-de-France
- Défi 3 et 4 - Action 3/4.1 – Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs

Rappel du diagnostic

La pacification de la voirie est essentielle pour assurer une cohabitation plus sécurisée entre les différents usagers (en particulier pour les modes actifs vis-à-vis des modes motorisés) **et ainsi favoriser l'usage des modes actifs**.
(A noter que le sujet de la sécurité routière est traité dans la fiche actions n°15.)

Elle correspond en pratique à la mise en place de limitations à 30 km/h, de zones 30, zones de rencontre ou aires piétonnes à proximité des pôles générateurs de déplacements, en particulier les pôles scolaires, de transport ou recevant du public.

L'objectif du PDUIF (2010-2020) « Aménager au moins un quartier par commune de plus de 10 000 habitants en zone pacifiée » est atteint sur le territoire : les communes de Thorigny-sur-Marne, Montévrain, Lagny-sur-Marne, Bussy-Saint-Georges possèdent chacune des secteurs pacifiés.

Aujourd'hui cette tendance d'apaisement des voiries se poursuit et s'élargit. Par exemple, l'ensemble des voiries communales de Collégien et Jossigny sont aujourd'hui apaisées, et dans le cadre de ce plan d'actions, 15 communes s'engagent à étudier et / ou à réaliser des travaux d'apaisement à l'horizon du PLM (2028).

Principaux objectifs visés

- Augmenter l'usage des modes actifs, en particulier pour les déplacements internes au territoire du Syndicat
- Redonner la priorité aux modes actifs sur la voirie
- Sécuriser l'espace public aux abords d'établissements sensibles (notamment aux abords de tous les équipements scolaires)

Déclinaison des mesures à mettre en place

- **Supprimer les places de stationnement à moins de 5 m des passages piétons**. La libération des espaces de stationnement devant les passages piétons permet une meilleure sécurité des piétons lors de leur traversée, ceux-ci étant plus visibles. Cette action correspond à la mise en conformité avec la LOM. Les collectivités ont jusqu'au 31 décembre 2026 pour la mettre en place. Cet espace peut être l'opportunité de créer des zones de stationnement vélo, à condition de conserver une bonne visibilité piétonne (à étudier au cas par cas).

- **Contacter chaque commune pour encourager la mise en œuvre de l'action de suppression de places de stationnement à proximité des passages piétons** (ci-dessus), et accompagner les communes volontaires.

- **Mettre en place les zones apaisées ciblées**. Le PLM préconise un apaisement des voiries dans les centres-bourgs du territoire et plus particulièrement sur les axes desservant des écoles, équipements publics ou commerces. (La localisation des zones à apaiser est précisée en annexe de la présente fiche action.)
  Pour instaurer un environnement de voirie plus apaisé, il est recommandé de mettre en place des zones 30, des zones de rencontre, des zones piétonnes, ou encore des vélorues (voies mixtes où le vélo est prioritaire).
  Il est toutefois nécessaire de faire respecter les limitations de vitesse et que des mesures complémentaires soient prises pour favoriser effectivement les modes actifs. Ces actions sont diverses et doivent être adaptées au contexte local : changement des régimes de priorité, aménagement d'écluse avec passage pour vélos, marquages au sol incitant au respect des limitations, dispositifs modérateurs de vitesse, mise en place de double-sens cyclables, etc.
  Le SIEMU prévoit de sensibiliser les communes sur la bonne mise en œuvre des recommandations du CEREMA en la matière lors d'ateliers thématiques de suivi du PLM.
  A l'horizon du PLM, 14 communes s'engagent à étudier et / ou réaliser des travaux d'apaisement de de leur territoire.

- **Apaiser systématiquement la voirie à proximité des établissements scolaires pour assurer la sécurité des écoliers et élèves**. Par exemple, un projet est prévu pour traiter les abords du collège Jacques Yves Cousteau par la Ville de Bussy-Saint-Georges. Le sujet du lycée Van Dongen avec son quai en courbe accidentogène est également à traiter.

- **Sensibiliser par de la communication les habitants au fonctionnement des zones de modération des vitesses et au partage de la voirie**. La sensibilisation des habitants permettra une meilleure compréhension des enjeux du partage sur voirie et un meilleur respect des zones apaisées.

- **Partager des bonnes pratiques et des retours expériences entre communes, sous la coordination du SIEMU**. Organiser une journée de partage de retours d'expériences et inviter les communes du territoire

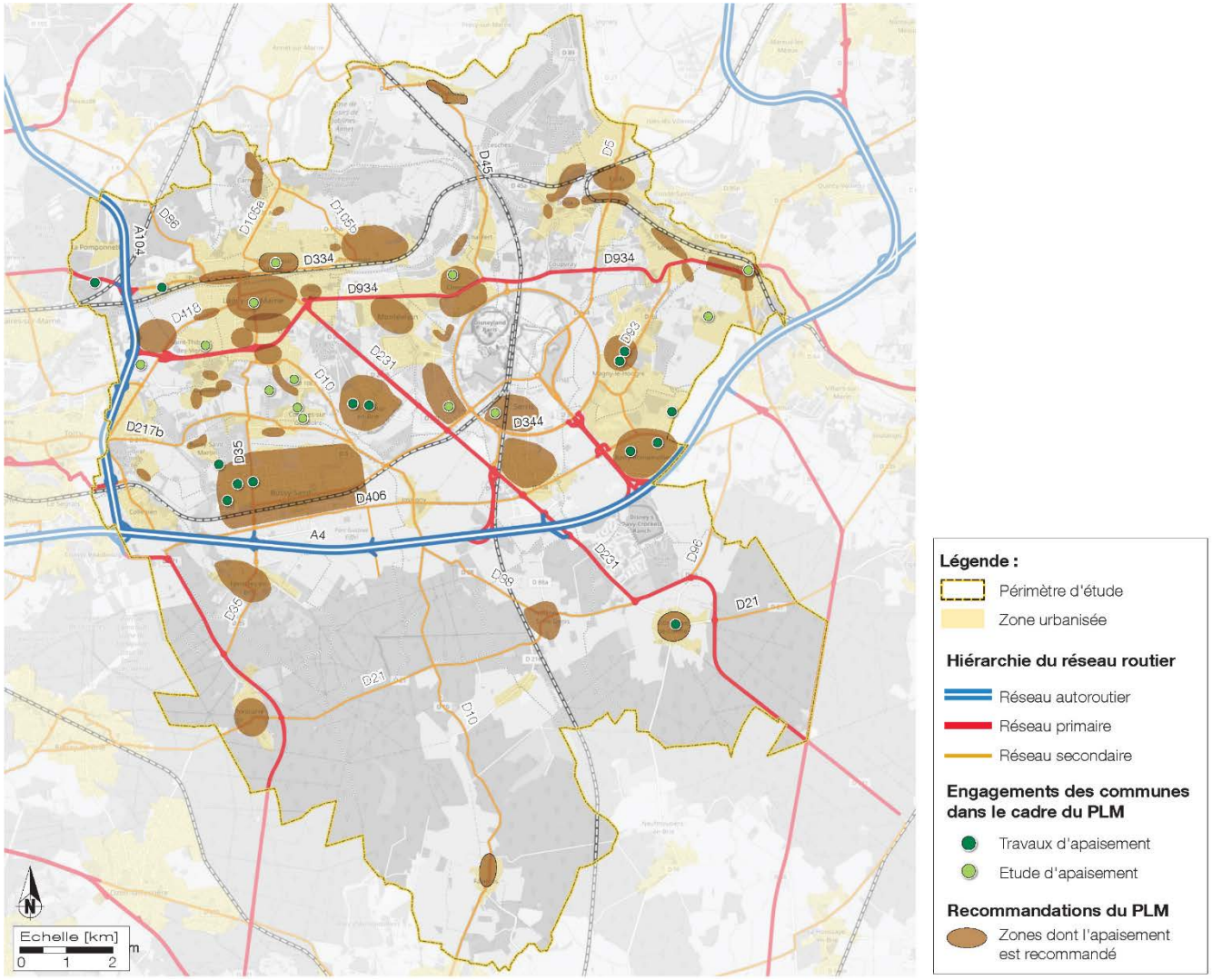
Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

N°	Mesure	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
		CT 2023-2024	MT 2025-2028				
A.1.1	Supprimer les places de stationnement à moins de 5 m des passages piétons	X	X	Non communiqué	Communes		
A.1.2	Prendre contact avec chaque commune pour encourager la mise en œuvre de l'action de suppression de places de stationnement à proximité des passage piéton (ci-dessus), et accompagner les communes volontaires	X	X	Fonctionnement	SIEMU		Communes
A.1.3	Mettre en place les zones apaisées ciblées	X	X	Cf annexe fiche action	Communes		CAMG, VEA, CC Val Briard
A.1.4	Apaiser systématiquement la voirie à proximité des établissements scolaires	X		Non communiqué	Communes	CD77, Région	SIEMU, Exploitant réseau bus MLV
A.1.5	Sensibiliser par de la communication les habitants au fonctionnement des zones de modération des vitesses et le partage de la voirie	X	X	Fonctionnement	Communes		CAMG, VEA, CC Val Briard
A.1.6	Partager des bonnes pratiques et des retours d'expériences entre communes, sous la coordination du SIEMU	X	X	Fonctionnement	SIEMU		Communes CAMG, VEA, CC Val Briard

Annexe 1.1 : Engagement des communes pour les études et travaux d'apaisement

	Etudes d'apaisement		Travaux d'apaisement	
Commune	***Secteurs***	***Budget***	***Secteurs***	***Budget***
Bailly-Romainvilliers	Rue des Murons	5 000 €	Rue des Murons	10 000 €
	Boulevard des Sports	5 000 €	Boulevard des Sports	10 000 €
	Boulevard des Ecoles	5 000 €	Boulevard des Ecoles	10 000 €
Bussy-Saint-Georges	Secteur Village : rue de Torcy et rue du cimetière, rue de ferrière	Intégré au montant global de l'étude de requalification du Village	Secteur Village : rue de Torcy et rue du cimetière, rue de ferrière	Intégré au montant global de l'étude de requalification du Village
	Place du Clos	Intégré au budget travaux	Place du Clos	Cout estimatif : 1 095 000 €
Chanteloup-en-Brie			Rue qui chante (mise en sens unique) Rue de la Jonchère (mise en sens unique)	30 000 € Non communiqué
Chessy	Coteaux	10 000 €		
Conches-sur-Gondoire	Rue du Chatelet Rue de Beauvallon Rue du Fort du Bois Rue Marcel Proust	Non communiqué		
Lagny-sur-Marne	Requalification du secteur place de la Fontaine / Place du Marché au blé/ Rue Vacheresse	Attente des résultats de l'étude de circulation et stationnement		
Magny-le-Hongre	Centre bourg, rue de l'église, rue de l'épinette	5 000 €	Centre bourg, rue de l'église, rue de l'épinette	150 000 €
Montévrain	Abords des Ecoles Eugène Isabey et Louise de Vion	Non communiqué		
Pomponne	RD 334/934 depuis mairie jusqu'au carrefour de Vaires (RD934)	Intégré au budget travaux	RD 334/934 depuis mairie jusque Vaires	70 000 €
Saint-Germain-sur-Morin	Requalification du centre-ville - étude en cours	Non communiqué		
	Quartier Montguillon-étude en cours	Intégré au budget travaux	Quartier Montguillon	500 000 €
Saint-Thibault-des-Vignes	ZAC des Sablons ZAC du Centre-Bourg	Non communiqué		
Serris	Etude d'apaisement porté par Val d'Europe Agglomération	Non communiqué		
Thorigny-sur-Marne	Centre-ville	A l'étude		
Villeneuve-le-Comte	La limitation à 30 Km / h sur toute la commune	Intégré au budget travaux	La limitation à 30 Km / h sur toute la commune	50 000 €
	Création de voiries en zone de rencontre	Intégré au budget travaux	Création de voiries en zone de rencontre	100 000 €

Annexe 1.2 : Synthèse des zones à apaiser (engagements et propositions)



L'apaisement de la voirie correspond en pratique à la mise en place de limitations à 30 km/h, de zones 30, de zones de rencontre ou aires piétonnes. Cet apaisement est à réaliser prioritairement à proximité des pôles générateurs de déplacements, en particulier les pôles scolaires, pôles de transport ou établissements recevant du public.

14 communes du territoire se sont engagées à réaliser des travaux d'apaisement de voirie dans les 5 ans du PLM. A noter également qu'au cours de l'élaboration du PLM, des propositions de zones à apaiser ont été formulées sur chaque commune. Ces propositions ont été déterminées en fonction de la localisation des pôles générateurs de déplacements, notamment les écoles, commerces, pôles de sports et loisirs, etc.

L'ensemble de ces secteurs (engagements et propositions), sont identifiées sur la carte de synthèse ci-après, pour mémoire.

Des cartes plus précises réalisées à l'échelle de chaque commune sont disponibles à la fin du document en annexe.

02 Améliorer l'accessibilité PMR de l'espace public

Rattachement au PDUIF

- Volet socle obligatoire des actions à intégrer aux Plans Locaux des Mobilités d'Ile-de-France
- Défi 4 - Action 4.1 – Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs

Rappel du diagnostic

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées rend obligatoire la mise en accessibilité aux PMR de l'ensemble des éléments de la chaîne de déplacement. Pour atteindre cet objectif, plusieurs outils de planification existent, notamment : le Plan de mise en Accessibilité de la voirie et des aménagements des Espace publics (PAVE) et le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des transports collectifs d'Ile-de-France.

La réalisation d'un PAVE est obligatoire pour les communes de plus de 1'000 habitants. A ce jour, parmi les 31 communes du territoire, 11 d'entre elles disposent déjà d'un PAVE et 6 ne sont pas dans l'obligation d'en réaliser un (moins de 1'000 habitants). Ainsi, 14 communes sont dans l'obligation de réaliser un PAVE.

Le SDA impose également la mise en accessibilité des arrêts des lignes prioritaires (cf. fiche action 11).

Par ailleurs, selon la LOM (Loi d'Orientations des Mobilités), 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 fin 2023 (pour mémoire, d'après la LOM, ce diagnostic devait être effectué avant mai 2022 pour les communes disposant d'au moins une gare prioritaire et de points d'arrêt bus prioritaires).

Principal objectif visé

- Poursuivre la mise en accessibilité PMR des voiries du territoire, en ciblant les secteurs prioritaires, notamment les voiries à proximité des arrêts de bus
- Répondre aux obligations réglementaires concernant la mise en accessibilité de l'espace public

Déclinaison des mesures à mettre en place

- **Diagnostiquer l'accessibilité de l'ensemble des voiries dans un périmètre de 200m autour des arrêts inscrits au SDA**. Ce diagnostic est obligatoire, imposé par la LOM. Les arrêts inscrits au SDA, ainsi que les voiries environnantes dans le périmètre de 200 mètres, sont identifiées en annexes 1 et 2.

- **Réaliser un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des espaces publics, dit PAVE** : il s'agit à la fois d'un diagnostic des voiries de la commune et de la planification de la mise en œuvre des travaux de mise en accessibilité. Les 5 communes de Favières, Pomponne, Thorigny-sur-Marne, Bussy-Saint-Georges s'engagent à réaliser un PAVE dans les 5 ans (horizon du PLM). Par ailleurs, 5 communes souhaitent être accompagnées pour la réalisation du document. Le détail des engagements des communes sont précisés en annexe 3.

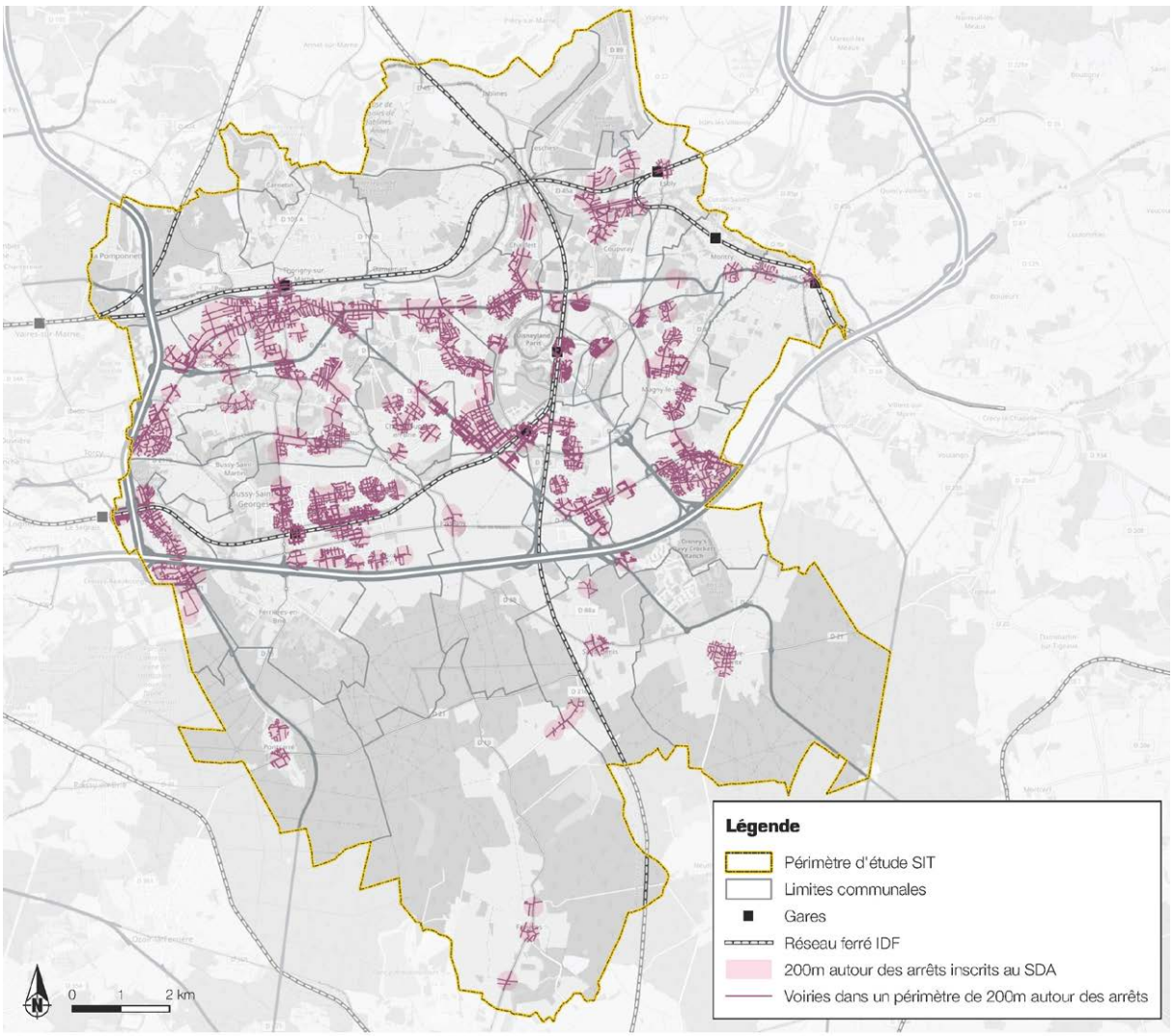
- **Mettre en accessibilité la voirie sur les secteurs prioritaires à l'horizon du PLM**. A ce stade, les secteurs prioritaires identifiés sont principalement les abords des établissements scolaires, les centre-ville ou centre-bourg, et les abords des équipements publics. Ces localisations devront être affinées par chaque commune dans les 5 ans du PLM. A ce jour, 6 communes se sont engagées pour des travaux de mise en accessibilité de la voirie dans les 5 ans du PLM (les secteurs sont précisés dans l'annexe 3 ci-après).

- **Initier, en partenariat avec des associations locales, des actions de sensibilisation sur les problématiques d'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite sur l'espace public à destination des partenaires du Syndicat**, par exemple par le biais d'organisation de journées sur le terrain.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

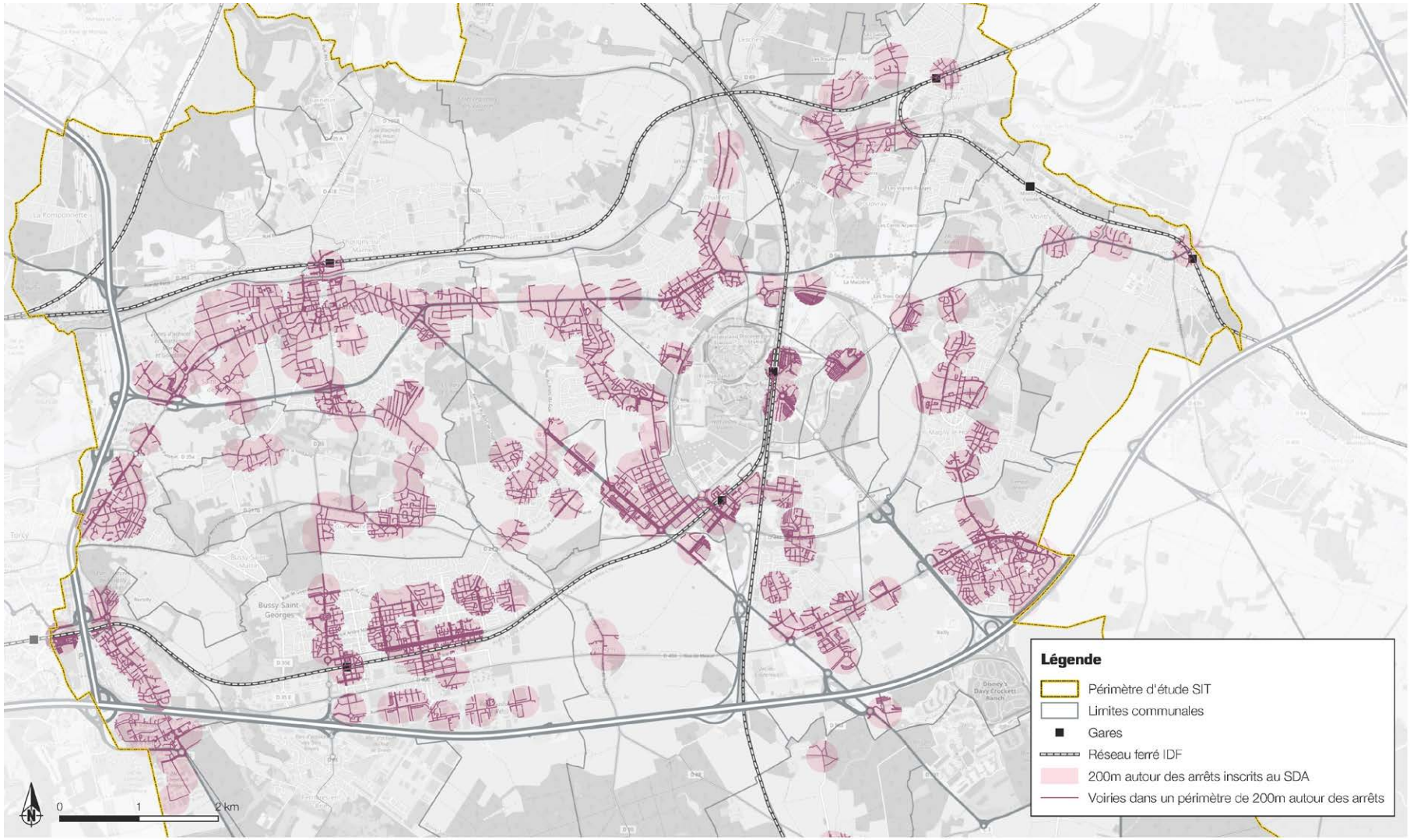
N°	Mesure	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
		CT 2023-2024	MT 2025-2028				
A.2.1	Diagnostiquer l'accessibilité de l'ensemble des voiries dans un périmètre de 200m autour des arrêts inscrits au SDA.		X	Coût estimatif sur l'ensemble des 31 communes : 310 000 €	CAMG, VEA, Communes, CD77, EPA		SIEMU, DDT77
A.2.2	Réaliser un PAVE	X		Cf détail annexe 2.3	Communes		CAMG, VEA, CC Val Briard
A.2.3	Mettre en accessibilité la voirie sur les secteurs prioritaires à l'horizon du PLM	X	X	Cf détail annexe 2.3	CAMG, VEA, Communes, CD77		
A.2.4	Initier des actions de sensibilisation sur les problématiques d'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite sur l'espace public à destination des partenaires du Syndicat	X	X	Dans le cadre des 0,5 ETP / an affectés au management de la mobilité	SIEMU		CAMG, VEA, Communes

Annexe 2.1 : Voiries à diagnostiquer dans un périmètre de 200m autour des arrêts inscrits au SDA



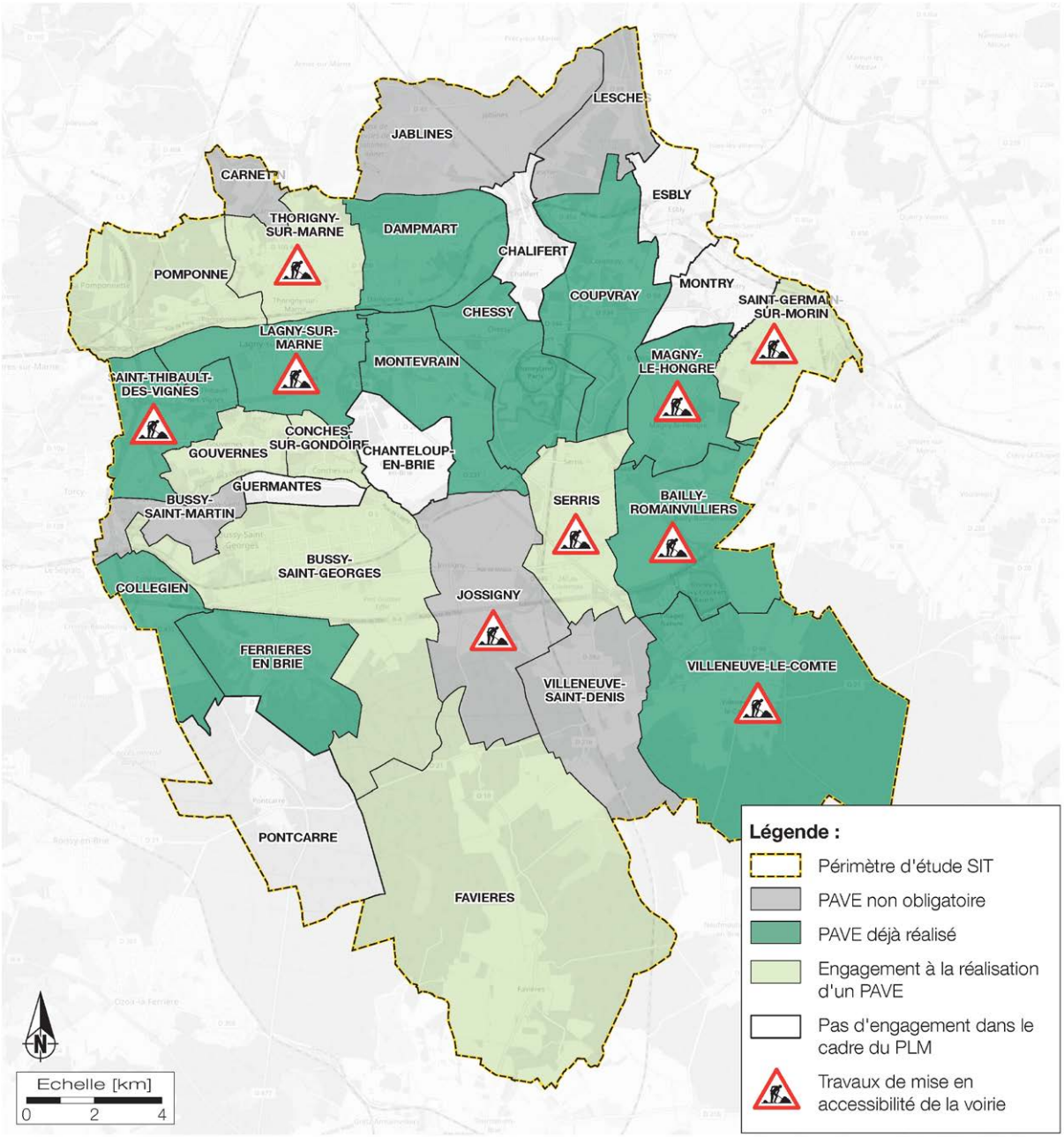
Arret_SDA_tampon200m_NEW_IDFM.pdf – 24 03 2022

Annexe 2.2 : Voiries à diagnostiquer dans un périmètre de 200m autour des arrêts inscrits au SDA - Zoom sur le centre urbain



Arret_SDA_tampon200m_NEW_IDFM.pdf – 24 03 2022

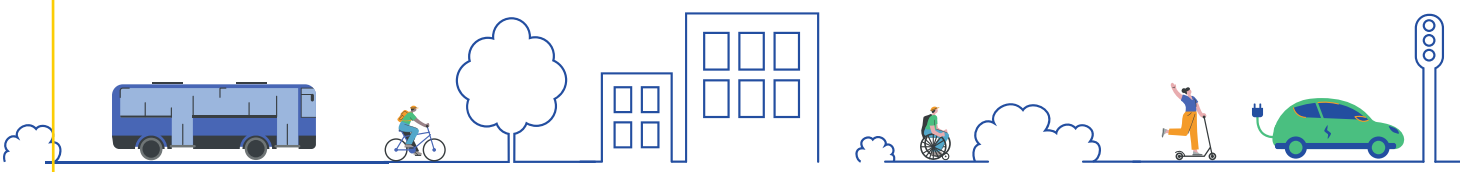
Annexe 2.3 : détail des engagement des communes pour la réalisation du PAVE et de travaux de mise en accessibilité



A noter que les communes de Conches-sur-Gondoire, Favières, Gouvernes, Saint-Germain-sur-Morin et Serris souhaitent être accompagnées pour la réalisation de ce PAVE.

	Réalisation d'un PAVE (Etude)		Travaux de mise en accessibilité de la voirie	
Communes	*Engagement des communes*	*Budget*	*Secteur(s)*	*Budget*
Bussy-Saint-Martin	Réalisé			
Carnetin	Non obligatoire			
Chalifert	Pas de retour	Pas de retour	Pas de retour	Pas de retour
Conches-sur-Gondoire	Souhait d'accompagnement*	Estimé : 25 000 €		
Favières	**Engagement** / Souhait d'accompagnement*	50 000 €		
Gouvernes	Souhait d'accompagnement*	Estimé : 25 000 €		
Guermantes	Pas d'engagement			
Jablines	Pas de retour	Pas de retour	Pas de retour	Pas de retour
Jossigny	Non obligatoire		ZAC du Pres au Chêne (portés par EPA et CAMG)	
Lesches	Non obligatoire			
Pontcarré	Pas d'engagement			
Villeneuve-le-Comte	Réalisé		Pas de secteur précis identifié	100 000 €
Villeneuve-Saint-Denis	Non obligatoire			
Bailly-Romainvilliers	Réalisé		Pas de secteur précis identifié	20 000 €
Chanteloup-en-Brie	Pas d'engagement			
Collégien	Réalisé			
Coupvray	Réalisé			
Dampmart	Réalisé			
Ferrières-en-Brie	Réalisé			
Magny-le-Hongre	Réalisé		Secteur nord Courtalin (nouveaux quartiers au nord de la commune)	250 000 €
Montry	Pas de retour	Pas de retour	Rue Pascal, av. Foch, chemin de la Touarte, rue des anciens lotissements	400'000 à 500'000 €
Pomponne	**Engagement**	Estimé : 25 000 €		
Saint-Germain-sur-Morin	Souhait d'accompagnement*	Estimé : 25 000 €	Quartier Montguillon	570 000 €
Saint-Thibault-des-Vignes	Réalisé			
Bussy-Saint-Georges	**Engagement**	Pas de retour		
Chessy	Réalisé		Mise en accessibilité autour des arrêts inscrits au SDA	Non communiqué
Esbly	Pas de retour	Pas de retour	Pas de retour	Pas de retour
Lagny-sur-Marne	Réalisé		Tous les quartiers de la Ville	300 000 €
Montévrain	Réalisé			
Serris	Souhait d'accompagnement*	Estimé : 25 000 €	Bourg et ZAC du Bourg	Non communiqué
Thorigny-sur-Marne	**Engagement**	Estimé : 25 000 €		
TOTAL	**4 engagements** 5 souhaits d'accompagnement*	**Estimé : 215 000 €**	**6 communes**	**1 740 000 €**

**Certaines communes ont fait part du souhait d'être accompagnées / aidées dans la réalisation de leur PAVE par un autre acteur du territoire (communautés d'agglomération, SIEMU ou DDT 77).*



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

Rattachement au PDUIF

- Défi 3 - Action 3.1 – Aménager la rue pour le piéton
- Défi 5 - Action 5.2 - Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable

Rappel du diagnostic

Malgré des normes de stationnement privé répondant au besoin théorique dans les nouveaux programmes, du stationnement résidentiel est largement observé sur voirie, s'expliquant par : des zones de stationnement non réglementées, des zones de stationnement réglementées mais parfois peu contrôlées et une sous-utilisation du stationnement privé sur certains secteurs (box et garages transformés en cave, places des logements sociaux potentiellement non louées, …).

De plus, la grande majorité des communes du territoire sont confrontées à des problématiques de stationnement gênant, générant des conflits avec les modes les plus fragiles (piétons, vélo), et gênant également ponctuellement la progression des bus.

En conséquence, la voiture occupe fortement l'espace public, gêne la circulation des autres modes et limite les possibilités de réaménagement en faveur des modes alternatifs (aménagements bus, vélos, …).

Par ailleurs, la loi d'orientation des mobilités (LOM) demande la suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons. Les collectivités ont jusqu'au 31 décembre 2026 pour la mettre en place.

Les communes possèdent la compétence de la gestion du stationnement sur leur territoire : celles-ci sont donc maîtrise d'ouvrage de toutes les actions de la présente fiche

.

Principal objectif visé

- Résoudre les problématiques et les conflits d'usages liés au stationnement gênant, afin d'améliorer la performance (en ce qui concerne le bus), le confort et la sécurité des autres modes (en particulier les PMR, les piétons et les cycles).

Déclinaison des mesures à mettre en place

Les mesures à mettre en place sont déclinées par typologie de commune, afin de prendre en compte l'hétérogénéité du territoire et des problématiques rencontrées ainsi que les moyens d'actions de chaque commune. En annexe 3, sont distingués les engagements pris par typologique de commune : les communes « peu denses », « périphériques » ou « centre ».

- **Sensibiliser à la problématique de l'occupation du stationnement sur voirie :**
  - **Réaliser de la pédagogie auprès des riverains et des usagers du territoire afin de les sensibiliser aux problématiques de stationnement gênant ainsi qu'à l'occupation du stationnement sur voirie et inciter à l'usage des parkings privés.** Il pourra s'agir par exemple d'actions de communication (rencontres, affiches, sites internet) auprès des riverains mais également auprès des responsables des équipements publics, des commerçants et autres usagers du territoire.
    ➔ *Cette action peut être mise en place par toutes les communes du territoire mais plus particulièrement par les communes peu denses, disposant de peu de moyens.*

- **Renforcer le contrôle du stationnement :**
  Pour les communes peu denses et certaines communes périphériques, disposant de peu de moyens, il est préconisé de :
  - **Se mettre en relation avec la gendarmerie pour favoriser la mise en place de contrôle ponctuel du stationnement gênant ou dangereux.**
  - **Assermenter un agent municipal, permettant à la commune d'être autonome en matière de contrôle du stationnement.**

  Pour certaines communes périphériques ayant déjà mis en place une réglementation du stationnement, et pour les communes centres, il est préconisé de :
  - **Renforcer les moyens de contrôle existants,** pour les communes ayant déjà mis en place une réglementation du stationnement

- **Etudier et solutionner les problèmes de stationnement gênant :**
  - **Etudier et réaliser des réaménagements ponctuels pour limiter le stationnement sauvage et le stationnement gênant la circulation des bus et/ou des piétons.** Il pourra s'agir par exemple de la mise en place de potelets afin de contraindre physiquement le stationnement sauvage, ou de la neutralisation de places pour améliorer les largeurs de passage des autres véhicules ou encore les conditions de visibilités aux carrefours.
    ➔ *Cette action est nécessaire sur l'ensemble des communes du territoire.*
  - **Créer une aire de repos pour les chauffeurs poids lourds sur Saint-Thibault-des-Vignes.** La création de stationnement poids lourds permet de limiter les stationnements gênants sur voiries.
    Pour information, les actions d'implantation ou de sécurisation d'aires de stationnement pour les poids lourds peuvent faire l'objet d'un cofinancement régional, sous condition de respect des conditions d'éligibilité des projets, via le dispositif de soutien à l'amélioration de la desserte et à l'intégration urbaine des zones logistiques de la stratégie régionale pour le fret et la logistique.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

N°	Mesure	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
		CT 2023-2024	MT 2025-2028				
Sensibiliser à la problématique de l'occupation du stationnement sur voirie							
A.3.1	Réaliser de la pédagogie auprès des riverains et des usagers du territoire	X	X	Fonctionnement	Communes		
Renforcer le contrôle du stationnement							
A.3.2	Se mettre en relation avec la gendarmerie pour favoriser la mise en place de contrôle ponctuel du stationnement gênant ou dangereux.	X	X	Fonctionnement	Communes		
A.3.3	Assermenter un agent municipal, permettant à la commune d'être autonome en matière de contrôle du stationnement	X		Non communiqué	Communes		
A.3.4	Renforcer les moyens de contrôle du stationnement existants	X	X	Non communiqué	Communes		
Etudier et solutionner les problèmes de stationnement gênant							
A.3.5	Etudier et réaliser des réaménagements ponctuels pour limiter le stationnement sauvage et le stationnement gênant la circulation des bus et/ou des piétons	X	X	A définir par commune	Communes		
A.3.6	Créer une aire de repos pour les chauffeurs poids lourds sur Saint-Thibault-des-Vignes.	X		Non communiqué	CAMG		SIEMU, Saint-Thibault-des-Vignes

Axe A
Partage de l'espace public

Fiche de synthèse

Indicateurs de suivi de la mise en œuvre

Ces indicateurs servent à suivre la bonne mise en œuvre des principales actions du Plan Local des Mobilités.

N° de la fiche actions	Indicateur	Valeur actuelle	Valeur objectif	Horizon objectif
01	Linéaire de voiries apaisées sur le territoire, avec précisions sur la solution retenue (zone 30, zone de rencontre, etc.)	*Inconnu à ce jour, mais un bilan sera effectué dans le cadre de la mise en œuvre du PLM*	*A définir selon le bilan de l'actuel qui sera effectué*	2028
02	Linéaire de voirie rendues accessibles, et leur localisation	*Inconnu*	30% des voiries de centre-bourg	2028
02	Nombre et liste des communes ayant réalisées un PAVE sur leur territoire	11 communes : Villeneuve-le-Comte, Collégien, Coupvray, Dampmart, Ferrières-en-Brie, Magny-le-Hongre, St-Thibault-des-Vignes, Chessy, Lagny-sur-Marne, Montévrain, Bailly-Romainvilliers	15 communes : les 11 communes ayant déjà réalisé un PAVE + Favières, Pomponne, Thorigny-sur-Marne, Bussy-Saint-Georges	2024
03	Niveau d'avancement de la neutralisation des places de stationnement situées moins de 5m en amont des passages piétons pour chaque commune	*Inconnu*	100% de places neutralisées (LOM) au 31/12/2026	2026

Indicateurs de suivi des pratiques de mobilités (observatoire)

Les indicateurs de suivi des pratiques de mobilité permettent d'avoir une vision globale de l'évolution de la mobilité sur le territoire du SIEMU. Ils mesurent les effets de la mise en œuvre du Plan Local des Mobilités.

Indicateur	Tendance objectif
Vitesses effectives de circulation des véhicules sur certains axes	↘

AXE B

Vélo

04 Traiter les coupures majeures des itinéraires piétons et cycles

Rattachement au PDUIF

- Volet socle obligatoire des actions à intégrer aux Plans Locaux des Mobilités d'Ile-de-France
- Défi 4 - Action 4.1 – Rendre la voirie cyclable

Rappel du diagnostic

La question des coupures, quelle soient urbaines ou naturelles, et particulièrement leur franchissement est un sujet essentiel à traiter pour améliorer les continuités piétonnes et cyclables sur le territoire.

Sur le territoire, le franchissement des infrastructures ferroviaires constitue un point d'amélioration. L'impact du RER A est relativement limité, de nombreuses traversées étant proposées sur Bussy-Saint-Georges et le Val d'Europe. En revanche, la perméabilité est difficile au niveau de la ligne P, qui est doublée par la coupure naturelle qu'est la Marne. Des discussions sont en cours au sujet de la valorisation pour les modes actifs du pont SNCF entre Dampmart et Lesches, permettant de s'affranchir de la coupure créée par la Marne et par le relief du territoire.

Le territoire est également impacté par les difficultés de franchissement des infrastructure routières. La traversée de l'A4 entre Bussy-Saint-Georges et Ferrières-en-Brie est fortement sollicitée par les modes doux (notamment scolaires et touristes), mais est actuellement particulièrement dangereuse. Un projet de passerelle structurant pour le territoire sera réalisé afin de résorber ce point noir.

Objectif visé

- Résorber les coupures urbaines pour les modes actifs
- Augmenter l'usage du vélo, en particulier pour les déplacements internes au territoire couvert par le Syndicat
- Favoriser des liaisons utilitaires en complément des liaisons de loisirs

Déclinaison des mesures à mettre en place

- **Réaliser le projet de passerelle entre Bussy-Saint-Georges et Ferrières-en-Brie sur le pont de la RD35.** Le projet permettra de sécuriser la circulation entre les deux communes pour les piétons et les vélos (notamment des scolaires et touristes), aujourd'hui fort dangereuse.

- **Réaliser les 4 passerelles (Goscinny et Schuman) du Val d'Europe.** Il s'agit de la réalisation de 3 passerelles, au-dessus du boulevard du Parc, de la marina Disney et des voie ferrées du RER A ainsi que d'une 4ème passerelle au sud de l'avenue René Goscinny, en franchissement du cours d'eau artificiel. (horizon 2025-2026)

- **Réaliser la passerelle sur le RER à Montévrain (2023-2024).** Il s'agit plus précisément du projet de la Passerelle des Nations, permettant le franchissement des voies RER entre la ZAC de Montévrain Val d'Europe et la ZAC de Montévrain Université.

- **Résorber la coupure du Pont d'Annet vers l'ile de loisirs de Jablines : voie verte prévue de l'entrée d'Annet jusqu'au stade sur la RD45 (travaux prévus en fin d'année 2022).** Ce point dur, en limite du territoire étudié, est identifié dans le PDUIF parmi les coupures urbaines et naturelles principales de l'Ile-de-France à résorber (points dur 60 dans le PDUIF).

- **Etudier la sécurisation des traversées piétons et vélos de la D934, sur les communes de Montévrain, Chessy et Coupvray**. La RD934 est un axe prioritaire identifié au Plan vélo 77. La sécurisation des traversées piétons et vélos sur cet axe relève de différentes maitrises d'ouvrage selon la portion d'axe considérée : EPA sur la ZAC des 3 Ormes, Département sur les parties hors agglomération et communes en agglomération.

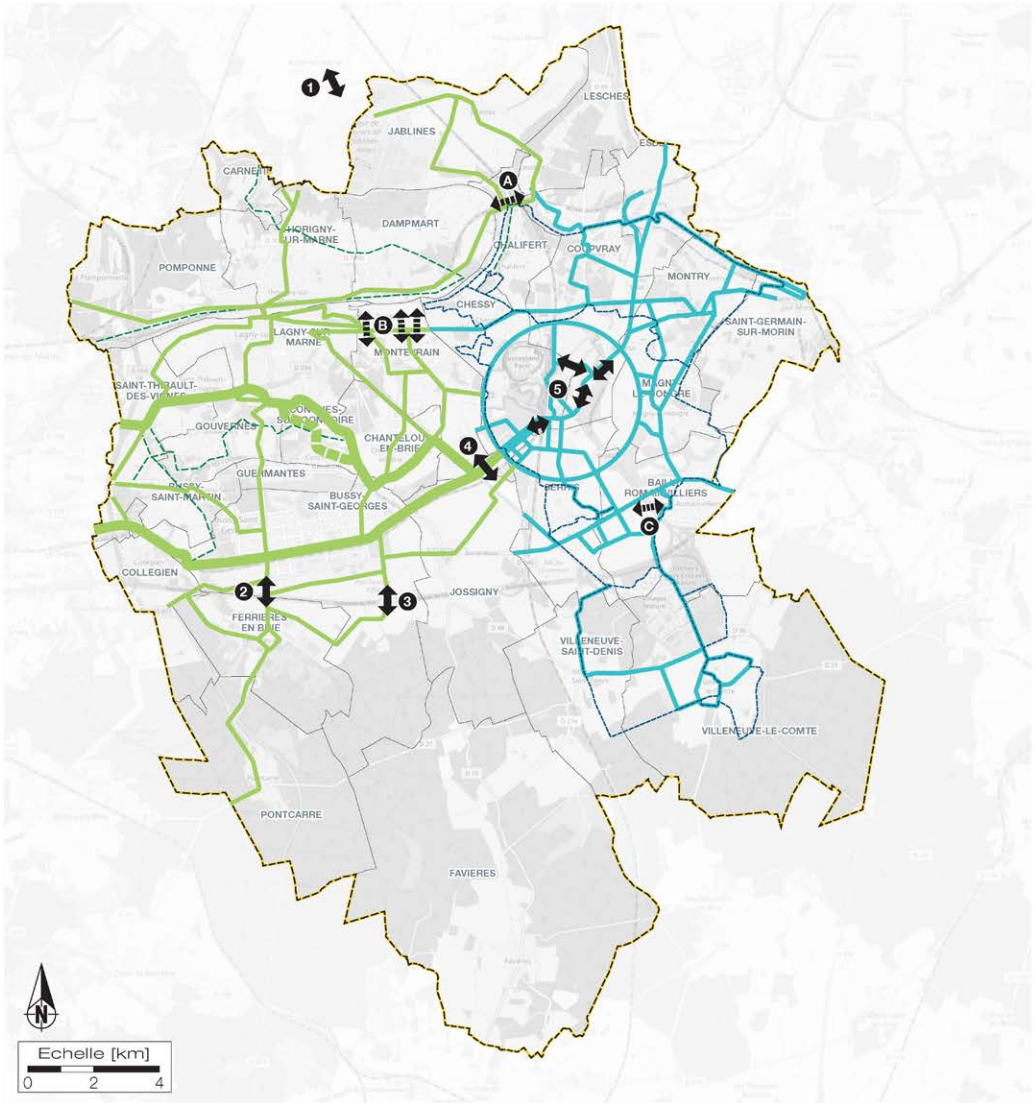
- **Poursuivre les réflexions avec la SNCF pour la valorisation du pont permettant une nouvelle liaison entre Dampmart et Lesches.** La valorisation de l'infrastructure déjà existante permettrait de proposer une liaison pour les modes actifs entre Dampmart et Lesches, séparés par la Marne et le relief du territoire.

- **Compléter l'étude de faisabilité du projet de tunnel dans le prolongement de la rue de Paris à Bailly-Romainvilliers** par les volets urbains et financiers à l'échelle du projet urbain global.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

N°	Mesure	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
		CT 2023-2024	MT 2025-2028				
B.4.1	Réaliser le projet de passerelle entre Bussy-Saint-Georges et Ferrières-en-Brie sur le pont de la RD35	X		2 400 000 €	CAMG (30%)➔ mandat de MOA à SANEF	Région (40%), Etat (30%), et EPA à hauteur de 200 000 € *Reste à confirmer*	Communes
B.4.2	Réaliser les 4 passerelles (Goscinny et Schuman) du Val d'Europe, à l'horizon 2025-2026		X	6 millions d'€	EPA	Etat, Région, EDA	VEA, Communes
B.4.3	Réaliser la passerelle sur le RER à Montévrain (2023-2024)	X		3,8 millions d'€	EPA		VEA, Communes
B.4.4	Résorber la coupure du Pont d'Annet vers l'ile de loisirs de Jablines	X		Non communiqué	CD77		CAMG
B.4.5	Etudier la sécurisation des traversées piétons et vélos de la D934, sur les communes de Montévrain, Chessy et Coupvray	X		Non communiqué	VEA, Communes	CD77	SIEMU
B.4.6	Poursuivre les réflexions avec la SNCF pour la valorisation du pont permettant une nouvelle liaison entre Dampmart et Lesches.	X		Fonctionnement	CAMG, SNCF		SIEMU
B.4.7	Compléter l'étude de faisabilité du projet de tunnel dans le prolongement de la rue de Paris à Bailly-Romainvilliers	X	X	Non communiqué	EPA		VEA, Bailly Romainvilliers

Annexe 4.1 : carte du réseau cyclable projeté et des coupures urbaines à résorber



1. **Voie verte sur le pont d'Annet**
   MOA : CD77
   Horizon : fin 2022
2. **Passerelle entre Bussy-Saint-Georges et Ferrières-en-Brie**
   MOA : CAMG (mandat de MOA à SANEF)
   Horizon : 2024
3. **Liaison via le nouvel échangeur du Sycomore**
   MOA : SANEF
   Horizon : 2025
4. **Passerelle sur le RER à Montévrain**
   MOA : EPA
   Horizon : 2023-2024
5. **4 passerelles (Gosciny et Schuman) sur le Val d'Europe**
   MOA : EPA
   Horizon : 2025-2026

A. **Liaison entre Dampmart et Lesches (pont SNCF)**
   MOA : CAMG, SNCF
   Horizon : 2023-2024

B. **Traversées de la D934 à sécuriser**
   MOA : VEA, Montévrain
   Horizon : 2023-2024

C. **Tunnel dans le prolongement de la rue de Paris**
   MOA : EPA
   Horizon : ?

Légende :

- Périmètre d'étude
- Pôle multimodal
- Réseau ferré
- Coupures dont la résorption est prévue dans le cadre du PLM (2023-2028)
- Coupures dont la résorption est à étudier dans le cadre du PLM (2023-2028)

Réseaux cyclables projetés

- Réseau RER V
- Section provisoire du RER V
- Réseau vélo utilitaire CAMG
- Réseau vélo loisirs CAMG
- Réseau vélo utilitaire VEA
- Réseau vélo loisirs VEA

Source : Schémas directeurs cyclables en cours de la CAMG et de VEA + échanges avec les acteurs de la mobilité sur le territoire

05 Développer un réseau d'itinéraires cyclables qualitatif

Rattachement au PDUIF

- Volet socle obligatoire des actions à intégrer aux Plans Locaux des Mobilités d'Ile-de-France
- Défi 4 - Action 4.1 – Rendre la voirie cyclable

Rappel du diagnostic

Aujourd'hui, l'usage du vélo sur le territoire est principalement orienté pour des motifs liés aux loisirs : balades touristiques, activités sportives, principalement le week-end. Le réseau d'aménagements modes doux de loisirs est relativement développé et qualitatif (notamment avec les aménagements sur les bords de Marne).

En revanche, l'usage du vélo au quotidien est encore faible : en effet, à l'échelle du territoire du SIEMU, moins de 1% des 117'000 déplacements quotidiens domicile – travail sont réalisés à vélo. Pourtant, il existe un réel potentiel de développement de ce mode pour un usage quotidien : a titre d'exemple, plus de 25% des déplacements domicile-travail sont effectués sur des distances relativement courtes, à l'échelle d'une même commune ou de communes voisines. Ce faible usage au quotidien peut être expliqué notamment par un manque d'itinéraires cyclables confortables et de nombreuses discontinuités dans le réseau.

Les enjeux vélos portent ainsi principalement sur le développement d'une pratique utilitaire pour laquelle il est nécessaire d'améliorer les liaisons cyclables vers les pôles d'emplois et les pôles générateurs.

Les collectivités locales montrent une réelle conscience collective de la nécessité de travailler sur le sujet. Deux schémas directeurs cyclables sont en cours d'élaboration, menés par la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire, Val d'Europe Agglomération. Et la Communauté de Communes du Val Briard souhaite, dans le cadre de son PCAET notamment, encourager la pratique des modes actifs, se fixant l'objectif d'ici 2030 d'augmenter de 7 points la part modale des modes actifs et que l'essentiel des trajets de moins de 5km soit effectué en vélo.

Principal objectif visé

- Augmenter l'usage du vélo, en particulier pour les déplacements internes au territoire couvert par le Syndicat

Déclinaison des mesures à mettre en place

- **Mettre en œuvre un réseau cyclable structurant à l'échelle régionale et départementale**

  - **Réaliser l'itinéraire vallée de la liaison V4 Paris-Chatelet – Val d'Europe (anciennement nommé A2) du Réseau Express Régional Vélo (RER V) traversant le territoire**. L'objectif est de mettre en œuvre cette liaison d'ici 2024 (horizon des JO).

  - **Réaliser l'itinéraire plateau de la liaison V4 du RER V porté par l'EPA (anciennement appelé voie express vélo sud).**
    Il s'agit d'un projet de piste cyclable à haut niveau de service. Il s'établira entre le RER de Torcy et la liaison cyclable réalisée Avenue de l'Europe à Montévrain. Il comprend un tracé principal de 9,6 km qui longe le RER et traverse les ZAC Léonard de Vinci, Centre-Ville et Sycomore à Bussy-Saint-Georges. L'itinéraire cyclable comporte également une boucle de 4km plus au sud, desservant les ZAC Bel-Air et Rucherie.

  - **Mettre en œuvre le plan vélo départemental (validé en septembre 2023)**

- **Mettre en œuvre les liaisons des schémas directeurs des agglomérations CAMG et VEA**

  - **Réaliser les liaisons du SDLD de la CAMG** : aménagements, résorption des points noirs, jalonnement.

  - **Poursuivre la réalisation d'un réseau cyclable structurant et de loisirs sur VEA.** Plus précisément, il s'agit de réaliser des aménagements prévus au SDIC, traiter les 33 points durs identifiés (principalement des grands giratoires et des ponts) et corriger les défauts des aménagements cyclables actuels (trop étroits, discontinus, manque de signalisation). Cela comprend également la mise en œuvre du plan vélo de l'EPA sur le Val d'Europe.

  - **Réalisation d'un aménagement de loisir, de type voie verte, entre la sortie de Chalifert et la base de loisirs de Jablines**. L'itinéraire se situe le long de la Marne. Il s'agit de transformer un chemin existant en voie verte

  - **Réaliser des plans de jalonnement des itinéraires cyclables sur la CAMG et VEA.** L'objectif est de valoriser le réseau futur, de renforcer son attractivité, d'inciter le rabattement des vélos vers des axes sécurisés, en offrant une meilleure lisibilité du réseau aux cyclistes sur le territoire.

  - **Poursuivre l'entretien des aménagements cyclables.** L'action englobe aussi bien l'entretien lourd : entretien d'ouvrage d'art ou reprise de revêtement, que l'entretien courant : balayage, désherbage et élagage, reprises ponctuelles du revêtement, entretien de la signalisation, reprise des marquages.

  - **Maintenir les comités de pilotage vélo des deux agglomérations (CAMG et VEA)** pour la phase de mise en œuvre des schémas directeurs.

- **Organiser des échanges entre les communautés d'agglomérations** pour partager les retours d'expériences sur les typologies d'aménagement cyclables (dimensionnement, matériaux, revêtements ...) et les solutions de stationnement vélo (arceaux vélos, abris couverts …).

■ **Développer un réseau vélo qualitatif au sein des ZAC**

- **Constituer un réseau de circulations douces dans la ZAC Montévrain Val d'Europe à Montévrain** (PSO 2020-2024)

- **Etudier la création d'une liaison pédestre et cyclable ZAC Saint-Thibault à Saint-Thibault-des-Vignes.** Les réflexions sont portées dans le cadre des études urbaines de l'EPA à venir.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

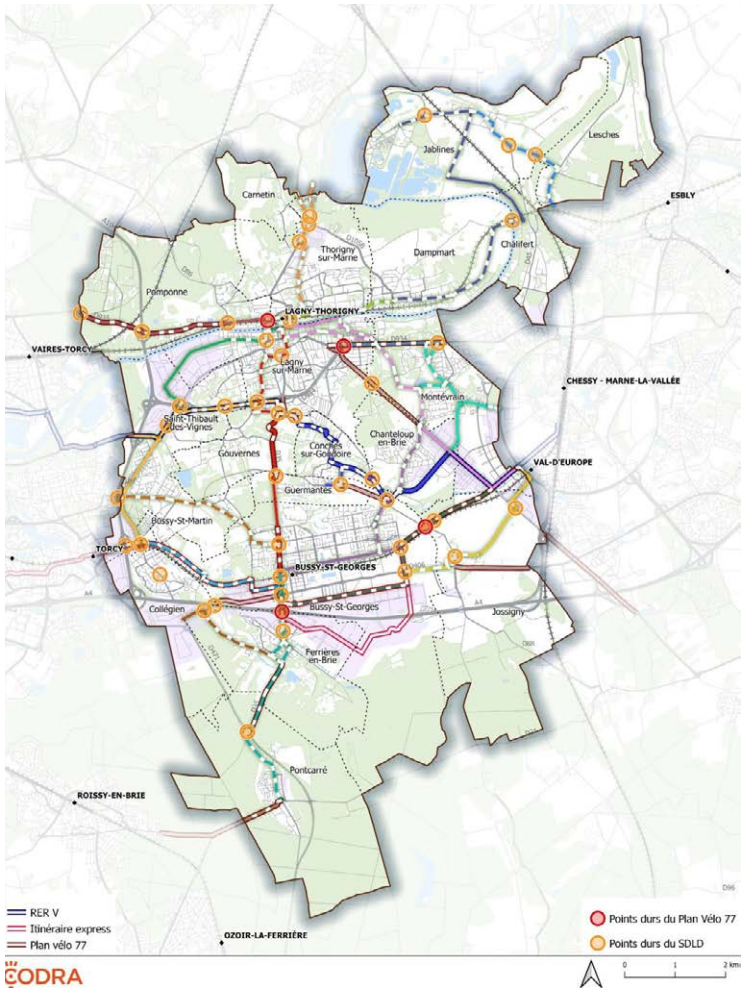
N°	Mesure	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
		CT 2023-2024	MT 2025-2028				
Mettre en œuvre les réseaux cyclables régional et départemental							
B.5.1	Réaliser le tronçon Nord de la liaison V4 (ex A2) Paris-Chatelet – Val d'Europe du Réseau Express Régional Vélo (RER V) traversant le territoire	X		6 millions d'€	CAMG, VEA, EPA	Région	Communes, CD77
B.5.2	Réaliser l'itinéraire plateau de la liaison V4 du RER V porté par l'EPA (anciennement appelé voie express vélo sud)		X	Coût global : 12'100'000 €	EPA	Région, Etat	VEA
B.5.3	Mettre en œuvre le plan vélo départemental (validé en septembre 2023)	X	X	Non communiqué	CD77	-	CAMG, VEA, Communes

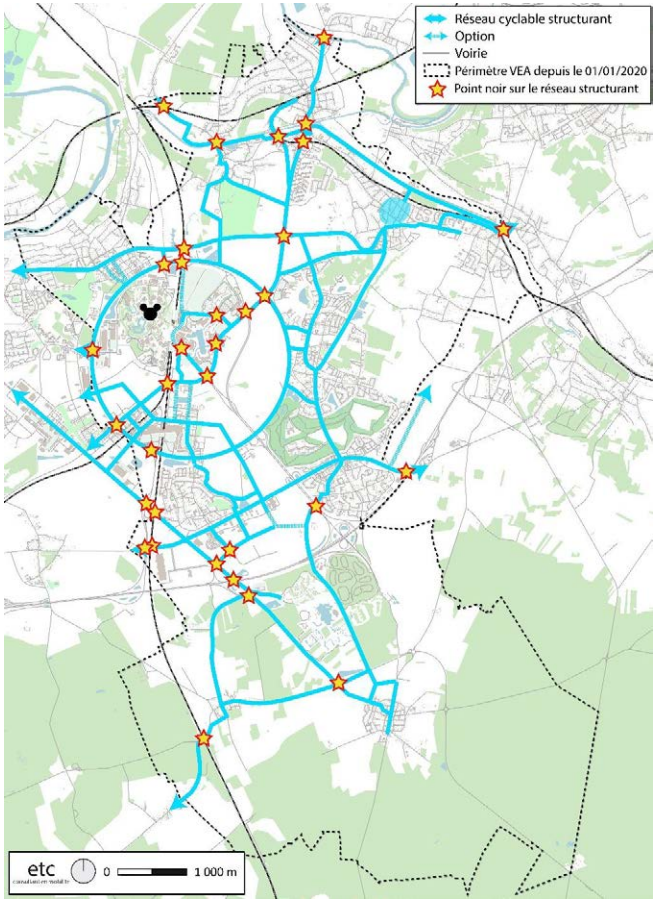
N°	Mesure	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
		CT 2023-2024	MT 2025-2028				
Mettre en œuvre les schémas directeurs des agglomérations CAMG et VEA							
B.5.7	Réaliser les liaisons du SDLD de la CAMG	X	X	23'479'000 € (Phase 3 hors PLM : 5'664'000 €)	CAMG, EPA	CD77, Région, Etat, DRIEA	Communes
B.5.8	Réalisation d'un aménagement de loisir, de type voie verte, entre la sortie de Chalifert et la base de loisirs de Jablines	X	X	250 000 €	CAMG	Région	Communes
B.5.9	Poursuivre la réalisation d'un réseau cyclable structurant et de loisirs sur VEA	X	X	Budget global sur 10 ans : 39 000 000 €	VEA, EPA	CD77, Région, *Autres partenaires financiers à préciser*	Communes, Etat
B.5.10	Réaliser des pistes cyclables à l'intérieur du boulevard circulaire (comprises dans le plan vélo 2022-2025 de l'EPA) Etudes en cours, démarrage des travaux prévus en 2023	X		3 500 000 €	EPA	*Partenaires financiers à préciser*	VEA
B.5.11	Réaliser un plan de jalonnement des itinéraires cyclables linéaires sur CAMG	X		inclus dans le budget de mise en œuvre du SDLD	CAMG		EPA, Communes, CD77, Région
B.5.12	Réaliser un plan de jalonnement des itinéraires cyclables linéaires sur VEA	X		15 000 €	VEA	EPA à confirmer	Communes, CD77, Région
B.5.13	Poursuivre l'entretien des aménagements cyclables sur Marne et Gondoire.	X	X	75 000 € /an	CAMG		Communes
B.5.14	Poursuivre l'entretien des aménagements sur VEA	X	X	Non communiqué	VEA		Communes
B.5.15	Maintenir le comité de pilotage vélo de VEA pour la phase de mise en œuvre du schéma directeur	X	X	Fonctionnement	VEA		CAMG
B.5.16	Maintenir le comité de pilotage vélo de la CAMG pour la phase de mise en œuvre du schéma directeur	X	X	Fonctionnement	CAMG		VEA
B.5.17	Organiser des échanges pour partager les retours d'expériences sur les typologies d'aménagement cyclables	X	X	Fonctionnement	CAMG, VEA		SIEMU
Développer un réseau vélo qualitatif au sein des ZAC							
B.5.18	Constituer un réseau de circulations douces dans la ZAC Montévrain Val d'Europe à Montévrain (PSO 2020-2024)	X		Non communiqué	EPA		CAMG, Montévrain
B.5.19	Etudier la création d'une liaison pédestre et cyclable ZAC Saint-Thibault à Saint-Thibault-des-Vignes (après 2025)	X		Non communiqué	EPA		CAMG

Annexe 5.1 : carte du réseau cyclable projeté et des coupures urbaines à résorber

Identique à l'annexe 4.1 - cf. page 41

Annexe 5.2 : Ensemble des points durs identifiés dans les cadre des schémas directeurs cyclables des communauté d'agglomérations





06 Développer une offre de stationnement vélo diversifiée

Rattachement au PDUIF

- Volet socle obligatoire des actions à intégrer aux Plans Locaux des Mobilités d'Ile-de-France
- Défi 4 - Action 4.2 – Favoriser le stationnement des vélos

Rappel du diagnostic

Le développement des itinéraires cyclables est un élément majeur pour favoriser la pratique du vélo, mais pouvoir garer son vélo en sécurité, que ce soit au point de départ ou de destination (à domicile, en gare, au travail, …), prévoir des solutions de stationnement adaptées est également essentiel.

Actuellement, le territoire propose une offre de stationnement vélo très dispersée et relativement faible. Les principales zones de stationnement vélo existantes sont localisées à proximité des pôles gares du territoire. Les entretiens menés avec les communes et acteurs du territoire mettent également en évidence un manque de stationnement vélo sécurisé.

Le sujet du stationnement des vélos est traité dans les deux schémas directeurs cyclables des Communautés d'Agglomérations Marne et Gondoire et Val d'Europe.

Rappel réglementaire :

De nombreuses prescriptions visent à favoriser le déploiement de stationnement vélo. Elles concernent tous les types de stationnement : privé, public, sur voirie et dans les parkings en ouvrage, etc.

D'une part, le PDUIF prescrit des normes minimales de surfaces dédiées au stationnement dans les nouvelles constructions privées. Les PLU et PLUi sont tenus d'être compatibles avec celles-ci (cf. détails en annexe 6.1). Toutefois, le Code de la construction et de l'habitation prescrit des normes plus contraignantes que celles du PDUIF (car renforcées en 2022). A noter que ces normes s'appliquent également sous certaines conditions aux constructions existantes (cf. annexe 6.2)

De plus, concernant le stationnement vélo à prévoir au niveau des gares, le décret n°2021-741 du 8 juin 2021 liste des gares soumises à l'obligation d'équipement en stationnement sécurisés pour les vélos et le nombre minimal de stationnements sécurisés. IDFM vise également le développement de stationnement vélo sur l'ensemble des gares franciliennes, selon des objectifs ambitieux détaillés ci-dessous.

Principal objectif visé

- Augmenter l'usage du vélo, en particulier pour les déplacements internes au territoire couvert par le Syndicat

Déclinaison des mesures à mettre en place

- **Optimiser l'offre de stationnement existante**
  - **Remplacer l'offre de stationnement vélo existante de type pince roues sur le territoire de la CAMG et de VEA**. Ce type d'offre de stationnement est à éviter pour plusieurs raisons : dégradation des vélos (notamment voilage des roues) et sécurité plus faibles (attache unique de la roue avant).
- **Développer l'offre de stationnement vélo sur l'espace public**
  - **Créer 500 places vélos supplémentaires sur le territoire à proximité des pôles générateurs sur le territoire de la CAMG** : établissements scolaires, pôles sportifs, administrations, gares, pôles de loisirs, culturels et de santé. La libération des espaces de stationnement devant les passages piétons peut être une opportunité de créer des zones de stationnement vélo, à condition toutefois de conserver une bonne visibilité piétonne (à étudier au cas par cas).
  - **Créer des places de stationnement supplémentaires sur l'espace public sur VEA**
  - **Réaliser des consignes de stationnement longues durées sécurisées sur les pôles gare du territoire.** Les gares du territoire devront a minima atteindre les objectifs de nombre de place du décret n°2021-741 du 8 juin 2021.
    A noter également qu'Ile-de-France Mobilités a fixé des objectifs pour l'horizon 2030 dans le cadre du Schéma Directeur du Stationnement Vélo (approuvé en 2020).

	Objectifs de nombre de places de stationnement vélo en gare			
Pôles gares	Objectifs du décret n°2021-741 du 8 juin 2021	Objectifs du Schéma Directeur du Stationnement Vélo (IDFM)	Offre actuelle	Offre supplémentaire projetée par les CA
Bussy-Saint-Georges	170 pl.	390 pl. (dont 120 en consigne)	780 pl. (dont 600 en consigne)	+ 120 pl.
Lagny-Thorigny	100 pl.	230 pl. (dont 70 en consigne)	75 pl.	+ 40 pl.
Val d'Europe	280 pl.	565 pl. (dont 170 en consigne)	110 pl. (dont 55 en consigne)	+ 35 pl.
Chessy	185 pl.	370 pl. (dont 40 en consigne)	45 pl. (dont 40 en consigne)	+ 35 pl.
Esbly	60 pl.	100 pl. (dont 10 en consigne)	-	+ 35 pl.

  - **Recenser les stationnements vélos existant au sein des établissements scolaires et encourager les établissements scolaires à développer ce service.**
- **Organiser l'offre de stationnement dans le patrimoine urbain et le bâti futur**
  - **Mettre en conformité les normes de stationnement vélo avec le PDUIF** (ou avec les normes proposées dans les schémas directeurs si plus contraignantes)
  - **Dimensionner les zones de stationnement privé pour accueillir des vélos cargo** : a minima conformément aux règles des PLU, voire au-delà sous réserve que la constructibilité globale du projet le permette.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

N°	Mesure	Horizon CT 2023-2024	Horizon MT 2025-2028	Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
Optimiser l'offre de stationnement existante							
B.6.1	Remplacer l'offre de stationnement vélo existante de type pince roues sur le territoire de la CAMG.	X		20 000 €	CAMG	Région	Communes
B.6.2	Remplacer l'offre de stationnement vélo existante de type pince roues sur le territoire de VEA.	X		Non communiqué	VEA	Région	Communes
Développer l'offre de stationnement vélos sur l'espace public							
B.6.3	Proposer 500 places vélo supplémentaires sur le territoire à proximité des pôles générateurs sur le territoire de la CAMG	X	X	inclus dans le budget de mise en œuvre du SDLD	CAMG	Région	Communes
B.6.4	Créer des places de stationnement supplémentaires sur l'espace public sur VEA	X	X	inclus dans le budget de mise en œuvre du SDLD	VEA	Région	Communes
B.6.5	Réaliser les consignes de stationnement longues durées sécurisées sur les pôles gares du territoire (réalisation sur le pôle gare de Chessy et planification sur les autres pôles gares)	X	X	80 000 €	CAMG, VEA	IDFM	Communes
B.6.6	Recenser les stationnements vélos existants au sein des établissements scolaires et encourager les établissements scolaires à développer ce service	X		Fonctionnement	CAMG, VEA		SIEMU, Communes, CD77, Région, Etablissements scolaires
Organiser l'offre de stationnement dans le patrimoine urbain et le bâti futur							
B.6.7	Mettre en conformité les normes de stationnement vélo avec le PDUIF (ou avec les normes proposées dans les schémas directeurs si plus contraignantes)	X	X	Fonctionnement	VEA, Communes		SIEMU, CAMG, CC Val Briard
B.6.8	Dimensionner les zones de stationnement privées pour accueillir des vélos cargos	X	X	Fonctionnement	EPA, Autres aménageurs (dont SPLA et Aménagement 77)		CAMG, VEA

Annexe 6.1 : Prescriptions du PDUIF concernant le stationnement vélo

- Stationnement vélos dans les constructions nouvelles (extrait du PDUIF, page 134-135)

Intégrer dans l'article 12 des PLU les normes et recommandations suivantes : Ces normes et recommandations concernent les zones U et AU des PLU.

Les dispositifs de stationnement vélo doivent répondre aux caractéristiques suivantes :

- L'espace nécessaire au stationnement des vélos doit être clos et couvert.
- Cet espace est intégré au bâtiment ou constitue une entité indépendante, il doit être d'accès direct à la voirie ou à un cheminement praticable pour les vélos (sans obstacle, avec une rampe de pente maximale de 12 %).
- Les vélos doivent pouvoir être rangés sans difficulté et pouvoir être cadenassés par le cadre et la roue.
- L'usage du local doit être strictement limité aux vélos.
- Des surfaces pour remorques, vélos spéciaux, rangement de matériel (casques) ainsi que des prises électriques pour les vélos à assistance électrique pourront être réservées dans les locaux de stationnement vélo.

Pour les établissements scolaires, le nombre de places peut être modulé suivant le type d'établissement :

- écoles primaires : une place pour huit à douze élèves ;
- collèges et lycées : une place pour trois à cinq élèves ;
- universités et autres : une place pour trois à cinq étudiants.

Les normes proposées sont minimales, il appartiendra aux collectivités de s'investir plus avant en faveur du vélo en proposant des normes plus contraignantes.

- Habitat collectif* : 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m² ;
- Bureaux* : 1,5 m² pour 100 m² de surface de plancher ;
- Activités, commerces de plus de 500 m² de SHON, industries et équipements publics : a minima une place pour dix employés. On prévoira aussi, le stationnement des visiteurs.
- Établissements scolaires (écoles primaires, collèges, lycées, universités) : 1 place pour huit à douze élèves. Il est recommandé aux collectivités de suivre les recommandations visées ci-après pour adapter l'offre de stationnement vélo selon le niveau de l'établissement scolaire concerné.

** Conformément à l'arrêté du 20 février 2012 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation, pris pour application du décret du 25 juillet 2011 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos.*

- Stationnement vélo sur voirie (synthèse PDUIF, page 134)

Le PDUIF contient également une prescription pour le stationnement sur voirie qui concerne les communes de Serris, Bailly-Romainvilliers, Magny-le-Hongre, Montry, Coupvray, Esbly, Saint-Germain-sur-Morin (« agglomération des pôles de centralité »). Aucun objectif quantitatif n'est prescrit (à déterminer « selon les caractéristiques locales »), toutefois la stratégie de déploiement du stationnement vélo sur ces communes est prioritaire.

Annexe 6.2 : Nombre minimal d'emplacements destinés au stationnement sécurisés des vélos - Normes du Code de construction et de l'habitation

Tableau extrait de l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments.

Catégories de bâtiments	Seuil minimal de places de stationnement pour véhicules motorisés	Cyclistes visés	Seuil minimal d'emplacements destinés au stationnement sécurisé des vélos
Bâtiments neufs équipés de places de stationnement			
- Ensemble d'habitation - (un ou plusieurs bâtiment(s), à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements)	Sans objet	Occupants	1 emplacement par logement jusqu'à 2 pièces principales 2 emplacements par logement à partir de 3 pièces principales
- Bâtiments à usage industriel ou tertiaire - constituant principalement un lieu de travail	Sans objet	Salariés	15% de l'effectif total des salariés accueillis simultanément dans le bâtiment
- Bâtiments accueillant un service public	Sans objet	Agents	15% de l'effectif total des agents du service public accueillis simultanément dans le bâtiment
		Usagers	15% de l'effectif total des usagers de service public accueillis simultanément dans le bâtiment
- Bâtiments constituant un ensemble commercial, au sens de l'article L. 752-3 du code du commerce, ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques	Sans objet	Clientèle	10% de la capacité du parc de stationnement avec une limitation de l'objectif réglementaire fixée à 100 emplacements
Bâtiments disposant d'un parc de stationnement annexe faisant l'objet de travaux			
- Ensemble d'habitation - (un ou plusieurs bâtiment(s), à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements)	10	Occupants	1 emplacement par logement
- Bâtiments à usage industriel ou tertiaire - constituant principalement un lieu de travail	10	Travailleurs	10% de l'effectif total des travailleurs accueillis simultanément dans le bâtiment
Bâtiments accueillant un service public	10	Agents	10% de l'effectif total des agents du service public accueillis simultanément dans le bâtiment
	10	Usagers	10% de l'effectif total des usagers de service public accueillis simultanément dans le bâtiment
- Bâtiments constituant un ensemble commercial, au sens de l'article L. 752-3 du code du commerce, ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques	10	Clientèle	10% de la capacité du parc de stationnement avec une limitation de l'objectif réglementaire fixée à 100 places
Bâtiments existants à usage tertiaire et constitués principalement de locaux à usage professionnel			
Bâtiments existants à usage tertiaire et constitués principalement de locaux à usage professionnel	10	Travailleurs	10% de l'effectif total des travailleurs accueillis simultanément dans le bâtiment (pour la copropriété en application du I du R. 113-14)
	10	Travailleurs	Au maximum 10% de l'effectif total des travailleurs accueillis simultanément dans les locaux du copropriétaire selon les dispositions de l'article 2 du présent arrêté (pour l'application du II du R. 113-14)

07 Développer les services et la communication autour du vélo

Rattachement au PDUIF

- Défi 4 - Action 4.3 – Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics

Rappel du diagnostic

Le développement de la pratique du vélo ne dépend pas exclusivement des efforts fournis pour réaliser des aménagements en faveur du vélo, mais aussi d'une évolution de la vision collective vis-à-vis de l'usage de ce mode. Ainsi, proposer un accompagnement des usagers du vélo permet d'encourager le développement et la pérennisation de ces usages. Cet accompagnement peut notamment être réalisé par des services et de la communication.

Aujourd'hui, quelques services sont proposés sur le territoire. A titre d'exemple, la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire propose de la location de vélos gratuitement à la demi-journée en plusieurs lieux du territoire (Maison des Mobilités, Château de Rentilly, centre aquatique de Marne-et-Gondoire). Cependant, ce type de service reste encore peu présents.

Les deux schémas directeurs cyclables des Communautés d'Agglomérations Marne et Gondoire et Val d'Europe proposent également des actions visant à développer les services et la communication autour du vélo.

Principal objectif visé

- Augmenter l'usage du vélo, en particulier pour les déplacements internes au territoire couvert par le Syndicat

Déclinaison des mesures à mettre en place

Développer les services vélos

- **Mettre en place des outils d'entretien et de réparation courante en libre-service :** pompe à vélo publique et gratuite, station de réparation publique.
- **Créer une 2ème maison de la mobilité sur le territoire de la CAMG**. Comme la 1ère maison de la mobilité, l'objectif est de proposer une multitude de services : location de vélo, renseignement sur les itinéraires cyclables utilitaires et touristiques, gravage des vélos, etc.
- **Etudier la possibilité de mettre en place une maison du vélo sur le territoire de VEA**, sur l'exemple la CAMG.
- **Déployer des ateliers de réparation vélos**. Il pourra s'agir d'ateliers de réparation « fixes », proposés dans le cadre des Maisons de la Mobilité ou dans le cadre d'évènements ponctuels pour promouvoir le vélo.

Développer la communication autour du vélo

- **Organiser un à deux événements par an autour du vélo à destination du grand public sur VEA et la CAMG**. Par exemple promenades à vélos, fête du vélo, courses, cours de remise en selle, atelier d'auto-réparation et d'apprentissage, atelier de gravage de vélo, etc.
- **Mener des actions de sensibilisation et d'apprentissage de l'utilisation du vélo avant l'entrée en 6ème**. Par exemple, poursuivre et déployer le programme « Savoir Rouler à Vélo » lancé par le Gouvernement destiné aux enfants de 6 à 11 ans, visant à généraliser l'apprentissage du vélo et rendre les enfants en capacité de se déplacer à vélo aisément avant leur entrée en 6ème.
- **Relayer les services et les aides pour le vélo :** service de location et aide à l'achat de vélos à assistance électrique proposées par Ile-de-France Mobilités, etc. (cf. fiche action 18).
  D'une part les informations seront à relayer **via les sites internet des agglomérations et des communes, dans les Maisons de la Mobilité et lors des évènements organisés**.
  D'autre part, elles pourront être transmises directement **aux entreprises** (par exemple via des déjeuners, comme aujourd'hui réalisé par VEA) et **aux associations de cyclistes** (notamment Mieux se Déplacer à Bicyclette, qui est présente sur le territoire).

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

N°	Mesure	Horizon CT 2023-2024	Horizon MT 2025-2028	Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
Développer les services vélos							
B.7.1	Mettre en place des outils d'entretien et de réparation courante en libre-service : pompe à vélo publique et gratuite, station de réparation publique.	X		2000 € /borne	CAMG, VEA	Région	
B.7.2	Créer une 2ème maison de la mobilité sur le territoire de la CAMG.	X		Non communiqué	CAMG	Région	Bussy-Saint-Georges
B.7.3	Etudier la possibilité de mettre en place une maison du vélo sur le territoire de VEA.	X		Fonctionnement	VEA	Région	
B.7.4	Déployer des ateliers de réparation vélos.	X		Non communiqué	CAMG, VEA	Région	
Développer la communication autour du vélo							
B.7.5	Organiser un à deux événements par an autour du vélo à destination du grand public	X	X	15 000 € / an pour chaque agglomération	CAMG, VEA		SIEMU, Communes
B.7.6	Mener des actions de sensibilisation et d'apprentissage de l'utilisation du vélo avant l'entrée en 6ème.	X	X	Fonctionnement	CAMG, VEA		SIEMU, Etablissements scolaires
B.7.7	Relayer les services et les aides pour le vélo via les sites internet des agglomérations et des communes et dans les Maisons de la Mobilité	X	X	Fonctionnement	CAMG, VEA, CC Val Briard, Communes		SIEMU

Axe B
Vélo

Fiche de synthèse

Indicateurs de suivi de la mise en œuvre

Ces indicateurs servent à suivre la bonne mise en œuvre des principales actions du Plan Local des Mobilités.

N° de la fiche actions	Indicateur	Valeur actuelle	Valeur objectif	Horizon objectif
04	Niveau d'avancement et localisation des coupures étudiées	*Sans objet*	Réflexions sur la valorisation du pont entre Dampmart et Lesches finalisées	2024
			Sécurisation des traversées piétons et vélos de la D934 étudiée	2024
			Etudes du projet de tunnel dans le prolongement de la rue de Paris réalisées	2028
04	Niveau d'avancement et localisation des coupures résorbées	*Sans objet*	Passerelle sur le pont de la RD35 réalisée	2024
			Passerelle sur le RER à Montévrain réalisée	2024
			Coupure du Pont d'Annet résorbée	2024
			4 passerelles du Val d'Europe réalisées	2026
05	Nombre de kilomètres d'aménagements cyclables réalisés	CAMG : 33 km déjà aménagés VEA : 22 km déjà aménagés	CAMG : environ 40 km aménagés (sur 69 km dans le réseau projeté en 2030) VEA : environ 50 km (sur 65 km dans le réseau projeté en 2035)	2028
06	Nombre de places de stationnement vélo par type	Environ 565 pl. de stationnement sur CAMG *Inconnu sur le territoire de VEA*	CAMG : +500 arceaux +160 pl. en consignes sécurisées VEA : + environ 100 pl. en consignes sécurisées	2028
06	Niveau d'occupation du stationnement vélo au niveau des pôles gares (et en particulier des consignes sécurisées)	*Inconnu.*	Objectif de 90% d'usage en jour de semaine sur toutes les consignes vélo	2028
07	Nombre d'usagers des différents services vélos (maison des mobilités, service TIER, etc.)	*Inconnu.*	*Objectif restant à préciser*	2028

Indicateurs de suivi des pratiques de mobilités (observatoire)

Les indicateurs de suivi des pratiques de mobilité permettent d'avoir une vision globale de l'évolution de la mobilité sur le territoire du SIEMU. Ils mesurent les effets de la mise en œuvre du Plan Local des Mobilités.

Indicateur	Tendance objectif
Nombre d'usagers par jour sur les coupures résorbées (si connu)	↗
Part modale du vélo pour les déplacements domicile – travail (objectif de + 1,6 pts à horizon 2028)	↗

AXE C

Réseau de bus

08 Améliorer la performance et le confort du réseau bus

Rattachement au PDUIF

- Volet socle obligatoire des actions à intégrer aux Plans Locaux des Mobilités d'Ile-de-France
- Défi 2 – Action 2.4 – Un réseau de bus plus attractif

Rappel du diagnostic

Aujourd'hui, les performances du réseau de bus sont impactées par les saturations croissantes sur le réseau routier. Au total une trentaine de points durs de circulation bus sont listés sur le territoire, parmi lesquels : la RD231, le pont en X, la Place du Clos, etc.

Malgré les difficultés de circulation, le territoire compte un seul site propre bus sur le Cours de la Gondoire – Cours du Danube permettant de s'affranchir des saturations routières locales.

Le développement urbain du territoire risque rapidement d'amplifier les difficultés de circulation des bus sur le territoire, en l'absence de création d'aménagements dédiés ou de mise en place de priorités bus aux carrefours.

Par ailleurs, la disponibilité de l'information-voyageurs est primordiale pour favoriser le report modal vers les transports en commun. Aujourd'hui environ 10 % des arrêts ne sont pas équipés de dispositif d'information voyageurs, ou présentent un matériel dégradé ou provisoire.

Principaux objectifs visés

- Améliorer la performance et l'attractivité du réseau bus pour qu'il incite au report modal
- Réaliser des aménagements favorisant la vitesse commerciale des bus
- Améliorer le confort et l'information à destination de l'usager

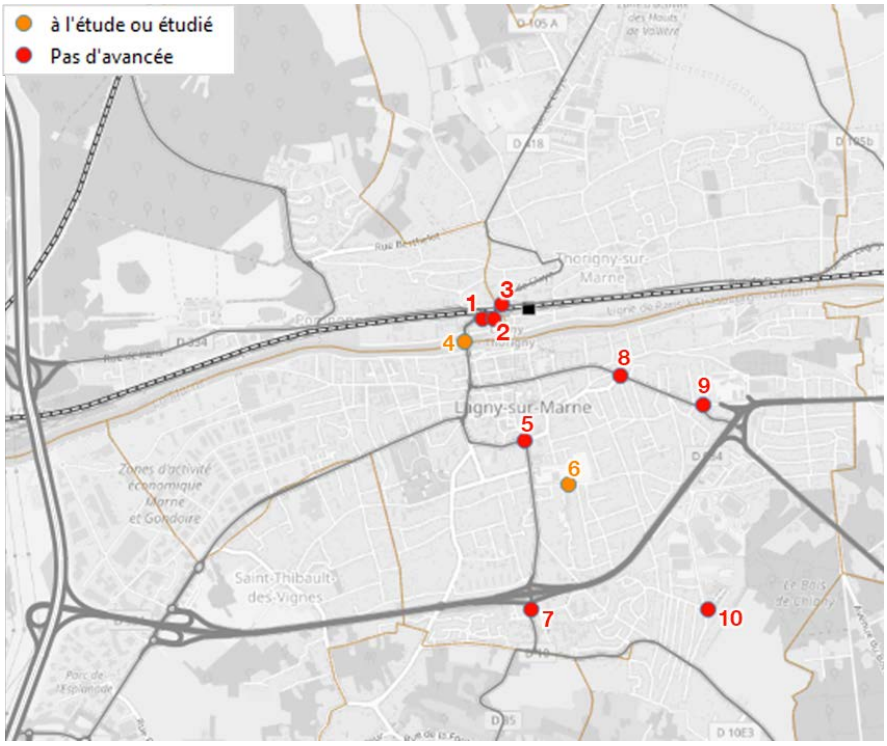
Déclinaison des mesures à mettre en place

- **Améliorer la vitesse commerciale des bus**
  - **Constituer un groupe travail afin de coordonner, planifier et budgéter les études de préfaisabilité ainsi que les travaux visant au traitement des points durs de circulations affectant le réseau bus, et anticiper l'émergence de nouvelles difficultés.** Ces échanges sont primordiaux pour dynamiser la résorption des points durs sur le territoire.
  - **Étudier le traitement des points durs de circulations bus existants.** Ces points durs bus sont localisés sur une carte en annexe. Les acteurs du territoire se sont engagés à l'étude de **4 points durs ou groupes de points durs** :
    - Bussy-Saint-Georges porte l'étude de la Place du Clos sur son territoire (stationnements anarchiques et saturations)
    - le CD77 mène l'étude d'un barreau routier pour soulager la traversée de Bailly-Romainvilliers par la RD406 (saturation du trafic en raison du shunt du péage de Coutevroult).
    - EPA étudiera le traitement du carrefour C0 et remettre en place la boucle de feux.
    - le CD77 prévoit la réalisation de travaux sur la RD231 nord (phase AVP) qui devraient résorber un certain nombre de points durs identifiés.
  - **Résorber les points durs ponctuels identifiés**. Les travaux de la Place du Clos à Bussy-Saint-Georges, suite à l'étude, sont planifiés à court terme.
  - **Instaurer avec IDFM une instance de suivi semestrielle des points durs bus pilotée par le SIEMU**. Ces échanges permettront d'alimenter le diagnostic des points durs du territoire et d'assurer un suivi de leur traitement.
- **Améliorer le confort de l'usager**
  - **Développer les abris-voyageurs sur le territoire ou à minima des poteaux lorsque les abris-voyageurs ne sont pas envisageables**. Les abris participent à l'attractivité du réseau de bus, proposant un service plus confortable. L'état des lieux de l'équipement en abris-voyageurs des arrêts de bus du territoire est présenté en annexe.
  - **Communiquer avec l'exploitant du réseau pour favoriser une installation rapide des mobiliers de support d'information voyageurs lorsqu'ils sont manquants.** L'exploitant du réseau de bus est chargé de mettre en œuvre le déploiement de ces poteaux, en adéquation avec les objectifs et les règles fixés dans le contrat de délégation de service public (DSP), en lien avec les objectifs du Schéma Directeur de l'Information Voyageurs. L'objectif est de tendre vers 100% de points d'arrêt équipés en mobilier support d'information voyageurs d'ici 2028
  - **Réaliser un bilan du service de descente à la demande** à partir de 22h existant sur les lignes 34, 42, 43 et 47 et ce depuis 2019, et étudier le déploiement du dispositif sur les lignes majeures 22, 25, 29 et 46.
  - **Renforcer l'efficacité de l'information du territoire en cas de situation perturbée.** Ces outils existent déjà en partie :
    - Plan Neige : modification des itinéraires en cas d'intempéries et mobilisation des communes pour déneiger en priorité les axes parcourus par les lignes du réseau « neige »,
    - PTA : Plan de Transports Adaptés : en cas de grève, assurer en priorité les dessertes prioritaires et en particulier les dessertes scolaires,
    - Anticipation de travaux et d'évènements,
    - ...

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

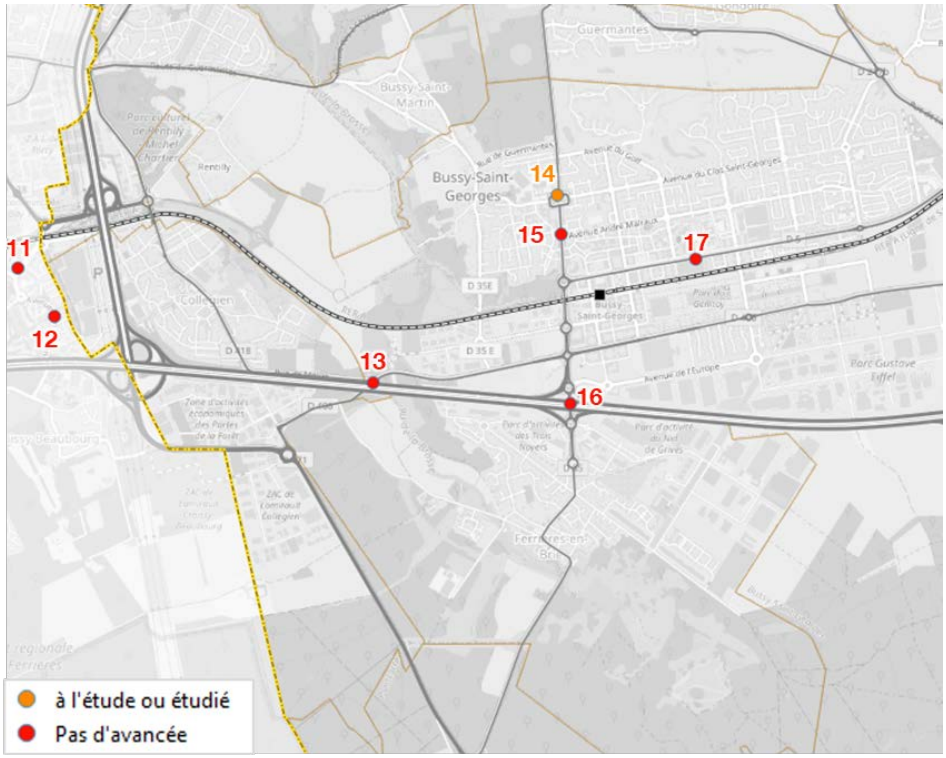
N°	Mesure	Horizon CT 2023-2024	Horizon MT 2025-2028	Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
Améliorer la vitesse commerciale des bus							
C.8.1	Constituer un groupe travail afin de coordonner, planifier et budgéter les études de préfaisabilité ainsi que les travaux visant au traitement des points durs bus	X	X	Fonctionnement	SIEMU		IDFM, CAMG, VEA, CC Val Briard, CD77
C.8.2	Étudier le traitement des points durs ponctuels de circulations bus existants (cf. annexe)	X	X	Non communiqué	gestionnaires de voiries (CD77, communes, agglos, EPA)		SIEMU, IDFM, Exploitant réseau bus MLV
C.8.3	Résorber les points durs ponctuels identifiés (cf. annexe)	X	X	Non communiqué	gestionnaires de voiries (CD77, communes, agglos, EPA)		SIEMU, IDFM, Exploitant réseau bus MLV
C.8.4	Instaurer avec IDFM une instance de suivi semestrielle des points durs bus pilotée par le SIEMU.	X	X	Fonctionnement	SIEMU, IDFM		CAMG, VEA, CC Val Briard, Exploitant réseau bus MLV
Améliorer l'information et le confort de l'usager							
C.8.5	Développer les abris-voyageurs sur le territoire ou à minima des poteaux lorsque les abris-voyageurs ne sont pas envisageables	X	X	Environ 7000-8000 € / par abri pour l'achat et la pose Environ 800€/ poteau	VEA, CAMG, CC Val Briard, Communes, EPA, CD77		SIEMU, CAMG, Exploitant réseau bus MLV
C.8.6	Communiquer avec l'exploitant du réseau pour favoriser une installation rapide des mobiliers de support d'information voyageurs lorsqu'ils sont manquants	X	X	Fonctionnement	SIEMU, Exploitant réseau bus MLV		VEA, CC Val Briard, Communes, EPA, CD77
C.8.7	Réaliser un bilan du service de descente à la demande à partir de 22h existant et étudier le déploiement du dispositif sur les lignes majeures.	X	X	Fonctionnement	IDFM, Exploitant réseau bus MLV		SIEMU
C.8.8	Renforcer l'efficacité de l'information du territoire en cas de situation perturbée (plan neige, PTA, travaux, évènements)	X	X	Fonctionnement	SIEMU		

Annexe 8.1 : Localisation des points durs de circulation bus sur le territoire Zoom Lagny-sur-Marne, Thorigny et Pomponne



N°	Localisation	Difficulté	MOA proposée
1	Gare routière Lagny /Thorigny/Pomponne	sortie de gare routière, voie mutualisée avec les VL	SPLA, CAMG
2	Gare routière Lagny /Thorigny/Pomponne	entrée gare routière : stationnement sauvage sur la voie bus dédiée --> dépassement des bus sur la voie opposée	SPLA, CAMG
3	Croisement rue de Claye/Poincaré	Sortie de Thorigny en raison de la circulation et du phasage de feu peu favorable aux véhicules sortant de Poincaré	CAMG , Thorigny-sur-Marne
4	Centre de Lagny-sur-Marne	Goulot d'étranglement dans Lagny-sur-Marne (franchissement voies ferrées et Marne)	Lagny-sur-Marne / SPLA / CAMG
5	Lagny-sur-Marne Est carrefour Bd Charpentier / Saint-Laurent	Difficulté d'insertion d'ouest en est à cause du flux de circulation important provenant du sud en priorité à droite	Lagny-sur-Marne /CAMG
6	Rue Brébion	Conflits avec les déposes-reprises des parents d'élèves	Lagny-sur-Marne
7	Entrée sud de Lagny-sur-Marne	Impact de l'enchaînement de carrefours à feux	?
8	Lagny-sur-Marne Est Carrefour rue Lorraine / rue St Denis	Difficulté des bus à s'insérer dans la rue Saint- Denis depuis la rue Lorraine	Lagny-sur-Marne /CAMG?
9	Entrée est de Lagny-sur-Marne	?	?
10	gare routière lycée Van Dongen	La giration du bus entraine un balayement de l'espace d'attente des élèves + Problématique de stationnement VL	Lagny-sur-Marne / Région

Annexe 8.2 : Localisation des points durs de circulation bus sur le territoire Zoom Torcy – Collégien – Bussy-Saint-Georges



N°	Localisation	Difficulté	MOA proposée
11	Gare routière de Torcy	Feu trop court en sortie de gare	CAPVM
12	Stationnement Collège Schoelcher	Stationnement illicite sur zébra obligeant la montée sur voie	Torcy
13	Carrefour Av. Michel Chartier /RD406 (Collégien)	Insertion dangereuse du bus en raison de la vitesse sur la RD406	CAMG
14	Place du Clos à Bussy-Saint-Georges	Stationnement anarchiques, pics de circulation	Bussy-Saint-Georges
15	Croisement Boulevard de Lagny <> André Malraux à BSG	Bus pris dans le circulation en raison des remontées de files induites par le flux de voitures souhaitant tourner à gauche. Shunt des véhicules par la contre-allée.	BSG
16	Franchissement autoroute /échangeur	Insertion difficile du bus dans le flux de circulation	CD77
17	Avenue du Général de Gaulle à Bussy-Saint-Georges	Enchaînements de feux tricolores	BSG

NB : Le point dur n°11 à Torcy a été écarté suite au retour de la CAPVM. Ce sujet a été discuté avec les acteurs de la mobilité : le gestionnaire RATP de la gare routière, les transporteurs dont Transdev MLV et la commune de Torcy. Il en résulte que la durée de feu, bien que courte, ne peut être allongée sans pénaliser les autres mouvements.

Annexe 8.3 : Localisation des points durs de circulation bus sur le territoire Zoom Chanteloup – Montévrain - Serris



N°	Localisation	Difficulté	MOA proposée
18	Giratoires RD231	Sous dimensionnement des giratoires ne permettant pas le passage de front d'un bus et d'un autre véhicule	CD77
19	RD231	Sécurisation des arrêts en ligne	CD77
20	Clos du chêne Carrefour RD231/ Boulevard de la Plaine	Feux dont le temps de rouge est trop dimensionné	CAMG
21	RD231 x Rue de Rome	Remontées de files de heures de pointe	CD77
22	Clos du chêne RD231/Rue de Fontenelle	Fort mouvement de tourne-à-gauche (sud vers ZAC) : surlargeur de tourne-à-gauche trop courte impactant flux tout droit	CD77
23	Insertion giratoire RD231/Avenue de l'Europe en direction de Bussy/Lagny	Difficultés d'insertion en raison du flux continu de véhicules	CD77
24	RD231 X Gondoire	Les véhicules en tourne-à-droite (TAD) depuis le sud s'insèrent dans couloir bus Gondoire et stockage des véhicules légers sur TAD bus	CD77
25	Carrefour C0	Congestion accentuée par l'augmentation du trafic	EPA (TCSP EVE)
26	Cours de la Gondoire et carrefour T9	Plusieurs feux tricolores sans onde verte. Feux tricolores alors que la voirie perpendiculaire n'est pas ouverte	Serris / Montévrain
27	Sortie gare routière de Serris Val d'Europe	Boucle de feu non remise en place après les travaux de création d'une voie de sortie VL (alors qu'il s'agit d'une gare routière en développement)	EPA
31	RD231 entre RD345 et la RD344a	Saturation et congestion	CD77

NB : les lignes encadrées en vert ☐ sont celles qui ont obtenu un engagement au plan d'actions du PLM. A ce jour, les autres point durs ne sont pas traités.

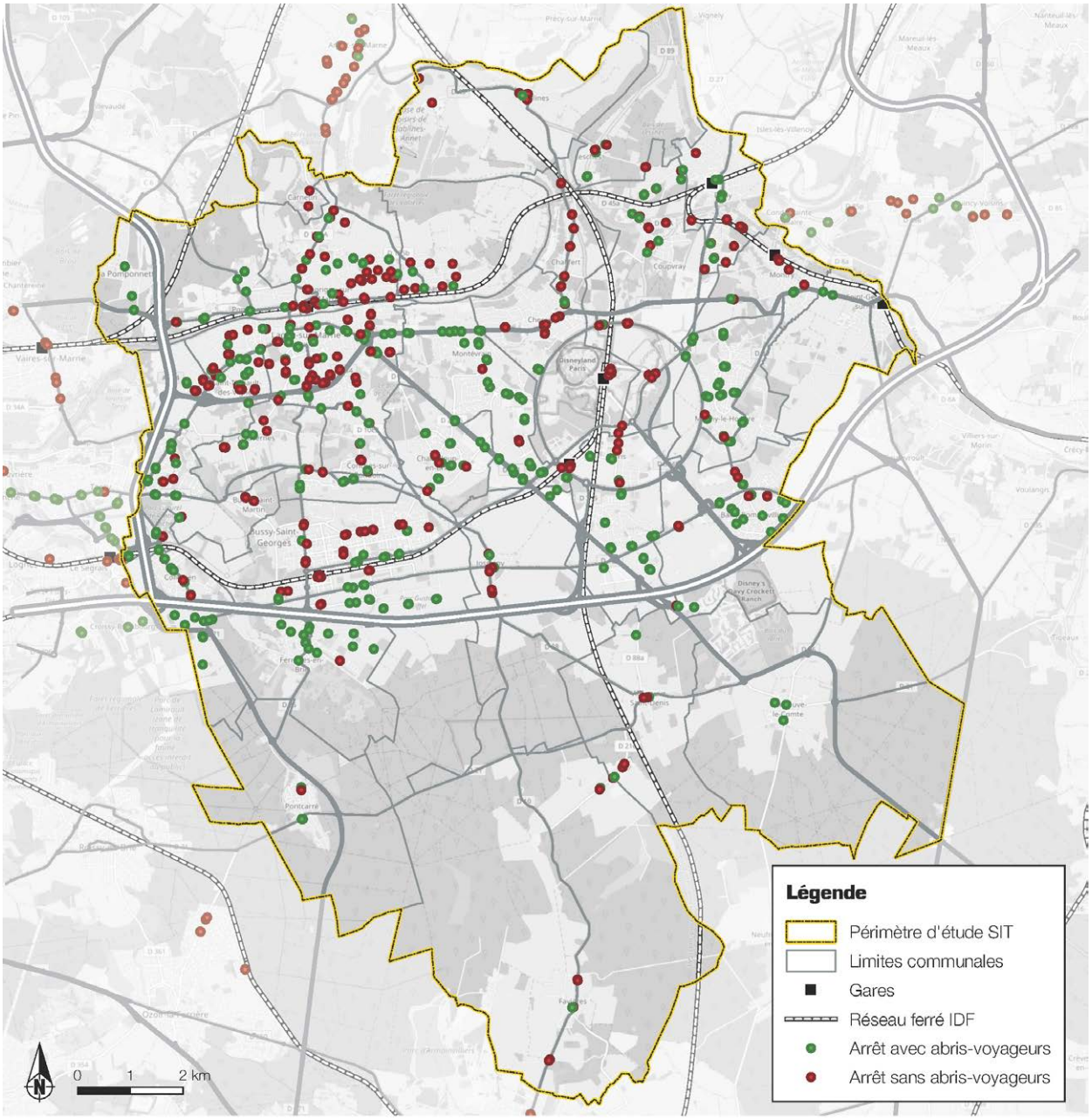
Annexe 8.4 : Localisation des points durs de circulation bus sur le territoire
Zooms Coupvray - Bailly-Romainvilliers - Villeneuve-Saint-Denis - Villeuneuve-le-Comte



N°	Localisation	Difficulté	MOA proposée
28	Problématiques de voirie / stationnement dans Coupvray	La giration Rue Saint-Pierre / Saint-Denis	IDFM / Coupvray
29	Intersection RD5d <> Avenue de la Font Douce	Tourne-à-gauche du bus en sortie de l'avenue de la Font Douce difficile lorsque la voie de tourne-à-gauche VL est saturé devant la ligne de stop.	VEA, Esbly
30	RD406 ou intersection avec la RD406	Saturation du trafic en raison du shunt de l'autoroute	CD77
32	RD231 sud	Saturation et congestion	CD77

NB : les lignes encadrées en vert ☐ sont celles qui ont obtenu un engagement au plan d'actions du PLM. A ce jour, les autres point durs ne sont pas traités.

Annexe 8.5 : Etat des lieux de l'équipement en abris-voyageurs



09 Redéployer l'offre bus pour mieux répondre aux besoins

Rattachement au PDUIF

- Volet socle obligatoire des actions à intégrer aux Plans Locaux des Mobilités d'Ile-de-France
- Défi 2 - Action 2.4 – Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé

Rappel du diagnostic

Le réseau de bus assure aujourd'hui une desserte fine du territoire, limitant l'attractivité nécessaire au report modal : toutes les communes sont desservies, mais les cadences et les amplitudes horaires proposées sur la majorité des lignes du réseau sont faibles.

De plus, le territoire connait un développement urbain important. Le réseau bus doit donc évoluer de manière permanente afin d'anticiper la desserte des nouveaux quartiers.

Les moyens et ressources étant limités pour développer le réseau, il n'est pas possible de renforcer l'ensemble des cadences des lignes. Il est donc nécessaire d'adopter **une réelle stratégie de structuration du réseau de bus.**

Cette stratégie devra s'articuler autour des principes suivants :

- renforcer les lignes structurantes du réseau afin d'inciter au report modal ;
- maintenir des dessertes sur les secteurs moins denses du territoire, afin de ne pas risquer d'accentuer l'hétérogénéité du territoire ;
- anticiper la desserte bus en amont des développements urbains en privilégiant des itinéraires directs sur les voiries principales et en favorisant / encourageant le rabattement en modes doux vers les points d'arrêt.

A noter que le service de Transport à la Demande (TAD) est actuellement peu utilisé, excepté par les communes du nord Marne. **Ce service complémentaire au réseau de bus réguliers devra être repensé en cohérence avec l'évolution du réseau bus.**

Principaux objectifs visés

- Améliorer la performance et l'attractivité du réseau bus pour qu'il incite au report modal, en proposant une offre de bus lisible et rationnalisée.
- Orienter les développements d'offre de la DSP 10 dans le sens d'une meilleure attractivité de l'offre bus en rendant cette dernière plus performante et plus lisible sur les liaisons structurantes.

- **Anticiper l'évolution du réseau de bus**
  - **Réaliser une étude de restructuration du TAD** dans l'objectif d'optimiser le service et de mieux répondre aux besoins des secteurs les moins denses.
  - **Mettre en œuvre les conclusions de l'étude de restructuration du TAD**.
  - **Communiquer le service de TAD auprès des habitants et usagers du territoire** (par exemple via les sites internet des acteurs de la mobilité sur le territoire).
  - **Etudier la mise en place de circuits spéciaux scolaires (CSS) lorsque les critères d'éligibilité à ce service sont remplis**. Il s'agit d'envisager le report de certaines courses actuellement effectuées sur le réseau régulier de bus et pouvant relever de CSS, pour alléger les contraintes d'exploitations.
  - **Constituer et animer un groupe de travail sur les sous-lignes à vocation scolaire du réseau de bus** associant le SIEMU, la Région et le Département (sujets de carte scolaire, créations de nouveaux établissements)

- **Accompagner la réalisation des projets de transports en commun existants**
  - **Lancer les études sur les projets inscrits dans la DSP 10**, dans l'ordre de priorité établi par les agglomérations et IDFM :
    - Poursuivre la structuration du réseau : renforcer, simplifier et cadencer l'axe Lagny <> Torcy (ligne 25/29)
    - Amélioration de la desserte existante sur le quartier du Sycomore (Bussy-Saint-Georges) avec la modification de la ligne 44
    - Mise en place d'une offre de transport sur les premiers lots de la ZAC des 3 Ormes (Coupvray) avec un arrêt supplémentaire sur la RD5d (phase 1)
    - Accompagner le développement des ZAC du Couternois, du Prieuré et du Pré de Claye
    - Étude de la desserte des ZAC de Lamirault et des Portes de la Forêt (desserte à assurer sur Collégien et Croissy Beaubourg dans le cadre de la DSP10)
    - Desservir le cœur des ZAC de Coupvray (phase 2) sous réserve des ouvertures de voiries
  - **Etudier le renfort de l'offre bus sur le quartier du Sycomore.** Cette action sera menée à horizon 2024. Elle prendra en compte, dans le cadre d'une vision plus globale, l'articulation avec une desserte également de la zone de la Rucherie.
  - Au-delà des développements d'offre sur réseau de bus actés avec IDFM, étudier **la mise en œuvre de développements d'offre ponctuels en cas de charge avérée sur les lignes du réseau de Marne-la-Vallée**

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

N°	Mesure	Horizon CT 2023-2024	Horizon MT 2025-2028	Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
Anticiper l'évolution du réseau bus							
C.9.1	Réaliser une étude de restructuration du TAD	X		Fonctionnement	IDFM		SIEMU, CAMG, VEA, Exploitant réseau bus MLV
C.9.2	Mettre en œuvre les conclusions de l'étude de restructuration du TAD (2023)	X		Fonctionnement	SIEMU, IDFM, Exploitant réseau bus MLV		CAMG, VEA
C.9.3	Communiquer sur le service de TAD auprès des habitants et usagers du territoire	X	X	Fonctionnement	SIEMU, Exploitant réseau bus MLV, CAMG, VEA		
C.9.4	Etudier la mise en place de circuits spéciaux scolaires (CSS) lorsque les critères d'éligibilité à ce service sont remplis.	X	X	Fonctionnement	SIEMU, CD77		IDFM
C.9.5	Constituer et animer un groupe de travail sur les sous-lignes à vocation scolaire du réseau de bus	X	X	Fonctionnement	SIEMU, CD77, Région		CAMG, VEA, Etablissements scolaires
Accompagner la réalisation des projets de transports en commun existants							
Lancer les études sur les projets inscrits dans la DSP 10							
C.9.6	*Poursuivre la structuration du réseau : renforcer, simplifier et cadencer l'axe Lagny <> Torcy (ligne 25/29)*	X		Fonctionnement	SIEMU, IDFM, Exploitant réseau bus MLV		CAMG, Communes
C.9.7	*Améliorer de la desserte existante sur le quartier du Sycomore (Bussy-Saint-Georges) avec la modification de la ligne 44*	X		Fonctionnement	SIEMU, IDFM, Exploitant réseau bus MLV		CAMG, Bussy-Saint-Georges, EPA
C.9.8	*Mettre en place d'une offre de transport sur les premiers lots de la ZAC des 3 Ormes (Coupvray) avec un arrêt supplémentaire sur la RD5d (phase 1)*	X		Fonctionnement	SIEMU, IDFM, Exploitant réseau bus MLV		VEA, Coupvray, EPA
C.9.9	*Accompagner le développement des ZAC du Couternois, du Prieuré et du Pré de Claye*	X		Fonctionnement	SIEMU, IDFM, Exploitant réseau bus MLV		CAMG, VEA, Communes , EPA
C.9.10	*Etudier de la desserte des ZAC de Lamirault et des Portes de la Forêt*	X	X	Fonctionnement	SIEMU, IDFM, Exploitant réseau bus MLV		CAMG, Collégien, EPA
C.9.11	*Desservir le cœur des ZAC de Coupvray (phase 2) sous réserve des ouvertures de voiries*	X	X	Fonctionnement	SIEMU, IDFM, Exploitant réseau bus MLV		CAMG, Coupvray, EPA
Au-delà des développements d'offre sur réseau de bus actés dans la DSP 10							
C.9.12	Etudier le renfort de l'offre bus sur le quartier du Sycomore.	X		Fonctionnement	IDFM, SIEMU, Exploitant réseau bus MLV		CAMG, EPA
C.9.13	Etudier la mise en œuvre de développements d'offre ponctuels en cas de charge avérée sur les lignes du réseau	X	X	Fonctionnement	SIEMU, IDFM, Exploitant réseau bus MLV		CAMG, VEA, EPA

10 Accompagner la concrétisation du projet de TCSP EVE

Rattachement au PDUIF

- Défi 2 - Action 2.3 – Tramway et T Zen : une offre de transport structurante

Rappel du diagnostic

Le projet de bus à haut niveau de service en site propre Esbly-Val d'Europe (EVE) vise à relier la gare d'Esbly, située dans le centre-ville d'Esbly, au centre urbain du Val d'Europe, en passant par le pôle d'échanges multimodal de Marne-la-Vallée – Chessy. La ligne desservira également de nombreuses ZAC du territoire (ZAC de Coupvray, ZAC des Trois Ormes, Zone de l'Epinette, ZAC de Courtalin, ZAC des Studios et des Congrès, etc.) qui accueilleront un volume conséquent d'habitants et d'emplois supplémentaires (plus de 40'000 habitants + emplois supplémentaires entre 2025 et 2035)

L'offre bus sera adaptée et attractive proposant un bus toutes les 8 minutes aux heures de pointe, sur une amplitude de 5h30 à 00h30, tous les jours. 14 000 voyageurs par jour sont attendus sur cette ligne à l'horizon 2030.

Le schéma de principe a été approuvé début 2021 et l'enquête publique est planifiée pour le second semestre 2022. Les prochaines étapes seront ensuite la déclaration d'utilité publique, l'enquête parcellaire et les études détaillées. **Les travaux puis la mise en service sont prévus à l'horizon 2027.**

Il s'agit d'un projet déterminant pour garantir l'accessibilité du territoire au regard des nombreux projets de développement.

Objectif visé

- Garantir la réalisation du projet structurant du TCSP EVE d'ici 2028 (horizon du PLM).

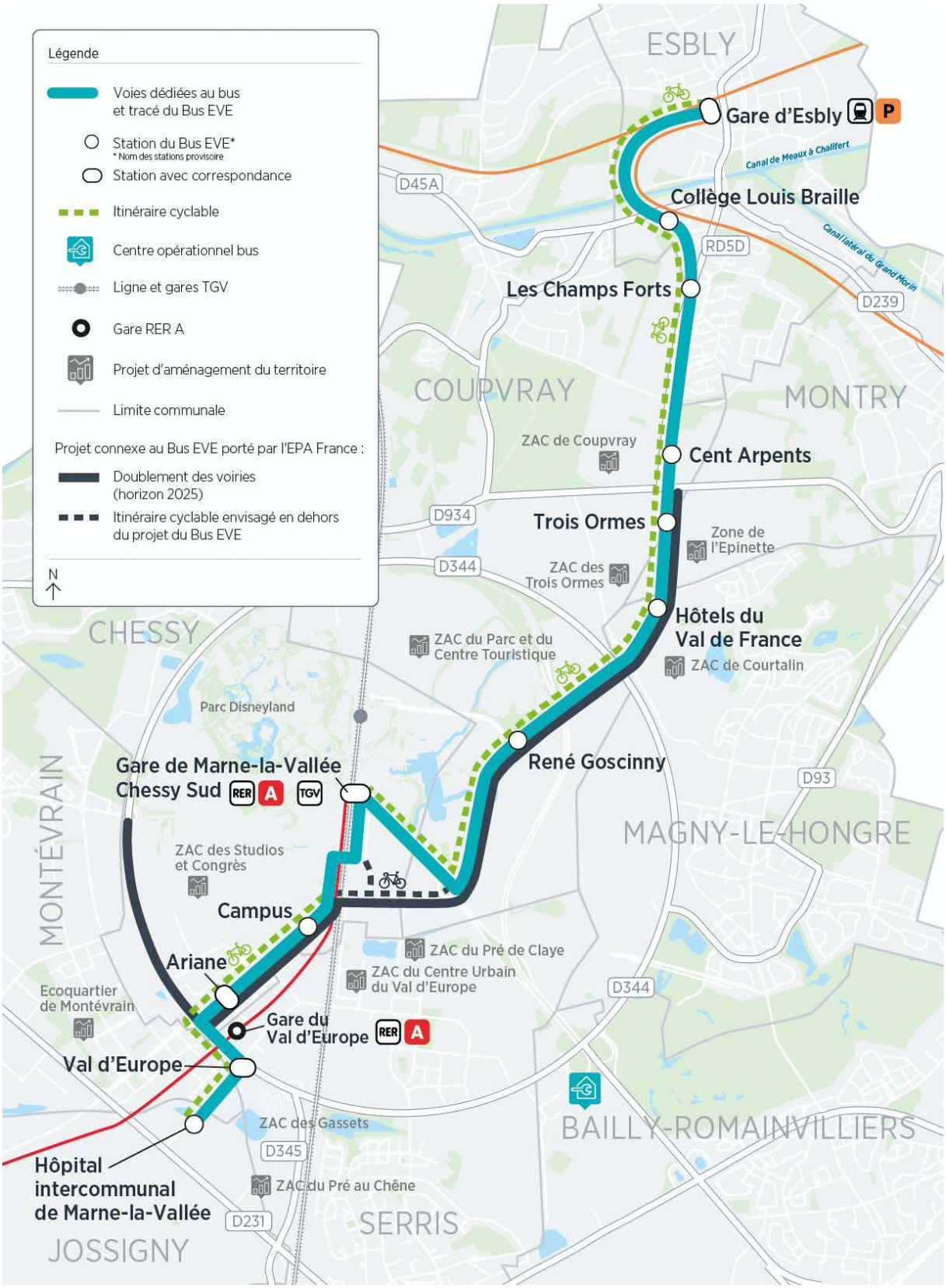
Déclinaison des mesures à mettre en place

- **Assurer une veille sur la réservation des emprises nécessaire à la réalisation du projet.**
- **Finaliser les études de maîtrise d'œuvre du TCSP EVE** (horizon 2026 -2027).
- **Réaliser les travaux du TCSP EVE et sa mise en service**.
- **Poursuivre les échanges réguliers entre SIEMU et IDFM sur le TCSP EVE et les projets connexes afin de garantir la compatibilité de ces derniers avec le projet porté par IDFM**

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

N°	Mesure	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
		CT 2023-2024	MT 2025-2028				
C.10.1	Assurer une veille sur la réservation des emprises nécessaires à la réalisation du projet	X	X	Fonctionnement	SIEMU		EPA (sur son périmètre d'intervention)
C.10.2	Finaliser les études de maîtrise d'œuvre du TCSP EVE	X	X	15,8 millions d'€ (frais de MOE et MOA)	IDFM		SIEMU, CAMG, VEA, Communes, Exploitant réseau bus MLV, EPA
C.10.3	Réaliser les travaux du TCSP EVE et sa mise en service		X	83, 9 millions d'€	IDFM	VEA, CD77, Etat	SIEMU, CAMG, Communes, EPA
C.10.4	Poursuivre les échanges réguliers entre SIEMU et IDFM sur le TCSP EVE et les projets connexes afin de garantir la compatibilité de ces derniers avec le projet porté par IDFM	X	X	Fonctionnement	SIEMU, IDFM		

Annexe 10.1 : Plan du projet de TCSP EVE



Source : https://www.iledefrance-mobilites.fr

11 Améliorer l'accessibilité PMR du réseau de bus

Rattachement au PDUIF

- Volet socle obligatoire des actions à intégrer aux Plans Locaux des Mobilités d'Ile-de-France
- Défi 6 – Action 6.1 – Rendre les transports collectifs accessibles

Rappel du diagnostic

Une ligne de bus est déclarée accessible dès lors que 100 % de ses véhicules et 70 % de ses points d'arrêt sont conformes aux normes d'accessibilité et que le personnel est formé à l'accueil et à la prise en charge des personnes en situation de handicap.

Sur le territoire, **5 lignes de bus sont déclarées accessibles depuis juin 2021 : les lignes 34, 42, 43, 22 et 27**. De plus, **8 lignes de bus sont inscrites au SDA et ne sont pas déclarées accessibles** : 13, 22, 23, 25, 26 (tronçon principal), 29, 32, 44 (tronçon principal).

Les usagers du territoire font remonter des difficultés d'accessibilité sur les lignes pourtant déclarées accessibles aux PMR : certains bus circulant sans rampe ou avec une rampe non fonctionnelle.

Les études de diagnostic et d'aménagement des points d'arrêts, ainsi que les travaux de mise en accessibilité des arrêts, ont pour maîtrise d'ouvrage les gestionnaires de voiries : communes, agglomération, département ou EPA, selon le type de voiries. Ile-de-France Mobilités propose des aides financières pour le diagnostic d'accessibilité et les travaux (à hauteur de 300€/arrêt pour le diagnostic d'accessibilité et 70% du coût total des travaux de mise en accessibilité).

Certaines communes rencontrent des difficultés pour constituer des dossiers de demande de subvention par lignes qui impliquent une certaine coordination technique et budgétaire difficile à mettre en œuvre entre les collectivités.

A noter que la mise en accessibilité des transports en commun nécessite également de la mise en accessibilité de la voirie, sujet traité dans la fiche action n°02.

Principaux objectifs visés

- Répondre aux obligations de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (mise en accessibilité aux PMR de l'ensemble des éléments de la chaîne de déplacement).
- Garantir l'accès pour tous au réseau de bus sur le territoire.
- Améliorer le confort des usagers.

Déclinaison des mesures à mettre en place

- **Réactualiser l'audit d'accessibilité réalisé en 2016 – 2017 (Etude Alyo sous maîtrise d'ouvrage SIEMU)** afin d'identifier les travaux de mise en accessibilité des points d'arrêt restant à réaliser sur le ressort territorial du Syndicat.
- **Mettre en accessibilité un maximum d'arrêts de bus d'ici 2028**. Les arrêts des lignes prioritaires inscrites au SD'AP devront être mises en accessibilité en priorité (mise en accessibilité planifiée initialement pour fin 2021).

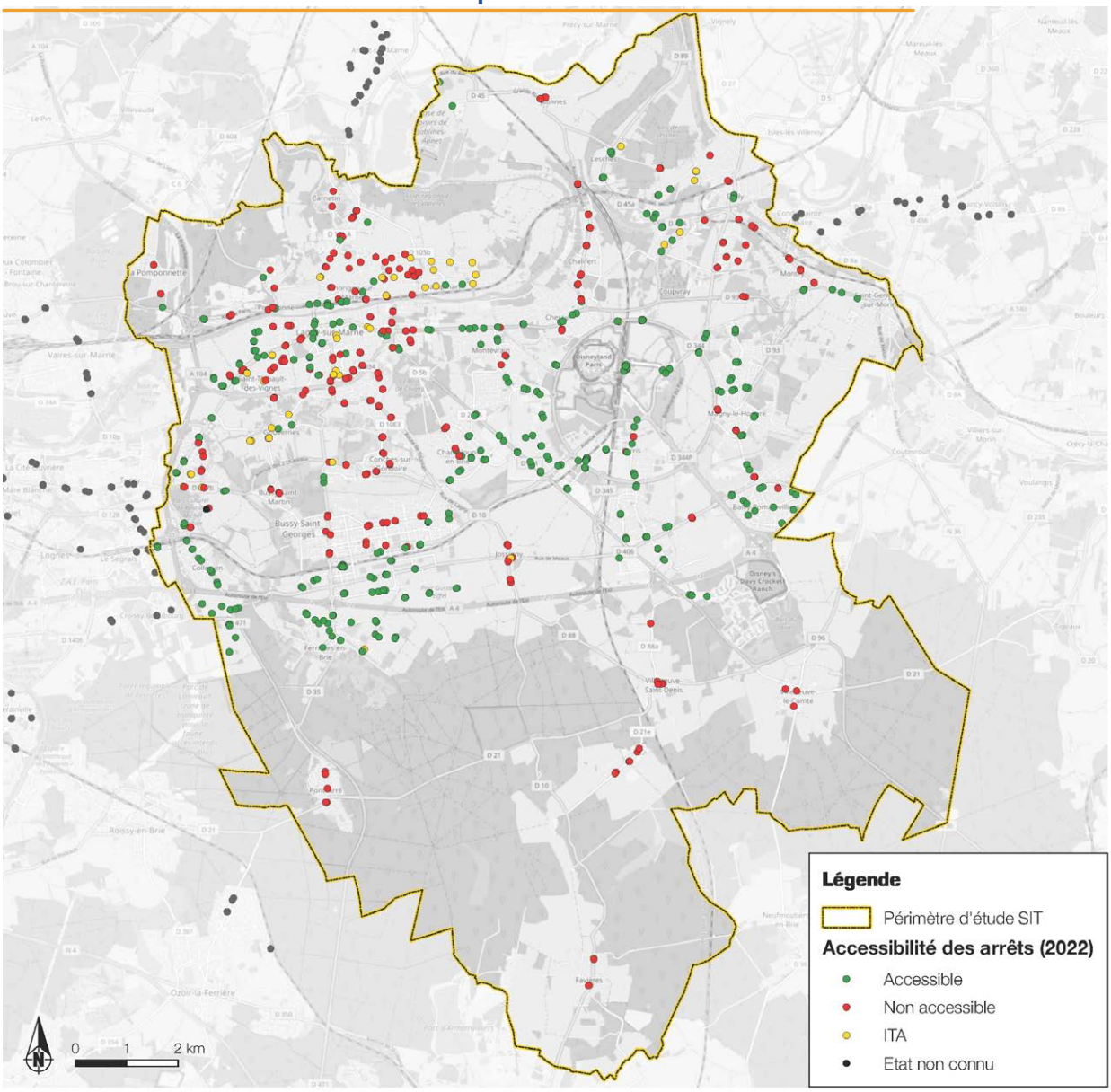
  Les objectifs de mise en accessibilité de chacun des acteurs sont précisés en annexe de la présente fiche action.

  > *Les communes de Bailly-Romainvilliers, Bussy-Saint-Georges, Carnetin, Favières, Jossigny, Lesches, Magny-le-Hongre, Saint-Germain-sur-Morin, Saint-Thibault-des-Vignes, Thorigny-sur-Marne se sont engagées dans la mise en accessibilité de **100%** de leurs arrêts de bus d'ici 2028.*
  >
  > *Les communes de Chanteloup-en-Brie, Conches-sur-Gondoire, Lagny-sur-Marne, Pontcarré, Villeneuve-le-Comte se sont se sont engagées dans la mise en accessibilité de **50%** de leurs arrêts de bus d'ici 2028.*
- **Coordonner les projets de mise en accessibilité des points d'arrêt par ligne pour accélérer la mise en accessibilité, d'ici à 2027, des arrêts de bus situés sur les lignes prioritaires du schéma directeur d'accessibilité - agendas d'accessibilité programmée (SD'AP).** Les lignes prioritaires sont les lignes 06,13, 23, 25, 26, 29, 32, 44. Le montage des dossiers de demandes de subventions à réaliser une fois le projet arrêté et leur dépose auprès d'IDFM restent du ressort du gestionnaire de voirie donc, dans la plupart des cas, des communes.
- **Apporter une aide méthodologique aux communes qui en font la demande pour faciliter la mise en accessibilité des transports et de l'espace public** : benchmark, rédaction de cahiers des charges, mise à disposition de référentiels, etc.

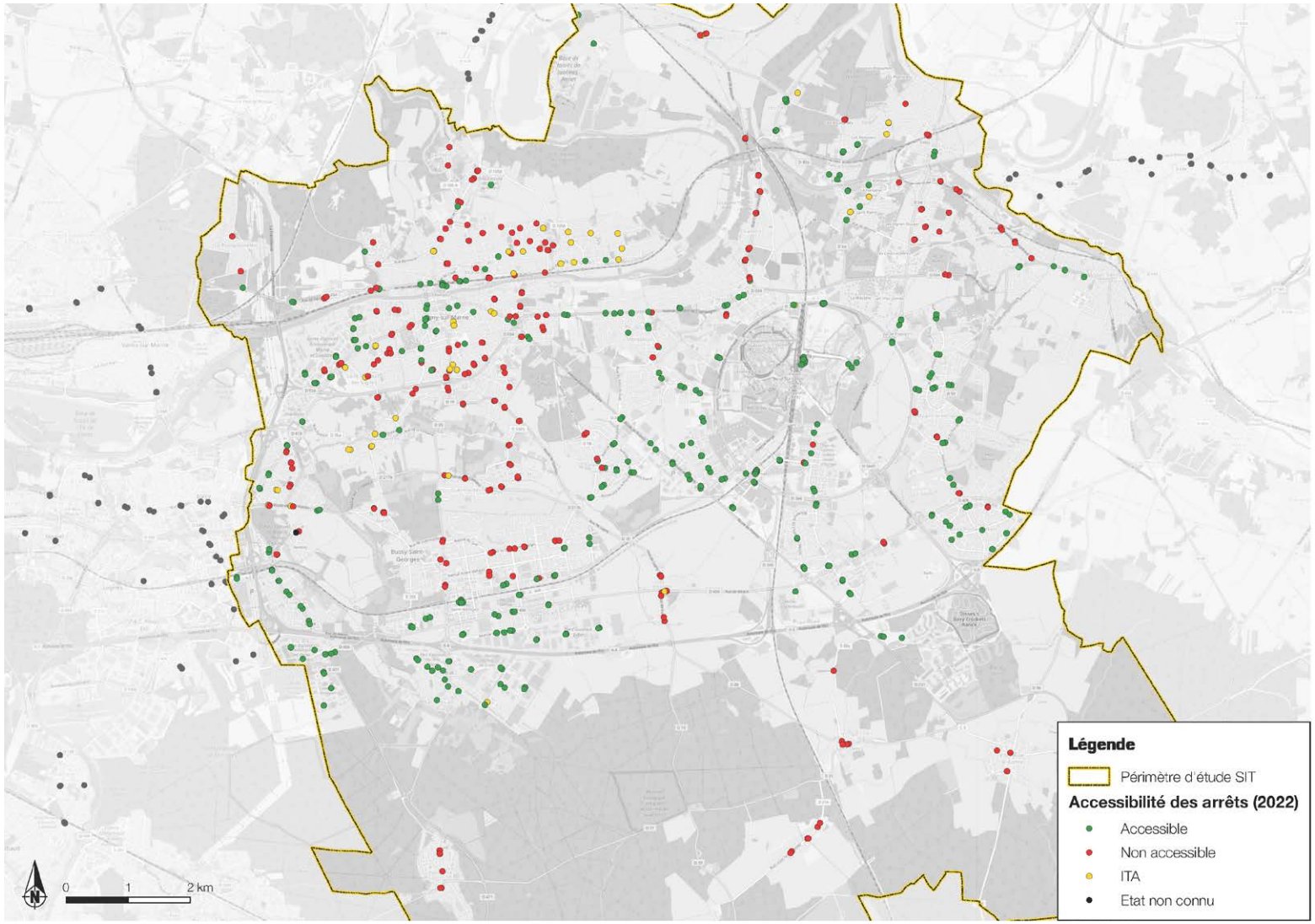
Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

N°	Mesure	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
		CT 2023-2024	MT 2025-2028				
C.11.1	Réactualiser l'audit d'accessibilité réalisé en 2016 – 2017	X		50'000€	SIEMU		CAMG, VEA, Communes, CD77
C.11.2	Mettre en accessibilité les arrêts de bus d'ici 2028.	X	X	700 000 € (cf détail par commune en annexe 11.2)	CAMG, VEA, Communes, CD77	IDFM	SIEMU
C.11.3	*En priorité, mettre en accessibilité les arrêts des lignes prioritaires inscrites au SD'AP*	X			CAMG, VEA, Communes, CD77	IDFM	SIEMU
C.11.4	Coordonner les projets de mise en accessibilité des points d'arrêt par ligne pour accélérer la mise en accessibilité, d'ici à 2027, des arrêts de bus situés sur les lignes prioritaires du SD'AP	X	X	0,25 ETP / an	SIEMU		CAMG, VEA, Communes
C.11.5	Apporter une aide méthodologique aux communes qui en font la demande pour faciliter la mise en accessibilité des transports et de l'espace public	X	X	Fonctionnement	IDFM, SIEMU		Communes, DDT77, CAMG, VEA

Annexe 11.1 : Localisation des arrêts et précisions de leur état d'accessibilité

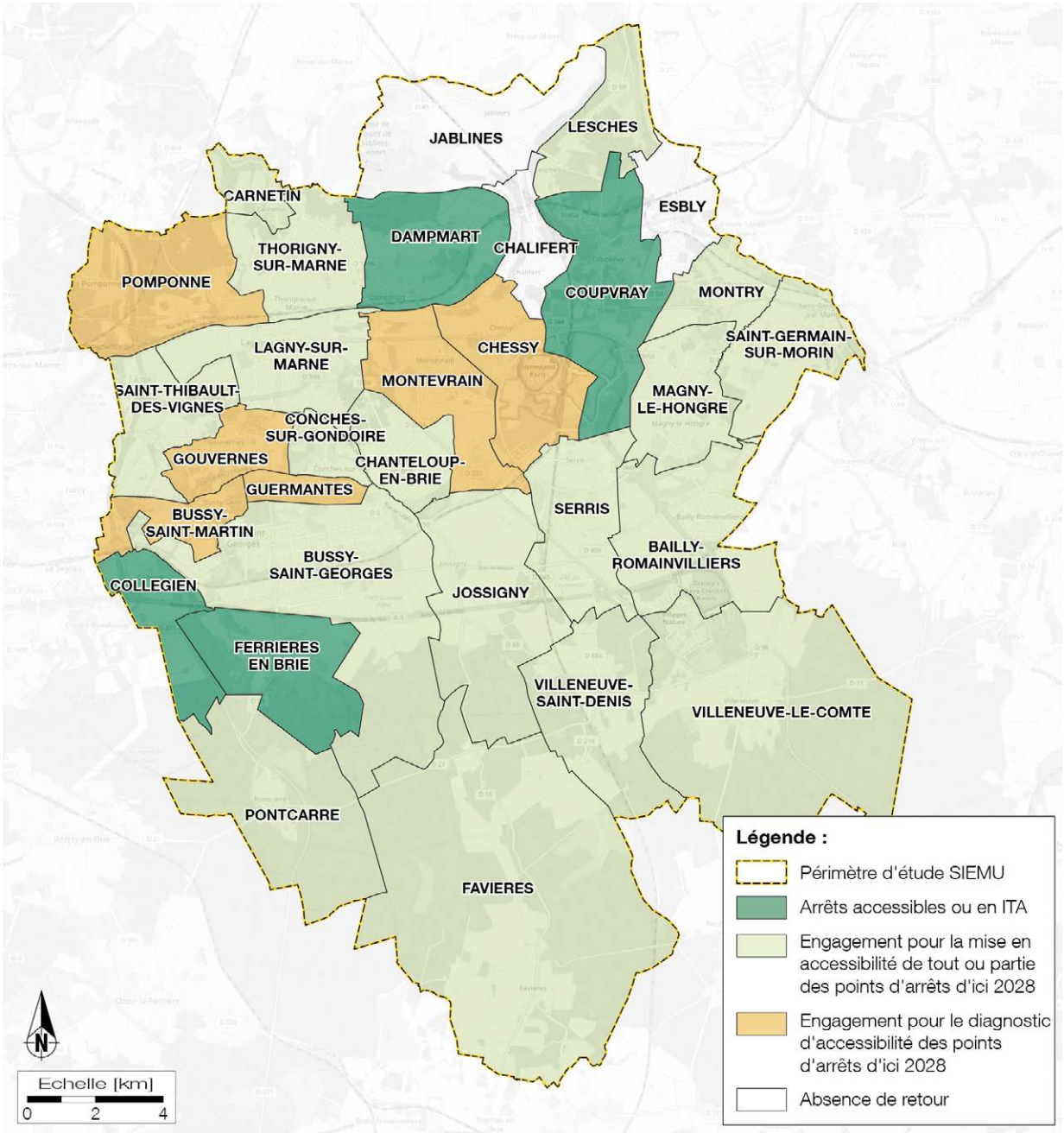


Source : données indicatives issues du précédent diagnostic de l'état d'accessibilité des arrêts 2016-2017 (Alyo), complété par la connaissance du SIEMU



Source : données indicatives issues du précédent diagnostic de l'état d'accessibilité des arrêts 2016-2017 (Alyo), complété par la connaissance du SIEMU.

Annexe 11.2 : Bilan de mise en accessibilité des arrêts de bus par commune (d'après les données à disposition du SIEMU et les retours effectués)



Communes	Arrêts tous accessibles ou en ITA	Connaissance des arrêts à rendre accessibles	Engagement sur le diagnostic de l'accessibilité	Engagement de mise en accessibilité de l'ensemble des arrêts d'ici 2028	Engagement de mise en accessibilité de 50% des arrêts d'ici 2028	*Budget*
Bailly-Romainvilliers		X		X		10 000 €
Bussy-Saint-Georges		X		X		68 000 €
Bussy-Saint-Martin	X	X				
Carnetin		X		X		25 000 €
Chalifert	Pas de retour					
Chanteloup-en-Brie		X			X	15 000 €
Chessy			X			
Conches-sur-Gondoire		X			X	40 000 €
Collégien	X					
Coupvray	X					
Dampmart	X					
Esbly	Pas de retour					
Favières		X		X		*48 000 € **
Ferrières-en-Brie	X					
Gouvernes			X			
Guermantes		X				
Jablines	Pas de retour					
Jossigny		X		X		*70 000 € **
Lagny-sur-Marne		X			X	200 000 €
Lesches		X		X		*12 500 € **
Magny-le-Hongre		X		X		100 000 €
Montévrain			X			
Montry		X		X		Non connu
Pomponne			X			210 000 €
Pontcarré					X	*34 000 € **
Saint-Germain-sur-Morin		X		X		16 000 €
Saint-Thibault-des-Vignes				X		*177 000 €**
Serris	Aucun arrêt de bus n'est sous MOA de la commune					
Thorigny-sur-Marne				X		*180 700 €**
Villeneuve-le-Comte		X			X	50 000 €
Villeneuve-Saint-Denis	Pas de retour					
Total	**6**	**13**	**4**	**10**	**6**	***734 000 €***

** Montant indicatif issu de l'étude Alyo 2016-2017 portée par le SIEMU. Le diagnostic devra faire l'objet d'une réactualisation.*

Axe C
Réseau bus

Fiche de synthèse

Indicateurs de suivi de la mise en œuvre

Ces indicateurs servent à suivre la bonne mise en œuvre des principales actions du Plan Local des Mobilités.

N° de la fiche actions	Indicateur	Valeur actuelle	Valeur objectif	Horizon objectif
08	Nombre d'instances de suivi annuelles des points durs bus menées	*sans objet*	2 instances / an	2028
08	Nombre de points durs étudiés et nombre de points durs traités, avec précision de leur localisation	31 points durs identifiés (dont 9 à l'étude ou déjà étudiés) 4 engagements de traitement dans le cadre du PLM (cf. localisation dans les annexes du PLM)	5 points durs traités minimum	2028
08	Proportion d'arrêts non équipés de dispositif d'information voyageurs	10% d'arrêts non équipés de dispositif d'information voyageurs	0% d'arrêts non équipés	2028
09	Niveau d'avancement des différentes études	-	Structuration du réseau : de l'axe Lagny <> Torcy (ligne 25/29)	2024
			Desserte sur le quartier du Sycomore avec la modification de la ligne 44	2024
			Offre de transport sur les premiers lots de la ZAC des 3 Ormes (Coupvray)	2024
			Développement des ZAC du Couternois, du Prieuré et du Pré de Claye	2024
			desserte des ZAC de Lamirault et des Portes de la Forêt	2028
			Desserte du cœur des ZAC de Coupvray (phase 2)	2028
			Renfort de l'offre bus sur le quartier du Sycomore	2024

N° de la fiche actions	Indicateur	Valeur actuelle	Valeur objectif	Horizon objectif
10	Etat d'avancement du projet de TCSP EVE	En cours d'étude	Mise en service à horizon du PLM (2028)	2028
11	Nombre d'arrêts des lignes inscrites au SDAdap mis en accessibilité	*Inconnu*	Mise en accessibilité l'ensemble des lignes inscrites au SDAdap.	2024
11	Bilan des objectifs de mise en accessibilité des arrêts des communes : non atteint / atteint	-	Diagnostic de l'état d'accessibilité des arrêts sous les MOA de Gouvernes, Pomponne, Pontcarré, Saint-Thibault-des-Vignes	2028
			100% des arrêts sous leur MOA mis en accessibilité pour Bailly-Romainvilliers, Bussy-Saint-Georges, Carnetin, Favières, Jossigny, Lesches, Magny-le-Hongre, Saint-Germain-sur-Morin, Saint-Thibault-des-Vignes, Thorigny-sur-Marne	2028
			50 % des arrêts sous leur MOA mis en accessibilité pour Chanteloup-en-Brie, Conches-sur-Gondoire, Lagny-sur-Marne, Pontcarré, Villeneuve-le-Comte	2028

Indicateurs de suivi des pratiques de mobilités (observatoire)

Les indicateurs de suivi des pratiques de mobilité permettent d'avoir une vision globale de l'évolution de la mobilité sur le territoire du SIEMU. Ils mesurent les effets de la mise en œuvre du Plan Local des Mobilités.

Indicateur	Tendance objectif
Vitesses commerciales des lignes de bus par année	→
Linéaire de voirie en site propre	↗
Evolution de la fréquence et de la fréquentation des lignes principales du réseau (notamment les lignes 34, 42, 43, 25).	↗
Part modale des transports en commun pour les déplacements domicile – travail (objectif de +0,6 pts à horizon 2028)	↗
Nombre d'usagers du service de transport à la demande	↗
Nombre d'habitants + emplois desservis par le réseau de bus sur le territoire	↗

AXE D

Intermodalité

12 Optimiser le fonctionnement des pôles d'échanges

Rattachement au PDUIF

- Volet socle obligatoire des actions à intégrer aux Plans Locaux des Mobilités d'Ile-de-France
- Défi 2 - Action 2.5– Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité

Rappel du diagnostic

La ligne de transilien P et la ligne de RER A forment les axes de transports en commun structurants du territoire du Syndicat. Les 7 gares connaissent déjà actuellement une fréquentation élevée, qui continuera encore d'augmenter avec le développement urbain du territoire.

Outre les déplacements franciliens, la gare de Marne-la-Vallée Chessy accueille également des flux nationaux voire internationaux, en lien avec sa desserte TGV et la proximité immédiate du parc d'attractions Disneyland Paris.

Ainsi, l'organisation de l'intermodalité au niveau de ces pôles d'échanges est un enjeu majeur, tant pour les usagers quotidiens que les visiteurs occasionnels. Des problématiques restent encore à traiter, notamment l'organisation des gares routières de Lagny-sur-Marne sur la ligne P et de Serris-Montévrain sur le RER A ainsi que l'organisation des correspondances bus/bus ou bus/train (par exemple entre les gares routières Nord et Sud de Marne-la-Vallée Chessy).

La marche, le bus et la voiture sont actuellement les trois principaux modes de rabattement utilisés pour se rendre en gare. Les projets de pôle engagés sur le territoire devront également viser à augmenter la part de rabattement à vélo, notamment en développant davantage de stationnement vélo sécurisé.

Enfin, outre l'intermodalité en gare, le territoire souhaite également développer de nouveaux pôles d'intermodalité en lien avec les lignes de bus express, notamment via le projet de pôle d'échange multimodal au niveau de l'échangeur du Sycomore (en cours d'études).

Principaux objectifs visés

- Augmenter l'usage des transports collectifs lourds
- Favoriser le rabattement à vélo et en bus sur les gares du territoire.
- Améliorer les conditions d'intermodalité au niveau des gares.

Déclinaison des mesures à mettre en place

- **Réaliser les projets de pôles d'échanges déjà étudiés :**
  - **Achever la restructuration du pôle gare de Bussy-Saint-Georges** (fin 2022 – début 2023).
  - **Mettre en œuvre la station multimodale de la Rucherie le long de l'autoroute A4, au niveau de l'échangeur du Sycomore.** Il s'agit de créer un pôle multimodal connectant le réseau autoroutier, le réseau de bus express, des lignes de covoiturage, et d'offrir des rabattements facilités (à pied, à vélo, en voiture). Ce projet est en cours de discussion, notamment concernant son financement. *L'opportunité de développer des lignes de bus express sur l'A4 est en cours d'analyse par Île-de-France Mobilités et dépend également des conditions de circulation des bus (notamment par le biais de voies réservées)..*

- **Mener des études sur les autres pôles d'échanges du territoire :**

  Ces études prendront en compte la situation projetée avec les nouvelles infrastructures ferroviaires du Grand Paris : notamment l'arrivée de la ligne 15 sud.
  - **Réaliser l'étude du pôle d'échanges du Val d'Europe**. Cette étude, actuellement en cours, devra s'achever au premier trimestre 2023. Elle devra notamment permettre d'anticiper les problèmes de saturation de la gare routière et les éventuels besoins d'évolution de l'offre P+R.
  - **Réaliser une nouvelle étude de pôle sur Esbly portant sur 2 horizons : avant et après l'arrivée du TCSP EVE.** L'objectif est d'améliorer l'intermodalité du pôle-gare sans attendre l'arrivée du TCSP EVE (horizon 2027).
  - **Réaliser une étude de pôle sur le pôle gare de Lagny - Thorigny**. Cette étude vise notamment à solutionner les problèmes liés aux gares routières (gare nord éclatée, gare routière sud bientôt saturée) et à la congestion routière qui pénalise le secteur (mise en place de solutions de rabattement etc.)
  - **Etudier les opportunités foncières afin de reconfigurer les espaces de dépose / reprise / régulation sur la gare routière nord dans le cadre de l'étude du cœur urbain de Lagny-sur-Marne / Thorigny-sur-Marne**. En effet, sans récupération d'espace foncier, les marges de manœuvre permettant le traitement de la gare routière nord resteront limitées.
  - **Etudier les possibilités de faciliter la correspondance entre les deux gares routières de Chessy (amélioration de l'information et du jalonnement)**

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

N°	Mesure	Horizon CT 2023-2024	Horizon MT 2025-2028	Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
Réaliser les projets de pôles d'échanges déjà étudiés							
D.12.1	Achever la restructuration du pôle gare de Bussy-Saint-Georges	X		Déjà engagé	CAMG, Bussy-Saint-Georges, EPA	IDFM	SIEMU
D.12.2	Mettre en œuvre la station multimodale de la Rucherie le long de l'autoroute A4		X	En cours d'études	SANEF	Région, Etat	CAMG, Communes, IDFM, CD77, EPA
Mener des études sur les autres pôles d'échanges du territoire							
D.12.3	Réaliser l'étude du pôle d'échanges du Val d'Europe	X	X	81 000 €	CAMG, VEA	IDFM	SIEMU, Communes, EPA, CD77, Région, RATP, Exploitant réseau bus MLV, Disney
D.12.4	Réaliser une nouvelle étude de pôle sur Esbly portant sur 2 horizons : avant et après l'arrivée du TCSP EVE.	X		100 000 €	VEA	IDFM	SIEMU, Communes
D.12.5	Etudier les opportunités foncières afin de reconfigurer les espaces de dépose / reprise / régulation sur la gare routière nord dans le cadre de l'étude du cœur urbain de Lagny-sur-Marne / Thorigny-sur-Marne.	X		Fonctionnement	SPLA M&G		SIEMU, CAMG, Communes, IDFM, Exploitant réseau bus MLV
D.12.6	Réaliser une étude de pôle sur le pôle de Lagny - Thorigny	X	X	100 000 €	SPLA M&G, CAMG		SIEMU, CAMG, IDFM, Exploitant réseau bus MLV, Communes
D.12.7	Etudier les possibilités de faciliter la correspondance entre les deux gares routières de Chessy (amélioration de l'information et du jalonnement)	X		En cours d'études	VEA, Disney		EPA, SIEMU, Communes, IDFM, Exploitant réseau bus MLV

Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

- Avancement des études de pôles sur le territoire et des travaux de mise en œuvre

13 Permettre le rabattement en véhicule particulier sur les gares du territoire tout en incitant à l'usage des autres modes

Rattachement au PDUIF

- Volet socle obligatoire des actions à intégrer aux Plans Locaux des Mobilités d'Ile-de-France
- Défi 2 - Action 2.5– Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité

Rappel du diagnostic

La voiture est un des modes de rabattement les plus utilisés pour rejoindre les gares du territoire. Les 5 principales gares du territoire disposent d'une offre de stationnement en gare, seul le parking de Marne-la-Vallée Chessy n'est pas un P+R labelisé.

Cependant, la demande de stationnement en rabattement sur les gares est aujourd'hui supérieure à l'offre des parkings relais existants, **ce qui génère des reports vers les autres gares proches du territoire** (en particulier vers la gare de Torcy disposant d'un parking relais gratuit de plus de 1000 places), **ainsi que vers des parkings gratuits de centres commerciaux** (centre commercial Val d'Europe, Bay 2).De plus, ces rabattements en voiture sont issus en grande majorité du territoire : à plus de 90% vers les gares de la ligne P et à 80% vers les gares de Bussy-Saint-Georges et Marne-La-Vallée Chessy.

Ces saturations ou l'absence d'une offre adaptée incitent alors de nombreux automobilistes à effectuer la totalité de leur trajet en voiture.

Par ailleurs, la CAPVM a pour projet de labelliser le parc-relais de Torcy suivant le Schéma directeur des parcs-relais d'IDFM. En conséquence, il est prévu que ce parking devienne réglementé et payant à moyen terme, sauf pour les détenteurs d'un abonnement annuel aux transports en commun. Ceci pourra avoir une influence sur les habitudes de rabattement en gare en véhicule, pour les habitants du territoire.

Au regard de ces évolutions et des difficultés rencontrées actuellement, il est donc nécessaire de mener **une réflexion globale sur les parkings-relais du territoire, leurs capacités et leur gestion**. Cette réflexion visera à **encourager le rabattement vers le réseau ferré, tout en développant également l'utilisation des modes alternatifs à l'automobile** (en bus et à vélo) sur les trajets vers les gares.

Principaux objectifs visés

- Favoriser l'usage des transports en commun en alternative à la voiture
- Trouver un équilibre pour permettre le rabattement automobile sur les gares du territoire tout en incitant à l'usage des autres modes.
- Anticiper les impacts de possibles évolutions des offres de stationnement en termes de tarification (passage au payant de certains parcs, fermeture de l'accès ou tarification dissuasive sur des parkings privés).

Déclinaison des mesures à mettre en place

- **Etudier l'opportunité de création de nouvelles capacités de stationnement de rabattement automobile à proximité des gares du réseau ferré** (tout en visant à ne pas favoriser le rabattement voiture au détriment des autres modes). Cette étude devra notamment :
- **Renforcer le contrôle du respect de la réglementation du stationnement à proximité des gares** (cf. fiche action n°16). L'objectif est d'encourager le report sur les P+R du territoire, voire même le report sur d'autres modes que la voiture.
- **Maintenir le dialogue avec les gestionnaires des centres commerciaux situés à proximité des gares**, afin de connaitre les évolutions attendues sur le devenir de leurs parkings (évolution nombre de places, tarification, contrôle d'accès)

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

N°	Mesure	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
		CT 2023-2024	MT 2025-2028				
D.13.1	Etudier l'opportunité de création de nouvelles capacités de stationnement de rabattement automobile à proximité des gares du réseau ferré.	X		50 000 €	CAMG, VEA		SIEMU, IDFM, Gestionnaires de parkings
E.16.4	Renforcer le contrôle du respect de la réglementation du stationnement à proximité des gares (cf. partie stationnement).	Cf action 16	Cf action 16	Cf action 16	Cf action 16	Cf action 16	Cf action 16
D.13.2	Maintenir le dialogue avec les gestionnaires des centres commerciaux situés à proximité des gares.	X	X	Fonctionnement	CAMG, VEA		SIEMU

Axe A
Partage de l'espace public

Fiche de synthèse

Indicateurs de suivi de la mise en œuvre

Ces indicateurs servent à suivre la bonne mise en œuvre des principales actions du Plan Local des Mobilités.

N° de la fiche actions	Indicateur	Valeur actuelle	Valeur objectif	Horizon objectif
12	Avancement des études de pôles sur le territoire et des travaux de mise en œuvre	-	Restructuration du pôle gare de Bussy-Saint-Georges	2024
			Mise en œuvre la station multimodale de la Rucherie le long de l'autoroute A4	2028
			Etude du pôle d'échanges du Val d'Europe	2028
			Nouvelle étude de pôle sur Esbly portant sur 2 horizons : avant et après l'arrivée du TCSP EVE	2024
			Etude des opportunités foncières afin de reconfigurer les espaces de dépose / reprise / régulation sur la gare routière nord dans le cadre de l'étude du cœur urbain de Lagny-sur- Marne / Thorigny-sur-Marne	2024
			Etude de pôle sur le pôle de Lagny - Thorigny réalisée à horizon du PLM	2028
			Etude des possibilités de faciliter la correspondance entre les deux gares routières de Chess	2024
13	Avancement de l'étude d'opportunité	-	Etude finalisée	2028

Indicateurs de suivi des pratiques de mobilités (observatoire)

Les indicateurs de suivi des pratiques de mobilité permettent d'avoir une vision globale de l'évolution de la mobilité sur le territoire du SIEMU. Ils mesurent les effets de la mise en œuvre du Plan Local des Mobilités.

Indicateur	Tendance objectif
Répartition des entrants par mode (données de rabattement en gare)	↗ de la part de rabattement en modes alternatifs à la voiture

AXE E

Automobile

14 Créer de nouvelles infrastructures routières en lien avec le développement du territoire

Rattachement au PDUIF

- Sans objet

Rappel du diagnostic

Le territoire du Syndicat dispose actuellement d'un accès privilégié au réseau autoroutier, avec l'autoroute A4 qui traverse le territoire d'est en ouest, et la francilienne (A104) qui longe le territoire sur sa frange ouest.

Bien que structurants, ces axes du réseau franciliens sont toutefois soumis à des phénomènes de perturbations et de saturations régulières, générant alors des reports sur le réseau départemental (RD231, RD934) voire sur le réseau local, en traversée de certains centres-bourgs. Plusieurs points durs de circulation sont identifiés, par exemple le pont en X, le shunt du péage de Coutevroult à travers la commune de Bailly-Romainvilliers, le shunt de la RD231 par le bourg de Villeneuve-le-Comte …De plus, des problèmes de sécurité découlent également de ces congestions routières, en particulier des remontées de files accidentogènes en sortie d'autoroute (cf annexe 15.1).

Bien que le Plan Local des Mobilités vise à réduire la part modale de la voiture, la voiture restera encore dans les prochaines années le mode de transport principal sur ce territoire périurbain (plus de 60% de part modale automobile pour les déplacements domicile-travail en lien avec le territoire, INSEE 2019), De plus, au regard du fort développement urbain attendu, une augmentation du trafic global du territoire est donc prévisible. Les problématiques de congestion impactant l'accessibilité du territoire mais aussi la vie locale risquent donc encore de se renforcer au cours des prochaines années.

Le territoire devra donc anticiper ces évolutions, notamment via la réalisation de plusieurs projets routiers majeurs pour répondre au besoin de desserte de nouveaux quartiers (projet de l'échangeur du Sycomore), résoudre les problématiques ponctuelles de saturation et de sécurité (doublement de la RD345) et la saturation sur des axes hiérarchiques (doublement des axes avenue Hergé, Schumann et RD5d).

Enfin, les études de projets routiers inscrites dans ce plan d'actions, ou les études de projets urbains, devront également permettre de requestionner localement la hiérarchie du réseau routier.

Principal objectif visé

- Garantir l'accessibilité routière du territoire, en accompagnement du développement urbain

Déclinaison des mesures à mettre en place

L'ensemble des projets routiers sont localisés dans l'annexe de la présente fiche action (annexe 14.1).

- **Réaliser le doublement des axes avenue Hergé** (le long du triangle de Bellesmes)**, Schumann et RD5d** en 2026-2027 ;
- **Réaliser le doublement de l'avenue Hergé** entre le boulevard du Grand Fossé et les voies ferrées ;
- **Réaliser le diffuseur du Sycomore**, permettant d'offrir des accès directs à la future ZAC de la Rucherie, à l'écoquartier du Sycomore et de désengorger l'axe de l'avenue du Général de Gaulle dans Bussy-Saint-Georges. Le pont créé dans le cadre de cet aménagement permettra également une meilleure desserte bus et modes actifs.
- **Réaliser l'élargissement du carrefour de l'obélisque** (au croisement de la RD231 et de la RN36). Ce projet est financé dans le cadre du CPER 2015-2020. Les travaux sont planifiés pour l'automne 2022.
- **Finaliser l'étude et la réalisation du barreau A4-RD96 (mise en service horizon 2024)**.

  Chaque jour le trafic sur la route départementale RD406 dans la direction de Bailly-Romainvilliers est saturé car elle permet d'éviter la barrière de péage de Coutevroult. Afin de diminuer le trafic, un barreau sera construit sur les Communes de Bailly-Romainvilliers et Coutevroult. Ce nouveau barreau s'étendra sur une longueur d'environ 2 kilomètres, en reliant la RD96 et la bretelle d'accès à l'autoroute A4 Est depuis le Sud. Ainsi, le trafic sur la RD406 sera allégé, et en outre, les conditions de vie des habitants et des usagers seront améliorées.

  Aussi, ce nouveau barreau sera complété de liaisons douces s'inscrivant dans le cadre du projet Villages Nature Paris, afin de développer les mobilités alternatives comme le vélo entre Villeneuve-le-Comte et Bailly-Romainvilliers.

- **Finaliser l'étude et réaliser le doublement de la RD345**.
- **Finaliser l'étude du projet de liaison RD 934 - RD 404 permettant le contournement des Communes de Chalifert et Jablines.**

  Le contournement de Chalifert est un barreau bidirectionnel à 2x1 voies entre la RD 934 à Coupvray et la RD 45 à Chalifert. Il est étudié en concertation avec la ZAC de la Dhuis sur la commune de Coupvray et la ZAC Saint-Eloi sur la commune de Chalifert. Une partie de son tracé est compris dans la ZAC de la Dhuis, et nécessite une coordination de ces opérations. Cette opération prioritaire pour le département s'inscrit dans un barreau reliant la RD 934 (Marne-la-Vallée) à la RN 3 (Aéroport Roissy-Charles de Gaulle), via la RD 404 et le futur contournement de Jablines au Sud des voies ferrées SNCF.

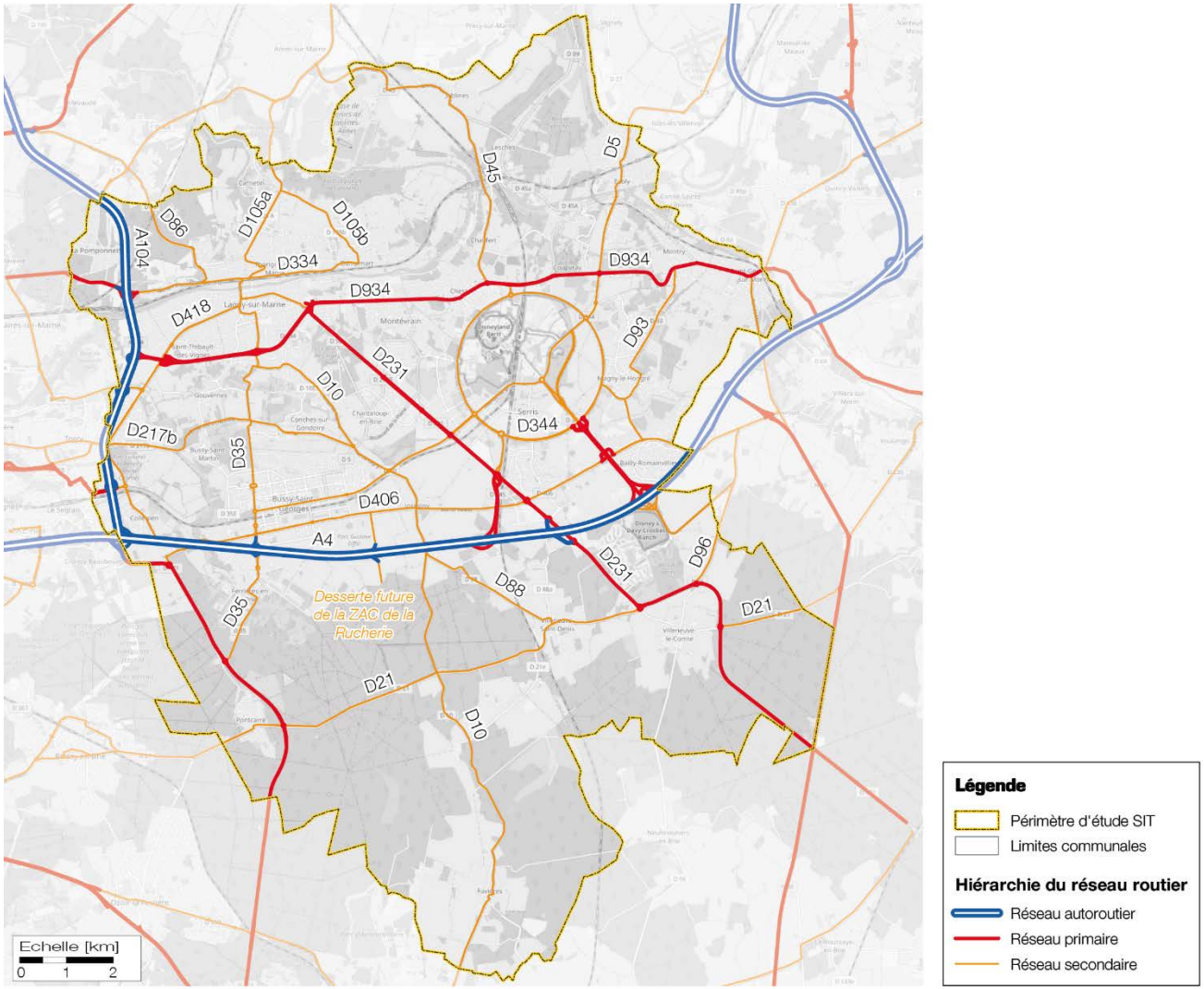
  Sa réalisation est prévue hors temporalité du PLM.

- **Etudier les solutions de réaménagement du pont en X**. Celles-ci seront étudiées dans le cadre de l'étude du cœur urbain de Marne et Gondoire.
- **Etudier le doublement de la RD 231 entre les RD 344a et RD 345**.
- **Etudier la mise en œuvre de solutions visant à limiter le trafic de transit dans le centre-ville de Collégien**
- **Etudier l'opportunité de réaliser l'échangeur Lilandry**, en lien avec le développement urbain de la ZAC de Lilandry (dans le cadre de l'étude stratégique de l'EPA sur un périmètre incluant le Val d'Europe et les territoires voisins).

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

N°	Mesure	Horizon CT 2023-2024	Horizon MT 2025-2028	Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
E.14.1	Réaliser le doublement de l'axe avenue Hergé, Schuman et RD5 (horizon 2026-2027)		X	13,4 millions d'€ *budget travaux hors ouvrage d'art*	EPA *(MOA restant à définir sur les carrefours)*	*Partenaires financeurs restant à préciser*	SIEMU, VEA, Communes, IDFM, CD77, Région
E.14.2	Réaliser le doublement de l'avenue Hergé entre le boulevard du Grand Fossé et la voie ferrée (horizon 2024)	X		5,6 millions d'€ *budget travaux hors ouvrage d'art*	EPA	*Partenaires financeurs restant à préciser*	SIEMU, VEA, Communes, IDFM, CD77, Région
E.14.3	Réaliser le diffuseur du Sycomore (horizon 2025)		X	Non communiqué	SANEF	EPA	SIEMU, CAMG
E.14.4	Réaliser l'élargissement du carrefour de l'obélisque (au croisement de la RD231 et de la RN36)	X		Non communiqué	Etat, Région		SIEMU, VEA, Communes, CD77
E.14.5	Finaliser l'étude et la réalisation du barreau A4-RD96 (mise en service horizon 2024)	X		10 millions d'€	CD77	Etat, Région	SIEMU, VEA, Communes, SANEF
E.14.6	Finaliser l'étude et réaliser le doublement de la RD345		X	En cours d'études	CD77		SIEMU, VEA, SANEF, EPA
E.14.7	Finaliser l'étude du projet de liaison RD 934 - RD 404 permettant le contournement des communes de Chalifert et Jablines		X	En cours d'étude	CD77	Région	SIEMU, CAMG, Communes
E.14.8	Etudier les solutions de réaménagement du pont en X	X		Déjà engagé	SPLA M&G	CAMG	SIEMU, Communes, CD77
E.14.9	Etudier le doublement de la RD 231 entre les RD 344a et RD 345		X	En cours d'étude	CD77		SIEMU, CAMG, VEA, Communes, EPA
E.14.10	Etudier la mise en œuvre de solutions visant à limiter le trafic de transit dans le centre-ville de Collégien	X		Non communiqué	Collégien, Etat		SIEMU, CAMG,
E.14.11	Etudier l'opportunité de réaliser l'échangeur Lilandry (dans le cadre d'une étude stratégique de mobilités sur un périmètre incluant le Val d'Europe et les territoires voisins)	X		Non communiqué	EPA		SIEMU, VEA, Communes, CD77, SANEF

Annexe 14.1 Hiérarchie du réseau routier projeté



Le territoire possède un accès privilégié au réseau autoroutier, avec l'autoroute A4 qui le traverse d'est en ouest, et la francilienne qui le longe sur sa portion ouest.

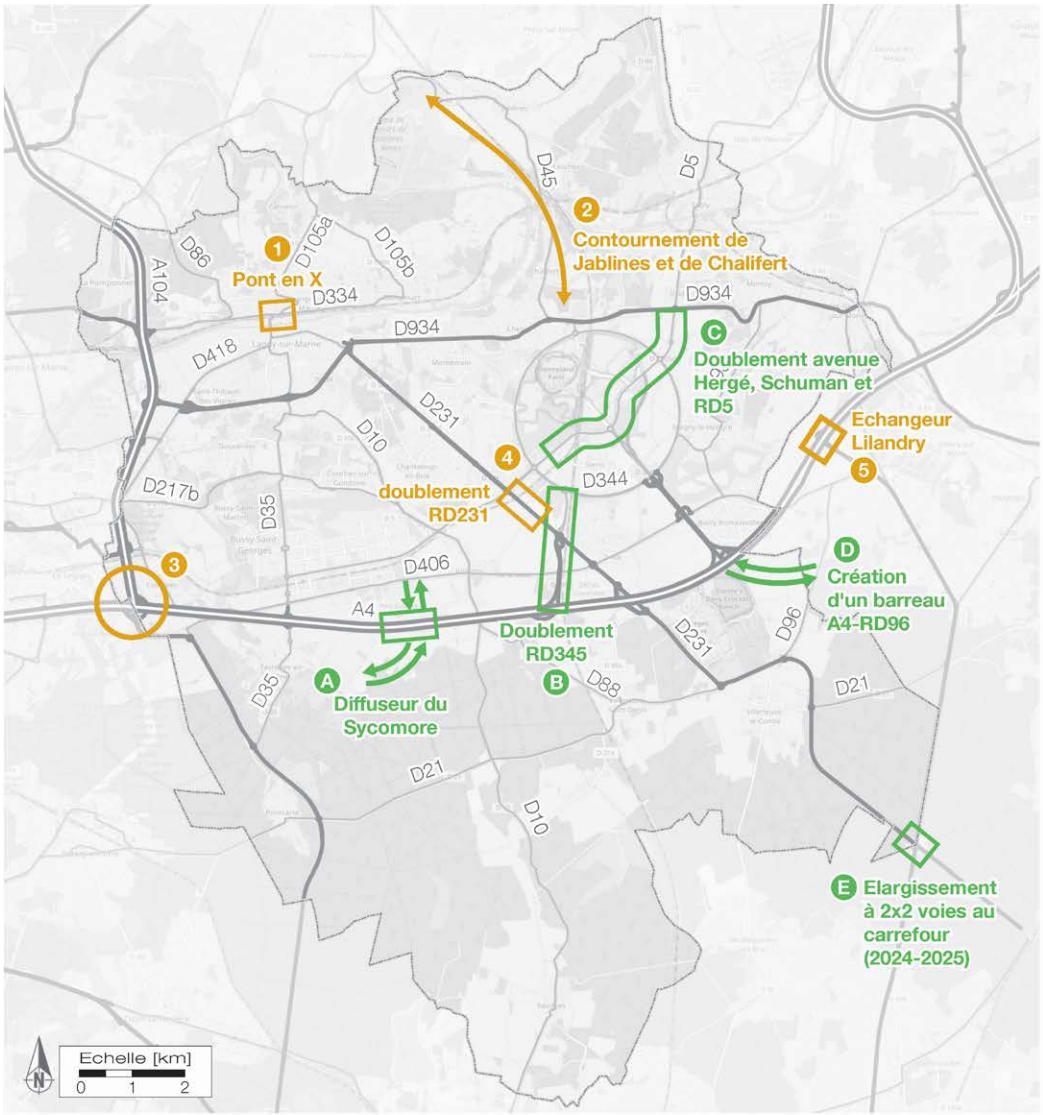
Les départementales relient le réseau autoroutier au secteur et constituent le réseau primaire (RD231, RD934).

Ces départementales établissent un bon maillage et permettent également d'assurer les liaisons internes au territoire.

L'ensemble des projets routiers réalisés à échéance du PLM ne sont pas de nature à remettre en cause la hiérarchie actuelle du réseau routier mais à limiter l'aggravation de la saturation en accès au territoire.

NB : La carte de hiérarchie projetée présentée ci-contre intègre le projet de réalisation du barreau A4-RD96, qui vise à limiter le trafic de transit passant par la RD406 sur Bailly-Romainvilliers (en évitement du péage de Coutevroult).

Annexe 14. 2 : Synthèse des projets routiers



A Réalisation du diffuseur du Sycomore
MOA : SANEF / Partenaire financeur : EPA
Horizon : 2025

B Etude et réalisation du doublement de la RD345
MOA : CD77
Horizon : 2025

C Réalisation du doublement av. Hergé, Schuman et RD5
MOA : EPA
Horizon : 2027

D Etude et réalisation du barreau A4-RD96
MOA : CD77 / Partenaire financeur : État, Région
Horizon : 2024

E Réalisation de l'élargissement du carrefour
MOA : Etat, Région
Horizon : 2024-2025

1 Etude du pont en X
MOA : SPLA Marne et Gondoire
Partenaire financeur : CAMG
Horizon : ?

2 Etude de la déviation de Jablines et Chalifert
MOA : CD77
Partenaire financeur : Région
Horizon : 2023-2024 ?

3 Etude de la mise en œuvre de solutions visant à limiter le trafic de transit à Collégien
MOA : Collégien, EPA, CD77
Horizon : 2023-2024

4 Etude du doublement de la RD231
MOA : CD77
Horizon : 2023-2024 ?

5 Etude de l'opportunité de réaliser l'échangeur de Lilandy
MOA : EPA
Horizon : 2023-2024

Légende :
Projets routiers
Réalisé à l'horizon du PLM
Étudié à l'horizon du PLM

15 Améliorer la sécurité routière

Rattachement au PDUIF

- Volet socle obligatoire des actions à intégrer aux Plans Locaux des Mobilités d'Ile-de-France
- Défi 5 - Action 5.1 - Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière

Rappel du diagnostic

La sécurité routière est un enjeu important tant au niveau national que régional ainsi qu'à l'échelle locale.

Sur le territoire, quelques enjeux de sécurité routière ont été relevés lors des entretiens avec les communes. Il s'agit principalement de problématiques de vitesses excessives des véhicules sur des axes départementaux, et parfois en traversée de secteurs urbains.

Ces vitesses excessives, qui devront être objectivées, sont à la fois un danger pour les usagers les plus fragiles (piétons, vélos), mais mettent également en difficultés les bus sur certains secteurs (RD231, RD406 en sortie de Collégien).

Enfin, les saturations en sortie d'échangeurs n°12 et n°13 occasionnent des remontée de files sur l'autoroute A4, également sources de danger.

Principaux objectifs visés

- Objectiver les problématiques de sécurité routière
- Sécuriser la voirie pour l'ensemble des usagers

Déclinaison des mesures à mettre en place

- **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.

  Les points durs identifiés dans le cadre du PLM par les acteurs du territoire sont les suivants (ils sont également localisés sur la carte en annexe 15.1.) :

  - le carrefour T9 accidentogène pour les mouvements de tourne-à-gauche du fait de la programmation des feux (accidents mineurs, mais fréquents).
  - Plusieurs départementales considérées dangereuses par les communes en raison de vitesses pratiquées élevées et de doublements dangereux : RD334-RD105B, RD5, RD10, RD231 nord et sud et RD406.
  - Des remontées de files dangereuses sur les bretelles des échangeurs n°12 et n°13 de l'A4, engendrées par la saturation sur le réseau routier local.

  La Région participe aux opérations de sécurité routière (étude et travaux) entre 30 et 50 % en fonction des dispositifs et des MOA.

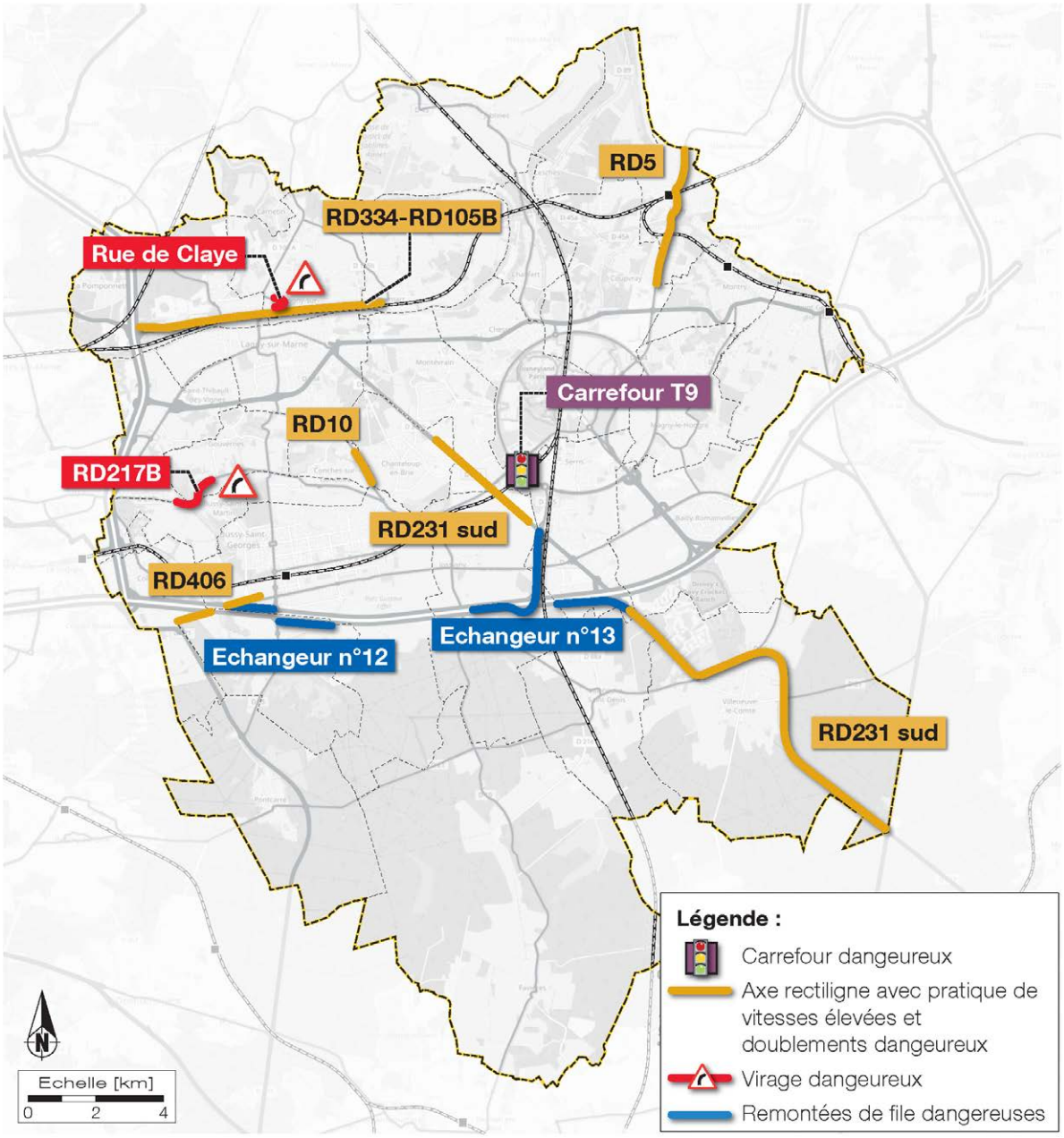
- **Poursuivre les actions de sensibilisation sur la sécurité routière, en particulier auprès des jeunes publics**

  Distribution chaque année d'un guide "bien savoir rouler à vélo" pour les 6ème, formation des collégiens aux risques routiers, communication lors des manifestations grand public comme la randonnée des 3 châteaux, Air Legend, le festival de la terre, la ronde à vélo, etc.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

N°	Mesure	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
		CT 2023-2024	MT 2025-2028				
E.15.1	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.	X	X	A définir selon les résultats de l'action précédente	Communes, CD77		SIEMU, CAMG, VEA, CC Val Briard, SANEF
E.15.2	Poursuivre les actions de sensibilisation sur la sécurité routière, en particulier auprès des jeunes publics	X	X	Fonctionnement	CD77		Etablissements scolaires

Annexe 15.1 : Synthèse des points noirs de sécurité routière



16 Mettre le stationnement automobile au service d'une mobilité durable

Rattachement au PDUIF

- Volet socle obligatoire des actions à intégrer aux Plans Locaux des Mobilités d'Ile-de-France
- Défi 5 – Action 5.2 – Mettre le stationnement automobile au service d'une mobilité durable

Rappel du diagnostic

Le territoire est fortement équipé en véhicules au regard du reste de l'Ile-de-France : il compte une moyenne de 1,47 véhicules par ménage, cachant de fortes disparités (présence de ménages avec 2 voire 3 véhicules).

Malgré des normes de stationnement privé répondant au besoin théorique dans les nouveaux programmes, du stationnement résidentiel est largement observé sur voirie, s'expliquant par : des zones de stationnement non réglementées, des zones de stationnement réglementées mais parfois peu contrôlées et une sous-utilisation du stationnement privé sur certains secteurs (box et garages transformés en cave, place des logements potentiellement sociaux non louées, …).

En conséquence, la voiture occupe fortement l'espace public, gêne la circulation des autres modes et limite les possibilités de réaménagement en faveur des modes alternatifs (aménagements bus, vélos, …) Cf. Fiche action 3.

Dans les cœurs urbains, aller vers une maitrise des constructions de stationnement privé est un réel enjeu afin de stabiliser voire réduire le taux de motorisation des ménages, mais aussi dans une optique environnementale (imperméabilisation des sols, …). Il est également nécessaire d'anticiper une potentielle réduction de l'usage de la voiture et donc de prévoir la réversibilité des parkings.

La contrainte du stationnement devra être progressive et menée en parallèle du développement d'alternatives à l'usage de la voiture. Ce levier sera à activer sur les communes du cœur urbain où se concentre la majorité des enjeux du stationnement.

Principaux objectifs visés

- Réduire les conflits d'usages liés au stationnement sur l'espace public
- Anticiper progressivement une contrainte sur le stationnement privé afin d'aller vers une réduction de la motorisation des ménages, parallèlement au renforcement des alternatives à la voiture individuelle.

Adapter la réglementation du stationnement sur voiries et assurer un contrôle efficace

Pour les communes du centre urbain, il est préconisé de :

- **Etendre le stationnement règlementé dans les communes des centres urbains.** Il pourra s'agir de règlementation de type zone bleue ou zone payante. A noter que mettre en œuvre du stationnement payant permet également d'obtenir un meilleur équilibre recette-dépense, et ainsi financer les moyens de contrôle du stationnement.
- **Définir une réglementation à proximité de la gare de Val d'Europe**, dans le cadre de l'étude de pôle gare
- **Mener des réflexions sur l'harmonisation de la réglementation du stationnement sur le territoire de Montévrain, Chessy et Serris.**
- **Renforcer le contrôle des zones de stationnement réglementées**, particulièrement aux abords des pôles gares.

Optimiser l'usage du stationnement privé existant

- **Réaliser de la pédagogie auprès des riverains afin de sensibiliser à l'occupation problématique du stationnement sur voirie et inciter à l'usage des parkings privés**.
- **Enclencher les discussions avec les bailleurs, les syndics** pour identifier les parkings sous-utilisés et/ou susceptibles d'être mutualisés sur le territoire, afin d'optimiser l'occupation des parkings privés

➔ *Cette action est nécessaire sur l'ensemble des communes du territoire.*

Adapter les normes de création de stationnement des PLU

- **Mettre à jour les normes des PLU concernant la construction des parkings des nouveaux programmes afin d'assurer le respect des prescriptions du PDUIF.** Celles-ci n'étant pas respectées par l'ensemble des communes.
- **Adapter les PLU pour permettre la mise en place de stationnement mutualisé.** Aujourd'hui le stationnement mutualisé n'est toujours pas possible selon les PLU des communes du territoire.
- **Adapter les PLU afin de favoriser la réversibilité des nouveaux parkings construits** (notamment via des parkings silo)

➔ *Cette action est nécessaire sur l'ensemble des communes du territoire.*

Etudier et suivre l'évolution de la demande en stationnement

- **Mener une étude de stationnement à l'échelle de la commune**

➔ *Cette action concerne l'ensemble des communes du territoire, toutefois le degré d'ambition diffère selon le type de commune.*

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

N°	Mesure	Horizon CT 2023-2024	Horizon MT 2025-2028	Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
Adapter la réglementation du stationnement sur voiries et assurer un contrôle efficace							
E.16.1	Etendre le stationnement payant dans les communes des centres urbains	X	X	A déterminer par commune	Communes		
E.16.2	Définir une réglementation à proximité de la gare de Val d'Europe	X		Inclus dans le budget de l'étude de pôle	CAMG, VEA		Communes
E.16.3	Mener des réflexions sur l'harmonisation de la réglementation du stationnement sur le territoire de Montévrain, Chessy et Serris	X		Fonctionnement	Montévrain, Chessy et Serris		CAMG, VEA
E.16.4	Renforcer le contrôle des zones de stationnement réglementées	X	X	A déterminer par commune	Communes		
Optimiser l'usage du stationnement privé existant							
E.16.5	Réaliser de la pédagogie auprès des riverains afin de sensibiliser à l'occupation problématique du stationnement sur voirie et inciter à l'usage des parkings privés	X	X	Fonctionnement	Communes		
E.16.6	Enclencher les discussions avec les bailleurs, les syndics	X	X	Fonctionnement	Communes		Bailleurs, syndics, SIEMU
Adapter les normes de création de stationnement des PLU							
E.16.7	Mettre à jour les normes des PLU concernant la construction des parkings des nouveaux programmes afin d'assurer le respect des prescriptions du PDUIF.	X	X	Fonctionnement	VEA, Communes		SIEMU
E.16.8	Adapter les PLU pour permettre la mise en place de stationnement mutualisé.	X	X	Fonctionnement	VEA, Communes		SIEMU, CAMG, CC Val Briard
E.16.9	Adapter les PLU afin de favoriser la réversibilité des nouveaux parkings construits (notamment via des parkings silo)	X	X	Fonctionnement	VEA, Communes		SIEMU, CAMG, CC Val Briard
Etudier et suivre l'évolution de la demande en stationnement							
E.16.10	Mener une étude de stationnement à l'échelle de la commune (degré d'ambition différent selon le type de commune)	X	X	Variable selon les communes	Communes		SIEMU, CAMG, VEA, CC Val Briard
E.16.11	Suivre l'évolution de la demande de stationnement à l'aide d'enquêtes de stationnement.	X	X	Variable selon les communes	Communes		SIEMU, CAMG, VEA, CC Val Briard

Annexe 16.1 : Synthèse des mesures sur le stationnement des communes peu denses (13 communes)

Actions	Communes engagées	Autres communes pour lesquelles l'action est recommandée
Limiter les stationnements gênants pour donner plus de place aux autres modes		
Réaliser de la pédagogie auprès des riverains et des usagers du territoire afin de sensibiliser aux problématiques de stationnement gênant (actions de communication, affichage, tracts, dialogue avec les équipements publics, les commerces, etc).	Bussy-Saint-Martin, Carnetin, Gouvernes, Guermantes, Jossigny	Conches-sur-Gondoire, Favières, Jablines, Villeneuve-le-Comte, Villeneuve-Saint-Denis
Se mettre en relation avec la gendarmerie pour favoriser la mise en place de contrôle ponctuel du stationnement gênant ou dangereux	Carnetin, Gouvernes, Guermantes, Jossigny	Bussy-Saint-Martin, Favières, Jablines, Villeneuve-Saint-Denis
Assermenter un agent municipal, permettant à la commune d'être autonome en matière de contrôle du stationnement	Carnetin, Jossigny	Bussy-Saint-Martin, Favières, Gouvernes, Guermantes, Jablines
Etudier et réaliser des réaménagements ponctuels pour limiter le stationnement sauvage et le stationnement gênant la circulation des bus et/ou des piétons	Carnetin, Conches-sur-Gondoire, Jossigny	Bussy-Saint-Martin, Favières, Gouvernes, Jablines, Villeneuve-le-Comte, Villeneuve-Saint-Denis
Supprimer les emplacements de stationnement situés à moins de 5m en amont des passages piétons.	**Obligation de la loi LOM**	
Adapter la réglementation du stationnement sur voiries et assurer un contrôle efficace		
Créer des zones bleues ponctuelles dans le centre-bourg	Villeneuve-le-Comte	
Optimiser l'usage du stationnement privé existant		
Réaliser de la pédagogie auprès des riverains afin de sensibiliser à l'occupation du stationnement sur voirie et inciter à l'usage des parkings privés.	Bussy-Saint-Martin, Carnetin, Conches-sur-Gondoire, Gouvernes, Guermantes, Jossigny, Lesches	Favières, Jablines, Villeneuve-le-Comte, Villeneuve-Saint-Denis
Adapter les normes de création de stationnement des PLU		
Mettre à jour les normes des PLU concernant la construction des parkings des nouveaux programmes afin d'assurer le respect des prescriptions du PDUIF.	Carnetin, Favières, Lesches, Pontcarré	
Etudier et suivre l'évolution de la demande en stationnement		
Réaliser une étude de stationnement permettant d'identifier les points durs et les solutions à envisager (création de poches de stationnement déportées avec un accès piétons qualitatif aux pôles, meilleur usage des places en ouvrage / privées, réglementation ponctuelle et contrôle à renforcer...)	Jossigny, Lesches	Chalifert, Villeneuve-le-Comte, Villeneuve-Saint-Denis
Suivre l'évolution de la demande de stationnement		Chalifert, Conches-sur-Gondoire, Guermantes, Pontcarré, Villeneuve-le-Comte, Villeneuve-Saint-Denis
Engagements supplémentaires de certaines communes		
Aménager des parkings publics	Villeneuve-le-Comte	
Créer des places de stationnement, co-voiturage et places handicapées	Villeneuve-Saint-Denis	
Aménager progressivement les rues pour libérer les trottoirs et parcours piétons (Proposition à l'initiative de Villeneuve-le-Comte)	Villeneuve-le-Comte	
Sécuriser et identifier les zones de stationnement (Proposition à l'initiative de Favières)	Favières	

Annexe 16.2 : Synthèse des mesures sur le stationnement des communes périphériques (11 communes)

Actions	Communes engagées	Autres communes pour lesquelles l'action est recommandée
Limiter les stationnements gênants pour donner plus de place aux autres modes		
Réaliser de la pédagogie auprès des riverains et des usagers du territoire afin de sensibiliser aux problématiques de stationnement gênant (actions de communication, affichage, tracts, dialogue avec les équipements publics, les commerces, etc).		Dampmart, Pomponne
Se mettre en relation avec la gendarmerie pour favoriser la mise en place de contrôle ponctuel du stationnement gênant ou dangereux	Saint-Germain-sur-Morin	Dampmart, Pomponne
Assermenter un agent municipal, permettant à la commune d'être autonome en matière de contrôle du stationnement	Pomponne	Dampmart, Montry
Renforcer le contrôle du stationnement pour les communes ayant déjà mis en place une réglementation sur voiries		
Etudier et réaliser des réaménagements ponctuels pour limiter le stationnement sauvage et le stationnement gênant la circulation des bus et/ou des piétons	Pomponne, Saint-Germain-sur-Morin	Dampmart
Supprimer les emplacements de stationnements situés à moins de 5m en amont des passages piétons.	**Obligation de la loi LOM**	
Optimiser l'usage du stationnement privé existant		
Réaliser de la pédagogie auprès des riverains afin de sensibiliser à l'occupation du stationnement sur voirie et inciter à l'usage des parkings privés.	Bailly-Romainvilliers, Chanteloup-en-Brie, Collégien, Coupvray, Magny-le-Hongre, Saint-Germain-sur-Morin	Dampmart, Ferrières-en-Brie, Montry, Pomponne, Saint-Thibault-des-Vignes
Enclencher les discussions avec les bailleurs, les syndics pour identifier les parkings sous-utilisés et/ou susceptibles d'être mutualisés sur le territoire, afin d'optimiser l'occupation des parkings privés		Toutes les communes
Requalifier des parkings existants afin de les rendre plus attractifs et en augmenter l'usage.	Chanteloup-en-Brie	
Adapter les normes de création de stationnement des PLU		
Mettre à jour les normes des PLU concernant la construction des parkings des nouveaux programmes afin d'assurer le respect des prescriptions du PDUIF.	Chanteloup-en-Brie, Pomponne, Saint-Germain-sur-Morin	Bailly-Romainvilliers, Ferrières-en-Brie
Adapter les PLU pour permettre la mise en place de stationnement mutualisé.		Toutes les communes
Mutualiser des zones de stationnement privé	Saint-Thibault-des-Vignes	
Favoriser l'implantation de parking silos réversibles (en lien avec le développement urbain de l'EPA)	Chanteloup-en-Brie	Bailly-Romainvilliers, Coupvray, Ferrières-en-Brie, Saint-Thibault-des-Vignes
Etudier et suivre l'évolution de la demande en stationnement		
Mener une étude de stationnement pour définir des actions permettant d'augmenter l'usage des parkings privés et d'objectiver la nécessité de créer de nouvelles places de stationnement, d'étendre la réglementation et de renforcer le contrôle	Bailly-Romainvilliers, Chanteloup-en-Brie, Collégien, Coupvray, Magny-le-Hongre	Ferrières-en-Brie, Saint-Thibault-des-Vignes
Suivre l'évolution de la demande de stationnement	Collégien	Toutes les communes

Annexe 16.3 : Synthèse des mesures sur le stationnement des communes centre (7 communes)

Actions	Communes engagées	Autres communes pour lesquelles l'action est recommandée
Limiter les stationnements gênants pour donner plus de place aux autres modes		
Supprimer les emplacements de stationnements situés à moins de 5m en amont des passages piétons.	**Obligation de la loi LOM**	
Adapter la réglementation du stationnement sur voiries et assurer un contrôle efficace		
Etendre le stationnement payant dans les communes des centres urbains, dans l'objectif d'obtenir un meilleur équilibre recette-dépense.		Toutes les communes centre
Mener des réflexions sur l'harmonisation de la réglementation du stationnement sur le territoire de Montévrain, Chessy et Serris	Chessy, Montévrain, Serris	
Renforcer le contrôle du stationnement et son suivi		Toutes les communes centre
Effectuer un bilan de la mise en place de la vidéo-verbalisation sur BSG	Bussy-Saint-Georges	
Optimiser l'usage du stationnement privé existant		
Enclencher les discussions avec les bailleurs, les syndics pour identifier les parkings sous-utilisés et/ou susceptibles d'être mutualisés sur le territoire, afin d'optimiser l'occupation des parkings privés		Toutes les communes centre
Adapter les normes de création de stationnement des PLU		
Mettre à jour les normes des PLU concernant la construction des parkings des nouveaux programmes afin d'assurer le respect des prescriptions du PDUIF.	Bussy-Saint-Georges	Toutes les communes centre
Adapter les PLU pour permettre la mise en place de stationnement mutualisé.		Toutes les communes centre
Favoriser l'implantation de parking silos réversibles (en lien avec le développement urbain de l'EPA)		Toutes les communes centre
Etudier et suivre l'évolution de la demande en stationnement		
Mener une étude de stationnement pour : • définir des actions permettant d'augmenter l'usage des parkings privés et d'objectiver la nécessité d'étendre la réglementation et de renforcer le contrôle • faire un état des lieux de l'occupation du stationnement dans les parkings privés des zones congestionnées et un audit du fonctionnement du stationnement (réglementation, demande, contrôle) en place dans ces zones • définir un plan d'actions (éventuellement mettre à jour la précédente étude dans le cas de Thorigny)	Thorigny-sur-Marne	Serris
Finaliser l'étude de circulation et de stationnement en cours et mettre en œuvre le plan d'action	Bussy-Saint-Georges	
Suivre l'évolution de la demande de stationnement		Toutes les communes

Annexe 16.4 : Rappel des normes de stationnement automobile du PDUIF à reprendre dans les PLU(i)

- Offre de stationnement dans les bâtiments d'habitation (extrait du PDUIF, page 149)
  - « Dans les plans locaux d'urbanisme sont inscrites des normes minimales de places de stationnement à réaliser au sein des opérations de logements. Il s'agit d'éviter que ces normes plancher soient trop fortes par rapport au taux de motorisation réel des ménages, ce qui conduirait à réaliser un nombre trop important de places par application de l'obligation fixée dans le PLU.

    Il est à noter que puisqu'il s'agit de normes plancher, les promoteurs pourront créer autant de places de stationnement qu'ils le jugent nécessaire.

    La valeur de la norme plancher à inscrire dans les plans locaux d'urbanisme diffère selon les communes. Elle ne pourra exiger la création d'un nombre de places de stationnement supérieur à 1,5 fois le niveau moyen de motorisation des ménages constaté dans la commune (selon les derniers résultats disponibles du recensement de la population lors de la révision du PLU).

    La norme de production des places s'entend pour l'ensemble des véhicules individuels motorisés ; elle inclut notamment le stationnement des deux-roues motorisés. »
  - « Exemple : Dans une commune, le taux de motorisation constaté est de 1,2 voiture par ménage. La norme plancher qui devra être inscrite au plan local d'urbanisme doit être inférieure ou égale à 1,2 x 1,5 = 1,8 voiture par logement. On pourra donc, par exemple, retenir 1,6 place de stationnement par logement, mais pas 1,9 place. Les promoteurs devront alors construire au minimum 1,6 place de stationnement par logement. »
- Offre de stationnement dédié aux voitures particulières dans les bâtiments de bureaux (extrait du PDUIF, pages 149 - 151)
  - « La valeur de la norme plafond à inscrire dans les plans locaux d'urbanisme diffère selon les communes et à l'intérieur des communes. Elle tient compte en effet de la proximité à une desserte par les réseaux de transports collectifs structurants. »

    « La norme de production des places s'entend pour l'ensemble des véhicules motorisés individuels ; elle inclut notamment le stationnement des deux-roues motorisés. »
  - **Ainsi sur le territoire** (synthèse du PDUIF) :
    - **à moins de 500 m d'un point de desserte en transport en commun structurante (c'est-à-dire à proximité des gares de RER A ou de la ligne P), le PDUIF fixe une norme plafond de 1 place pour 45 m² à moins de 500 mètres d'un arrêt structurant de transports en commun**. Les différents documents d'urbanisme ne pourront pas exiger la construction de plus de places de stationnement.
    - **Sur le reste du territoire, le PDUIF fixe une borne à la norme plancher de 1 place pour 55 m² de surface de plancher**.

Axe E
Automobile

Fiche de synthèse

Indicateurs de suivi de la mise en œuvre

Ces indicateurs servent à suivre la bonne mise en œuvre des principales actions du Plan Local des Mobilités.

N° de la fiche actions	Indicateur	Valeur actuelle	Valeur objectif	Horizon objectif
14	Avancement des études	-	Etude du doublement de la RD345	2027
			Etude du barreau A4-RD96	2023
			Etude projet de –liaison RD 934 – RD 404 permettant le contournement des communes de Chalifert et Jablines	2028
			Etude des solutions de réaménagement du pont en X	2024
			Etude doublement de la RD 231 entre les RD 344a et RD 345	2028
			Etude de la mise en oeuvre de solutions visant à limiter le trafic de transit dans le centre-ville de Collégien	2024
			Etude de l'opportunité de réaliser l'échangeur Lilandry	2024
10	Mise en service des nouvelles infrastructures routières	-	Doublement de l'axe avenue Hergé, Schuman et RD5	2027
			Doublement de l'avenue Hergé entre le boulevard du Grand Fossé et la voie ferré	2024
			Diffuseur du Sycomore	2025
			Elargissement du carrefour de l'obélisque	2024
			Doublement de la RD345	2028
			Réalisation du barreau A4-RD96	2024

N° de la fiche actions	Indicateur	Valeur actuelle	Valeur objectif	Horizon objectif
15	Nombre de points durs sécurisés	-	5 points durs traités minimum	2028
16	Evolution du nombre de PLU respectant les recommandations établies par le PDUIF, et favorisant la mise en œuvre de stationnement mutualisé réversible	19 communes	8 communes supplémentaires	2028
16	Etudes menées par communes (date de finalisation, date de mise en œuvre des actions préconisées)	-	Communes peu denses Jossigny et Lesches	2028
			Communes périphériques Bailly-Romainvilliers, Chanteloup-en- Brie, Collégien, Coupvray, Magny-le-Hongre	2028
			Communes centres Thorigny-sur-Marne	2028

Indicateurs de suivi des pratiques de mobilités (observatoire)

Les indicateurs de suivi des pratiques de mobilité permettent d'avoir une vision globale de l'évolution de la mobilité sur le territoire du SIEMU. Ils mesurent les effets de la mise en œuvre du Plan Local des Mobilités.

Indicateur	Tendance objectif
Evolution des données de trafic sur le réseau structurant	*Pour observation*
Part modale voiture des déplacements domicile – travail (objectif de -2,2 pts à horizon 2028)	↘
Evolution du nombre d'accident sur le territoire et de leur gravité	↘
Communes avec stationnement réglementé et précisions du type de stationnement réglementé (payant, zone bleue, etc.)	↗

AXE F

Management et services de mobilité

17 Favoriser le développement des mobilités innovantes et partagées

Rattachement au PDUIF

- Volet à la carte des actions à intégrer aux Plans Locaux des Mobilités d'Ile-de-France
  - Défi 5 - Action 5.5 – Encourager et développer la pratique du covoiturage
  - Défi 5 - Action 5.6 – Encourager l'autopartage
  - Action ENV1 : Accompagner le développement de nouveaux véhicules

Rappel du diagnostic

L'autopartage, le covoiturage et la mobilité électrique sont de nouvelles alternatives à développer afin de limiter l'autosolisme et la part des déplacements en véhicules thermiques, plus polluants.

Ces solutions apparaissent d'autant plus pertinentes dans les secteurs où les transports en commun et les modes doux peinent à concurrencer l'usage de la voiture individuelle.

Plusieurs services d'autopartage et de bornes de recharges existent déjà actuellement : on compte à ce jour 53 stations réparties sur l'ensemble du territoire. Même s'ils restent encore peu connus et peu utilisés à l'échelle du nombre d'habitants, la fréquentation de ces services était en hausse régulière jusqu'à la crise sanitaire.

De plus, l'enquête menée dans le cadre du PLM auprès des habitants et des usagers a mis en lumière que la grande majorité des répondants ne souhaite pas abandonner leur véhicule personnel au profit d'un véhicule partagé, mais qu'il existe en revanche un fort potentiel pour le renouvellement du parc automobile pour des véhicules électriques ou hybrides, moins émetteurs gaz à effet de serre.

Le développement du parc de bornes de recharge électrique apparaît donc comme une réelle opportunité pour encourager les changements de comportements.

Par ailleurs, le covoiturage est encore très peu pratiqué mais le Schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE), réalisé à l'échelle du département, identifie et localise des potentiels pour le développement de plusieurs stations de covoiturage à horizon 2030. Le projet de la station multimodale de la Rucherie, le long de l'autoroute A4, est l'initiative concrète la plus avancée pour permettre le développement de ces usages.

Enfin, la non-mobilité permise par le télétravail constitue une opportunité dans l'air du temps à favoriser sur le territoire.

Principal objectif visé

- Favoriser le développement des mobilités innovantes et partagées pour les déplacements ne pouvant être assurés par les modes actifs ou les transports collectifs

Déclinaison des mesures à mettre en place

Favoriser l'usage du covoiturage et de l'autopartage

- **Optimiser le fonctionnement du réseau d'autopartage et valoriser l'offre existante.** Il s'agira principalement de mieux communiquer sur l'offre existante (qui reste encore peu connue du grand public), ainsi que de faciliter l'usage et les modalités de réservation des véhicules.
- **Mettre en œuvre la station multimodale de la Rucherie le long de l'autoroute A4**. Il s'agit de créer un réel pôle multimodal connectant une ligne express déjà existante, le réseau bus du territoire, des lignes de covoiturage, des rabattements tous modes facilités, etc. (cf. Action 12)
- **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 :
  - Etude de la création d'un espace de covoiturage à Bailly-Romainvilliers ;
  - Etude de l'aménagement d'un parking de covoiturage Magny-le-Hongre.

  Pour information, la Région peut apporter une aide financière, sous conditions de respect des conditions d'éligibilité des projets, aux maitres d'ouvrages publics pour la réalisation d'aires de covoiturage.
- **Poursuivre le dialogue avec les acteurs du territoire pour inciter à la réalisation des stations de covoiturage identifiées dans le schéma directeur du Département de Seine-et-Marne.** Le schéma directeur identifie des potentiels à l'horizon 2030 pour la création de 3 stations d'intérêt départemental et 7 stations de proximité, sur ou en limite du territoire du SIEMU.

Encourager le développement des véhicules à faible émission

- **Renouveler la flotte publique avec des véhicules à faibles émissions**, afin de respecter les taux de plancher existants. Sur le territoire, on compte actuellement 9 communes dont les services sont déjà équipés en véhicules propres ou à faible émission (vélos et voitures électriques), et 5 communes qui se sont engagées à rendre leur flotte de véhicules plus propres d'ici 2028.
- **Poursuivre et compléter la transition énergétique des bus vers du GNV.** Il s'agira d'un remplacement progressif par des bus au GNV, avec un objectif de 100% de renouvellement d'ici 2029.
- **Rendre publiques les données relatives aux flottes de véhicules publics**.
- **Déployer des bornes de recharge pour véhicules électriques sur le territoire (mise en œuvre du Schéma Directeur des Infrastructures de recharges pour Véhicules Electriques - SDIRVE).**
  - Créer 129 bornes de recharge pour véhicules électrique sur la CAMG ;
  - Créer 64 bornes de recharge pour véhicules électrique sur VEA.

  La Région pourra apporter une aide financière, sous conditions de respect des conditions d'éligibilité des projets, aux maitres d'ouvrages publics pour la mise en œuvre du schéma directeur des installations publiques de recharge des véhicules électriques (SDIRVE).
- **Respecter les normes concernant le nombre bornes de recharges prévues dans nouveaux parkings construits** (pré-équipement d'un minimum de 20% des places des nouveaux parkings, selon la LOM).
- **Inciter les bailleurs sociaux et les copropriétés à prévoir l'installation de bornes de recharges électriques dans les garages**, pour favoriser le recours à une énergie moins émettrice de CO_2 dans le patrimoine bâti existant.

- **Favoriser l'émergence de solutions innovantes**
  - **Expérimenter la création d'espaces de coworking au sein des ZAC** dans les centres urbains, pour favoriser la pratique du télétravail.

    EPA expérimente ce type de locaux, à charge des preneurs de lots, dans la ZAC du Sycomore et poursuivra l'expérimentation par ailleurs (lot I2 ZAC de Montévrain Val d'Europe). Il faudra en suivre la mise en œuvre pour vérifier la réplicabilité.
  - **Mener une veille active sur les innovations technologiques** et étudier leur intégration éventuelle aux services de mobilité du territoire.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

N°	Mesure	Horizon CT 2023-2024	Horizon MT 2025-2028	Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
Favoriser l'usage du covoiturage et de l'autopartage							
F.17.1	Optimiser le fonctionnement du réseau d'autopartage et valoriser l'offre existante	X		Non communiqué	CAMG, VEA		SIEMU, Communes, opérateur Clem'
D.12.2	Mettre en œuvre la station multimodale de la Rucherie le long de l'autoroute A4	Cf. action 12	Cf. action 12	Cf. action 12	Cf. action 12	Cf. action 12	Cf. action 12
F.17.2	Etudier la création d'un espace de covoiturage à Bailly-Romainvilliers	X		50 000 €	Bailly-Romainvilliers		VEA, SIEMU, CD77
F.17.3	Etudier l'aménagement d'un parking de covoiturage à Magny-le-Hongre (horizon 2023)	X		Non communiqué	Magny-le-Hongre		VEA, SIEMU, CD77
F.17.4	Poursuivre le dialogue avec les acteurs du territoire pour inciter à la réalisation des stations de covoiturages identifiées dans le schéma directeur du Département de Seine-et-Marne	X	X	Fonctionnement	SIEMU		CD77, Etat, Communes
Encourager le développement des véhicules à faible émission							
F.17.5	Renouveler la flotte publique avec des véhicules à faibles émissions	X	X	Voir annexe 17.1	CAMG, VEA, Communes		

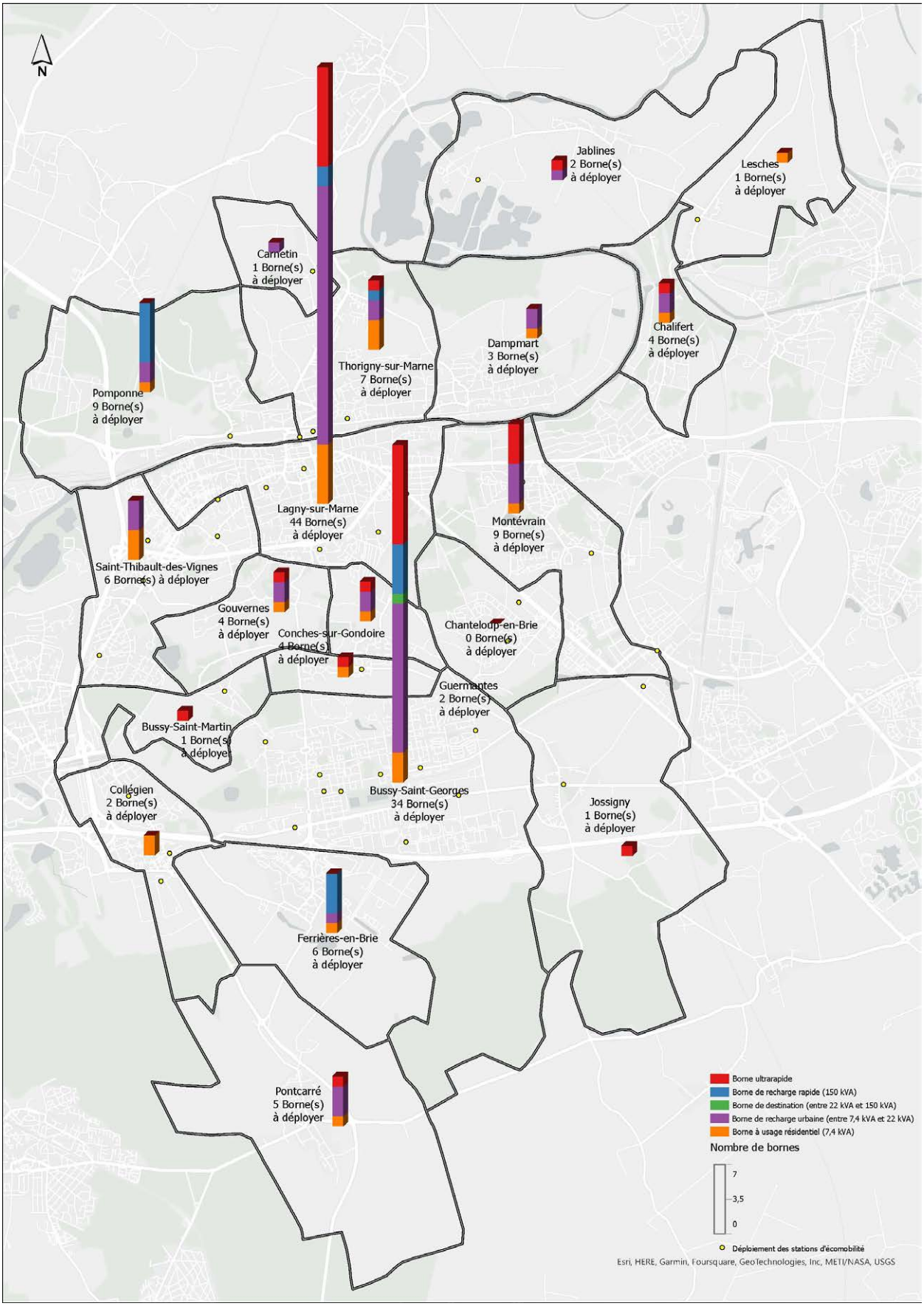
N°	Mesure	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
		CT 2023-2024	MT 2025-2028				
F.17.6	Poursuivre et compléter la transition énergique des bus vers du GNV (objectif 100% de GNV d'ici 2029)	X	X	Déjà prévu	IDFM		Exploitant réseau bus MLV
F.17.7	Rendre publique les données relatives aux flottes de véhicules publics	X		Fonctionnement	CAMG, VEA, CC Val Briard, Communes, IDFM		
F.17.8	Créer 129 bornes de recharge pour véhicules électriques sur le territoire de la CAMG	X		Non communiqué	CAMG		Communes, SIEMU, SDESM
F.17.9	Créer 64 bornes de recharge pour véhicules électriques sur le territoire de VEA	X	X	Non communiqué	VEA		Communes, SIEMU, SDESM
F.17.10	Respecter les normes concernant le nombre bornes de recharges prévues dans nouveaux parkings construits (pré-équipement d'un minimum de 20% des places des nouveaux parkings, selon la LOM)	X	X	Fonctionnement	CAMG, VEA, CC Val Briard, Communes, EPA, Autres aménageurs (dont SPLA M&G et Aménagement 77)		
F.17.11	Inciter les bailleurs sociaux et les copropriétés à prévoir l'installation de bornes de recharges électriques dans les garages	X		Fonctionnement	Communes		SIEMU, Bailleurs, syndics
Favoriser l'émergence de solutions innovantes							
F.17.12	Expérimenter la création d'espaces de coworking au sein des ZAC dans les centres urbains	X		Non communiqué	EPA, Autres aménageurs (dont SPLA et Aménagement 77)		SIEMU, CAMG, VEA
F.17.14	Mener une veille active sur les innovations technologiques et étudier leur intégration éventuelle aux services de mobilité	X	X	Fonctionnement	SIEMU		

Annexe 17.1 : Synthèse des budgets des communes pour le renouvellement de la flotte publique avec des véhicules à faibles émissions

Commune	*Budget*	*Précisions*
Bailly-Romainvilliers	Non communiqué	
Favières	60'000€	Prévu en 2024/2025
Magny-le-Hongre	30'000 € / an	Achat de VAE + renouvellement annuel des véhicules communaux par des véhicules électriques / GNV
Serris	25'000 € / an	
Thorigny-sur-Marne	90'000 € / an	

Pour information, les 9 communes Bussy-Saint-Martin, Carnetin, Collégien, Conches-sur-Gondoire, Coupvray, Pomponne, Pontcarré, Saint-Thibault-des-Vignes et Villeneuve-le-Comte ont déjà leur flotte publique propre.

Annexe 17.2 : Répartition des bornes de recharges projetées sur le territoire de la CAMG



Annexe 17.3 : Répartition des bornes de recharges projetées sur le territoire de VEA

Commune	Nombre de bornes de recharges projetées	
	Horizon 2024	*Horizon 2026*
Bailly-Romainvilliers	2	4
Chessy	0	4
Coupvray	1	2
Esbly	6	4
Magny-le-Hongre	5	3
Montry	5	2
Saint-Germain-sur-Morin	1	2
Serris	9	11
Villeneuve-le-Comte	3	2
Villeneuve-le-Saint-Denis	2	1
Total	**31**	**33**

Répartition des bornes de recharge envisagée à la date de janvier 2023

18 Promouvoir le panel des solutions de mobilités auprès des entreprises, nouveaux arrivants et touristes

Rattachement au PDUIF

- Volet à la carte des actions à intégrer aux Plans Locaux des Mobilités d'Ile-de-France
  - Défi 9 - Action 9.1 – Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations
  - Défi 9 - Action 9.3 – Donner une information complète, multimodale, accessible à tous et développer le conseil en mobilité

Rappel du diagnostic

Pour être efficace, les incitations à l'usage des modes alternatifs à la voiture particulière doivent s'appuyer sur une information complète sur les différents modes disponibles et leurs conditions d'utilisation. Cette information doit donc être multimodale, actualisée et facilement accessible.

Diverses actions de promotion du panel de solutions de mobilité alternatives existent déjà sur le territoire.

Le Portail des Mobilités (POM) est un outil en ligne, à disposition de tous. Il permet de calculer les itinéraires en transports publics, visualiser les parcours des lignes de bus, les aménagements cyclables, localiser les stations d'écomobilités, etc. Cependant, cet outil est relativement peu connu du grand public (90% des répondants au questionnaire ne connaissent pas cet outil). Il convient d'en parfaire le contenu et la notoriété.

Par ailleurs, les services de mobilités sont communiqués et promus auprès de différents publics : accueil des nouveaux arrivants sur le territoire, sensibilisation des élèves de CM2 à l'usage du réseau de bus avant l'entrée en 6ème. **La Maison des Mobilités à Lagny-sur-Marne** propose aussi de nombreux services : conseil en mobilité, prêt de vélos à la demi-journée, ateliers d'auto-réparation de vélos.

Enfin, le SIEMU est membre du **réseau Pro'Mobilité** et est localement chargé d'assurer **un rôle de conseil et d'accompagnement des entreprises** souhaitant réaliser des plans de mobilités entreprises. Toutefois, le manque de ressources dédiée à cette tâche ne permet pas actuellement au SIEMU d'être proactif sur ce sujet.

Il existe de fortes marges de progression pour développer et faire connaitre les outils et actions existantes.

Principaux objectifs visés

- Améliorer et faire connaître les outils de management de la mobilité existants.
- Informer, sensibiliser et promouvoir l'usage des modes alternatifs pour l'ensemble des publics (entreprises, scolaires, nouveaux arrivants, touristes, etc.)

Déclinaison des mesures à mettre en place

Développer les outils du management de la mobilité

- **Refondre le Portail des Mobilités** et y promouvoir les solutions de mobilités alternatives
- **Communiquer sur le Portail des Mobilités auprès des usagers du territoire** via les sites internet des agglomérations et des communes.
- **Etudier l'opportunité de développer de nouvelles maisons de la mobilité sur le territoire** (cf. action 7).
- **Adhérer et contribuer au réseau de partage de bonnes pratiques Mobiscol**

Promouvoir les solutions de mobilité auprès des entreprises

- **Développer le management de la mobilité au sein des entreprises** (aide méthodologique, réalisation de diagnostics de desserte, suggestions d'actions, amélioration de l'information et de la communication sur les solutions existantes, aide au montage d'actions de sensibilisation etc.)
- **Guider les entreprises dans l'élaboration de Plan de Déplacements d'Entreprises**
- **Favoriser le partage et les échanges entre les entreprises du territoire, en animant une rencontre annuelle**

  Un demi équivalent temps plein est prévu au sein du SIEMU pour l'accompagnement des entreprises du territoire.

Promouvoir les solutions de mobilité auprès du grand public

- **Renforcer la communication et la sensibilisation** aux sujets des mobilités alternatives lors de l'accueil des nouveaux arrivants sur le territoire
- **Relayer et mettre à jour les informations concernant les services et les aides à la mobilité existants** via les sites internet des agglomérations et des communes et dans les Maisons de la Mobilité (aides et services proposées par le département pour les personnes âgées et handicapées, service de location et aide à l'achat de vélos à assistance électrique proposées par Ile-de-France Mobilités, autres ?)
- **Organiser un à deux événements par an autour du vélo à destination du grand public** (par exemple promenades à vélos, fête du vélo, courses, cours de remise en selle, atelier d'auto-réparation et d'apprentissage, atelier de gravure de vélo, etc.) (Cf. Axe « Vélo »)

Promouvoir les solutions de mobilité auprès des touristes, et faciliter leur usage

- **Communiquer auprès des touristes sur les itinéraires de vélos loisirs existants sur le territoire** (via les maisons des mobilités, les sites internet des agglomérations, le site internet du SIEMU et le futur Portail des Mobilités, relais d'informations par les pôles touristiques, etc.)
- **Etudier l'adaptation des horaires de bus aux dessertes touristiques :** horaires le week-end, horaires en pleine saison, etc. (Château de Rentilly et Ile de Loisirs de Jablines)
- **Promouvoir le transport fluvial par la Marne comme mode de transport touristique**

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

N°	Mesure	Horizon CT 2023-2024	Horizon MT 2025-2028	Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
Développer les outils du management de la mobilité							
F.18.1	Refondre le Portail des Mobilités et y promouvoir les solutions de mobilités alternatives	X		60 000 €	SIEMU		VEA, CAMG, Communes
F.18.2	Communiquer sur le Portail des Mobilités auprès des habitants du territoire via les sites internet des agglomérations et des communes.	X	X	Fonctionnement	CAMG, VEA, Communes		SIEMU
B.7.2 B.7.3	Etudier l'opportunité de développer de nouvelles maisons de la mobilité sur le territoire (cf. action 7)	Cf. Action 7	Cf. Action 7	Cf. Action 7	Cf. Action 7	Cf. Action 7	Cf. Action 7
F.18.3	Adhérer et contribuer au réseau de partage de bonnes pratiques Mobiscol	X	X	Fonctionnement	SIEMU		
Promouvoir les solutions de mobilité auprès des entreprises							
F.18.4	Développer le management de la mobilité au sein des entreprises	X	X	0,25 ETP / an	SIEMU		VEA, CAMG, CCVB
F.18.5	Guider les entreprises dans l'élaboration de Plan de Déplacements d'Entreprises	X	X	inclus dans l'action ci-dessus	SIEMU		VEA, CAMG, CCVB
F.18.6	Favoriser le partage et les échanges entre les entreprises du territoire, en animant une rencontre annuelle	X	X	inclus dans l'action ci-dessus	SIEMU		VEA, CAMG, CCVB
Promouvoir les solutions de mobilité auprès du grand public							
F.18.7	Renforcer la communication et la sensibilisation aux sujets des mobilités alternatives lors de l'accueil des nouveaux arrivants sur le territoire	X	X	Fonctionnement	Communes		SIEMU
B.7.7	Relayer les services et les aides à pour le vélo via les sites internet des agglomérations et des communes et dans les Maisons de la Mobilité	Cf. Action 7	Cf. Action 7	Cf. Action 7	Cf. Action 7	Cf. Action 7	Cf. Action 7
B.7.5	Organiser un à deux événements par an autour du vélo à destination du grand public	Cf. Action 7	Cf. Action 7	Cf. Action 7	Cf. Action 7	Cf. Action 7	Cf. Action 7
Promouvoir les solutions de mobilité auprès des touristes, et faciliter leur usage							
F.18.8	Communiquer auprès des touristes sur les itinéraires de vélos loisirs existants sur le territoire	X	X	Non défini	CAMG, VEA		SIEMU, Communes
F.18.9	Etudier l'adaptation des horaires de bus aux dessertes touristiques	X		Non défini	IDFM		SIEMU, Exploitant réseau bus MLV
F.18.10	Promouvoir le transport fluvial par la Marne comme mode de transport touristique	X	X	Non défini	CAMG, VEA		SIEMU, Office du tourisme

19 Mobilité scolaire : encourager l'éveil d'une conscience citoyenne en matière d'éco-mobilité

Rattachement au PDUIF

- Volet à la carte des actions à intégrer aux Plans Locaux des Mobilités d'Ile-de-France
  - Défi 4 - Action 4.3 : Favoriser et promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics
  - Défi 9 - Action 9.2 : Développer les plans de déplacements d'établissements scolaires

Rappel du diagnostic

Apprendre à se déplacer et utiliser les modes de déplacement les plus durables commence dès le plus jeune âge. Les déplacements en lien avec les établissements scolaires sont un véritable levier d'action, car ils représentent **environ 35'000 déplacements journaliers sur le territoire** (tous niveaux confondus, de la maternelle au supérieur).

Les élèves utilisent prioritairement le bus (ou le car) et la voiture pour se rendre à leur établissement scolaire, tandis que le vélo est un mode encore peu utilisé (résultat questionnaire numérique du PLM de Marne-la-Vallée).

Actuellement, **l'accès à certains établissements scolaires existant reste à améliorer** : l'accès au lycée de Lagny-sur-Marne est difficile pour les communes du nord Marne, la chaîne de déplacements pour accéder au lycée Pierre de Coubertin de Meaux est complexe pour les communes du nord-est du territoire, Jossigny est rattachée à des collèges et lycées relativement éloignés.

De plus, la desserte des établissements scolaires sera impactée par le déploiement de nouveaux établissements sur le territoire, en accompagnement des projets de développement urbain.

Les acteurs du territoire remontent également des enjeux de sécurité aux abords de certains établissements scolaires, notamment sur le lycée Van Dongen (quai en courbe accidentogène) et le Collège Jacques Yves Cousteau (projet de la Ville sur la Place du Clos).

Principaux objectifs visés

- Sécuriser les déplacements aux abords des établissements scolaires
- Assurer la desserte des établissements scolaires actuels et projetés (particulièrement les collèges et lycées) en intégrant ce paramètre aux critères d'évolution de la carte scolaire
- Encourager l'usage des modes actifs pour les déplacements domicile-études

Déclinaison des mesures à mettre en place

- **Apaiser systématiquement la voirie à proximité des établissements scolaires** (cf. action1)
- **Développer les pédibus pour les écoles du territoire, à l'instar de l'exemple vertueux de Ferrières-en-Brie.** 3 communes s'engagent en ce sens : Pomponne, Saint-Thibault-des-Vignes, Thorigny-sur-Marne.
- **Mener des actions de sensibilisation et d'apprentissage de l'utilisation du vélo avant l'entrée en 6ème.** Par exemple, poursuivre et déployer le programme « Savoir Rouler à Vélo » lancé par le Gouvernement destiné aux enfants de 6 à 11 ans, visant à généraliser l'apprentissage du vélo et rendre les enfants en capacité de se déplacer à vélo aisément avant leur entrée en 6ème.
- **Instaurer une journée sans voiture dans les écoles** (une journée dans l'année où les parents sont incités à jouer le jeu de venir autrement qu'en voiture, et un recensement des modes utilisés est réalisé)
- **Recenser et valoriser les bonnes pratiques de certaines communes, intercommunalités et du transporteur** en matière de sensibilisation du public scolaire et en informer l'ensemble des établissements du territoire pour une éventuelle transposition.
- **Engager des discussions sur les mobilités scolaires entre établissements scolaires, le syndicat et les communes en lien avec ces établissements** afin d'organiser les remontées d'informations.
- **Inciter les établissements scolaires à mener des démarches de Plan de Mobilité Scolaires (PDES)**. Les PDES peuvent être mis en place par des établissements du primaire jusqu'à l'enseignement supérieur. Les actions proposées peuvent également bénéficier aux parents et les inciter à un changement de leurs propres comportements de mobilité. Dans ce cadre, des interventions sur les enjeux de la mobilité durable pourront être proposées aux publics scolaires tous niveaux (par exemple à l'occasion de la journée mondiale des mobilités).

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

N°	Mesure	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
		CT 2023-2024	MT 2025-2028				
A.1.4	Apaiser systématiquement la voirie à proximité des établissements scolaires	Cf. Action 1	Cf. Action 1	Cf. Action 1	Cf. Action 1	Cf. Action 1	Cf. Action 1
F.19.1	Développer les pédibus pour les écoles du territoire, à l'instar de l'exemple vertueux de Ferrières-en-Brie	X		A définir par commune	Communes		SIEMU, CAMG, VEA, CC Val Briard
B.7.6	Mener des actions de sensibilisation et d'apprentissage de l'utilisation du vélo avant l'entrée en 6ème	Cf. Action 7	Cf. Action 7	Cf. Action 7	Cf. Action 7	Cf. Action 7	Cf. Action 7
F.19.2	Instaurer une journée sans voiture dans les écoles	X		Fonctionnement	Etablissements scolaires		SIEMU
F.19.3	Recenser et valoriser les bonnes pratiques de certaines communes, intercommunalités et du transporteur	X		Fonctionnement	SIEMU, Communes		Etablissements scolaires
F.19.4	Engager des discussions sur les mobilités scolaires (tous modes) entre établissements scolaires, le syndicat et les communes en lien avec cet établissement	X	X	Fonctionnement	SIEMU		Communes
F.19.5	Inciter les établissements scolaires à mener des démarches de plan de déplacements d'établissements scolaires (PDES)	X		Fonctionnement	SIEMU		Etablissements scolaires, Communes, CD77, Région

Axe F

Management et services de mobilités

Fiche de synthèse

Indicateurs de suivi de la mise en œuvre

Ces indicateurs servent à suivre la bonne mise en œuvre des principales actions du Plan Local des Mobilités.

N° de la fiche actions	Indicateur	Valeur actuelle	Valeur objectif	Horizon objectif
17	Nombre de bornes de recharge électrique sur le territoire	Environ 50	+ 129 bornes sur la CAMG + 64 bornes sur VEA	2028
18	État d'avancement du projet de refonte du Portail des Mobilités	Cahier des charges en cours de rédaction	Mise en œuvre	2023
18	Nombre de Maisons de la mobilité développées sur le territoire	1 maison des mobilités existante sur la CAMG	2 maison des mobilités sur le territoire de la CAMG	2024
18	Réalisation des actions de sensibilisation, avec précision du type (campagne de mailing, partenariat avec CCI, avec Dev Eco des EPCI, etc.)	Réponses aux quelques sollicitations des entreprises	Campagne de mailing organisation d'un rencontre annuelle avec les entreprises	2028
19	Nombre de communes ayant mis en place un pédibus sur le territoire	1 commune (Ferrières-en-Brie)	4 communes	2024
19	Réalisation d'actions de sensibilisation	-	Réalisation d'actions de sensibilisation régulières de diverses natures : mailing, envois d'information aux établissements, et interventions dans les établissements	2028
19	Nombre d'établissements ayant réalisé un PDES	0	5 PDES	2028

Indicateurs de suivi des pratiques de mobilités (observatoire)

Les indicateurs de suivi des pratiques de mobilité permettent d'avoir une vision globale de l'évolution de la mobilité sur le territoire du SIEMU. Ils mesurent les effets de la mise en œuvre du Plan Local des Mobilités.

Indicateur	Tendance objectif
Evolution du nombre d'usagers des services de bornes de recharge et d'autopartage	

AXE G

Marchandises

20 Encadrer les réflexions autour de l'organisation du transport de marchandises

Rattachement au PDUIF

- Volet socle obligatoire des actions à intégrer aux Plans Locaux des Mobilités d'Ile-de-France
  - Défi 7 – Actions 7.1 Préserver et développer les sites à vocations logistiques et 7.4 – Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraisons.
- Volet à la carte des actions à intégrer aux Plans Locaux des Mobilités d'Ile-de-France
  - Défi 7 - Action 7.5 : Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises

Rappel du diagnostic

Les flux de marchandises sont nécessaires au bon fonctionnement du territoire : flux commerciaux, flux industriels, flux de matériaux pour les chantiers, flux de collecte de déchets ou en lien avec d'autres services (poste, hôpitaux, livraison, etc.).

En Ile-de-France, le transport de marchandises est assuré à 90% par la route et pose des enjeux de pollution, bruit et encombrement.

A l'échelle du territoire, les communes relèvent des enjeux de conflits d'usage sur l'espace public, de transit de poids lourds ou de démultiplication des livraisons en lien avec le développement l'e-commerce.

Aujourd'hui, peu d'actions en lien avec le transport de marchandises sont portées par les acteurs du territoire.

Les acteurs impliqués sont les communes, par le biais de la réglementation (arrêté de circulation, stationnement et PLU), ainsi que l'EPA en lien avec ses nombreux projets de développement. Par exemple, l'EPA cherche à favoriser le report modal vers le transport fluvial des flux en lien avec ses chantiers (dans le cadre d'une convention de partenariat logistique fluviale avec Voies Navigables de France (VNF) pour les flux liés aux chantiers du secteur 3 de Marne-la-Vallée).

Le territoire manque d'une vision globale sur les enjeux et les évolutions souhaitées pour le transport de marchandises. Il est donc nécessaire d'amorcer une réflexion globale et coordonnée afin d'identifier les enjeux et opportunités du territoire et de développer un transport de marchandises plus vertueux.

Principal objectif visé

- Donner un cadre à l'organisation du transport de marchandises sur le territoire, grâce à la mise en place d'un acteur coordinateur de la thématique (en l'occurrence le SIEMU).

Déclinaison des mesures à mettre en place

Connaître avant d'agir : animer un observatoire « Mobilité » et « Foncier »

- **Recenser les points chauds de livraisons du territoire et leurs caractéristiques**. Il s'agit d'identifier les secteurs en tension, à fort enjeu logistique du territoire : les localisations performantes en termes d'accessibilité aux infrastructures de transport, aux marchés à desservir, aux bassins d'emplois, etc. L'étude devra également suivre les évolutions dans un temps long et projeter des tendances.

- **Réaliser un inventaire et recensement des friches logistiques et commerciales**. Cette action vise à identifier et scorer les sites d'accueil potentiels du territoire au regard de critères logistiques

  A noter que la Région pourra apporter une aide financière à la réalisation des études réalisées et préalables à des projets d'aménagement, d'équipements, d'infrastructures ou immobiliers via le dispositif « Penser l'aménagement logistique du territoire » de la Stratégie régionale pour le fret et la logistique (sous condition de respect des conditions d'éligibilité des projets).

Partager avant de décider : coordonner et orienter les actions

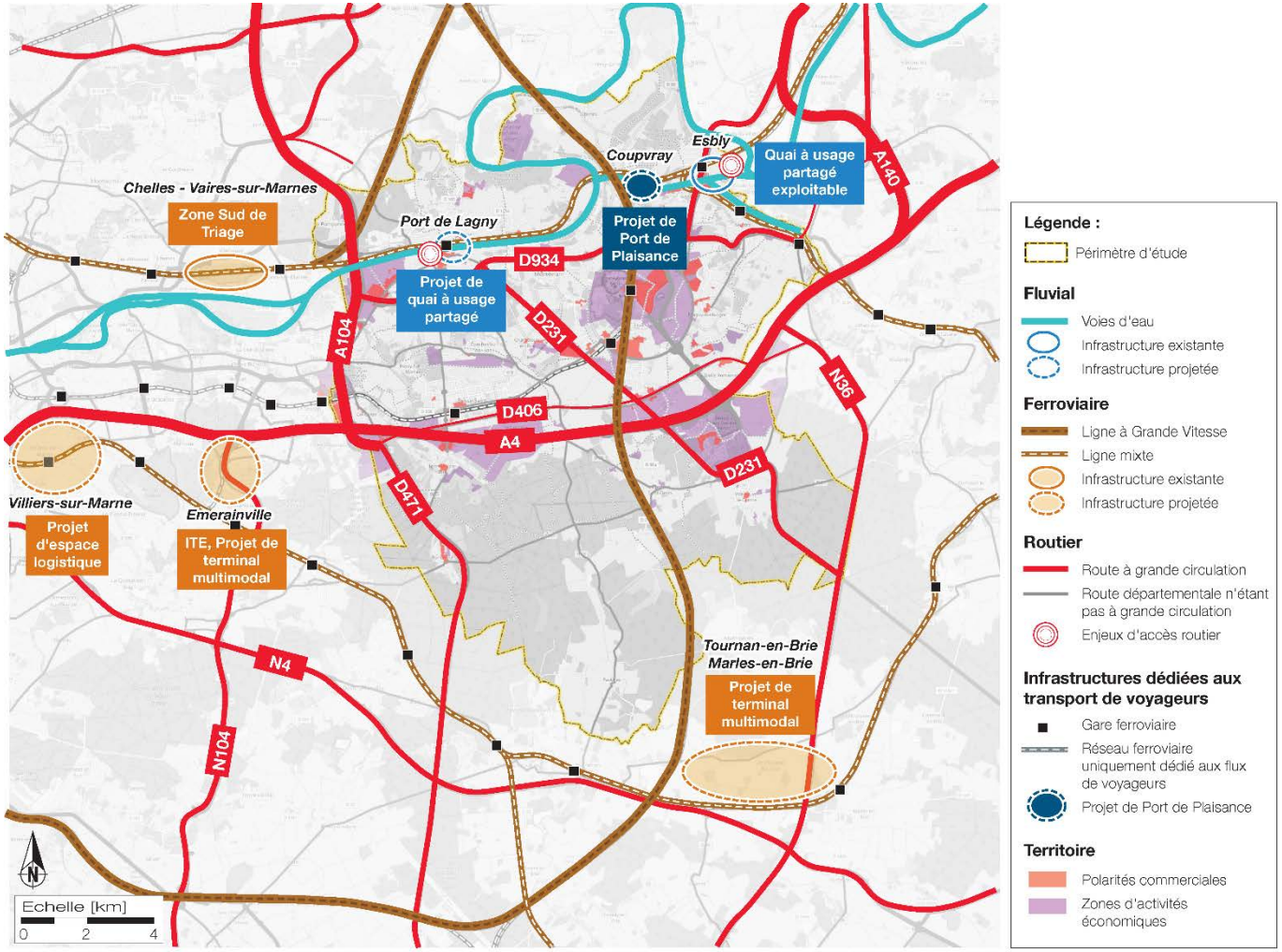
- **Mettre en place une instance de gouvernance « mobilité des marchandises » (concertation, coordination, pérennisation des actions).**
  Cette action est un prérequis indispensable à l'opérationnalité et la pérennité des actions « marchandises ». Il s'agit de mettre en place une instance de gouvernance permettant de mixer acteurs institutionnels et acteurs privés présents sur le territoire, notamment : le SIEMU, le CD77, la DDT77, la Région, IDFM, VEA, la CAMG, la CCVB, la CCI77, l'EPA, la SNCF, Haropa Port, VNF, ainsi que les principaux transporteurs.

  L'instance de gouvernance pourra se mettre en relation avec l'Observatoire du Fret et de la Logistique de la Région Île-de-France piloté par la DRIEAT, la Région Île-de-France et l'Institut de Paris afin d'échanger sur les connaissances de chacun.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

N°	Mesure	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
		CT 2023-2024	MT 2025-2028				
G.20.1	Recenser les points chauds de livraisons sur le territoire et leurs caractéristiques	X	X	fonctionnement	SIEMU,		Communes
G.20.2	Réaliser un inventaire et recensement des friches logistiques et commerciales	X	X	fonctionnement	CAMG, VEA		SIEMU, Communes, EPA et autres aménageurs
G.20.3	Mettre en place une instance de gouvernance « mobilité des marchandises »	X	X	0,25 ETP / an	SIEMU		

Annexe 20.1 : Carte des infrastructures existantes du transport de marchandises, sur le territoire et à proximité



Les **routes à grande circulation** (représentées en rouge ci-contre) permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux, la circulation des convois exceptionnels, la circulation des transports et des convois militaires, ainsi que la desserte économique du territoire. Il s'agit donc des voies routières devant accueillir en priorité les flux de marchandises sur le territoire.
Ces routes à grandes circulations sont définies dans le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009.

Sur le territoire, le réseau de routes à grande circulation est cohérent avec le réseau routier structurant identifié sur la carte de la hiérarchie routière actuelle.

Le sujet de réseau de route à grande circulation pourra être approfondi dans le cadre de l'instance de gouvernance « mobilité des marchandises ».

21 Adapter la réglementation pour faciliter le transport de marchandises

Rattachement au PDUIF

Volet socle obligatoire des actions à intégrer aux Plans Locaux des Mobilités d'Ile-de-France

- Défi 7 – Actions 7.1 Préserver et développer les sites à vocations logistiques et 7.4 – Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraisons.

Volet à la carte des actions à intégrer aux Plans Locaux des Mobilités d'Ile-de-France

- Défi 7 - Action 7.5 : Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises

Rappel du diagnostic

Les livraisons sont essentielles à la vie de la ville tant pour les commerces que pour le dynamisme économique.

Pour autant, le transport routier de marchandises est encore un générateur de nuisances environnementales. A l'inverse, son organisation souffre de contraintes liées aux règles de circulation qui rendent difficile son optimisation. Par ailleurs, les véhicules de marchandises, que ce soient les poids lourds ou les véhicules utilitaires légers, partagent l'espace public avec les autres usagers. Il est donc primordial de veiller à une bonne organisation de la circulation et du stationnement des véhicules de livraison.

L'accessibilité au territoire est difficile pour les transporteurs de marchandises : les gabarits de rues sont parfois trop étroits, les plages horaires autorisées ne sont pas toujours adaptées aux livraisons, le stationnement est difficile (stationnement livraison non respecté qui génère des conflits d'usage).

De plus, les horaires d'accès autorisés sont généralement différents d'une commune à l'autre, ce qui complexifie la lecture de la règlementation pour les transporteurs.

Une multiplication des véhicules de livraisons est observée sur le territoire, accentuée par le développement du e-commerce. La gestion du dernier kilomètre renforce les problématiques car les dessertes terminales sont souvent réalisées en poids lourds.

La réglementation est un levier majeur qui devra permettre de limiter les conflits d'usages (horaires d'accès autorisé, espaces de stationnement dédiés) **ainsi que d'améliorer la gestion du dernier kilomètre, notamment via l'incitation à la mise en place de micro-hubs de dépose/reprise de marchandises.**

Principal objectif visé

- Développer un référentiel réglementaire commun et partagé par les professionnels de façon à apporter de la cohérence aux prises d'arrêtés municipaux sur le territoire du SIEMU

- **Adapter la réglementation pour permettre la mise en place de micro-hubs de livraison/reprise de marchandises**. 5 communes se sont aujourd'hui engagées dans ce sens : Bailly-Romainvilliers, Collégien, Pomponne, Saint-Thibault-des-Vignes, Thorigny-sur-Marne.

- **Travailler à la réalisation d'arrêtés types pour le transport de marchandises.** Il s'agit de définir et partager une réglementation commune au territoire, régissant les questions environnementales, la circulation et l'arrêt des véhicules ainsi que les horaires de livraison (à l'instar des travaux réalisés par la MGP et la Ville de Paris). *L'instance de gouvernance pourra notamment s'appuyer sur les travaux dédiés du CEREMA, de la Métropole du Grand Paris et de la Ville de Paris.*

- **Mettre en cohérence la réglementation sur l'ensemble des communes.** Cette action consiste à mettre en cohérence les paramètres réglementaires liés aux arrêtés de circulation et de stationnement et établir une cartographie des réglementations en open data. Faciliter le travail de contrôle de l'espace public des agents municipaux du territoire (PM, ASVP).
  7 communes se sont engagées dans ce sens : Bailly-Romainvilliers, Bussy-Saint-Martin, Chanteloup-en-Brie, Favières, Jossigny, Saint-Thibault-des-Vignes, Serris. L'objectif est de tendre vers l'homogénéisation de la réglementation à l'échelle du territoire du SIEMU.
  Les communes pourront également contribuer à la démarche « BAC IDF » : une démarche cofinancée par la Région, permettant de centraliser les arrêtés de circulation et stationnement, pour les livraisons de marchandises, sur tout le territoire de l'Île-de-France.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

N°	Mesure	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
		CT 2023-2024	MT 2025-2028				
G.21.1	Adapter la réglementation pour permettre la mise en place de micro-hubs de livraison/reprise de marchandises	X	X	Fonctionnement	Communes		SIEMU
G.21.2	Travailler à la réalisation d'arrêtés types pour le transport de marchandises	X		Fonctionnement	SIEMU		Communes
G.21.3	Mettre en cohérence la réglementation sur l'ensemble des communes	X		Fonctionnement	Communes		SIEMU

22 Favoriser le report modal pour soutenir le développement d'une logistique durable

Rattachement au PDUIF

Volet à la carte des actions à intégrer aux Plans Locaux des Mobilités d'Ile-de-France

Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau

- Action 7.2 : Favoriser l'usage de la voie d'eau
- Action 7.5 : Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises

Rappel du diagnostic

Le transport fluvial dispose d'un potentiel de développement important en Ile-de-France pour le transport de certaines catégories de marchandises, notamment pour évacuer les déblais et approvisionner les chantiers en matériaux de construction.

De même, le développement du fret ferroviaire doit s'envisager, sans toutefois altérer la fiabilité de la desserte voyageurs.

Sur le territoire du SIEMU, les transports de marchandises se concentrent très principalement sur le réseau routier. Le transport fluvial est aujourd'hui limité en raison des difficultés d'accès aux infrastructures existantes (port de Lagny-sur-Marne), notamment sur le territoire de Val d'Europe Agglomération. Pourtant, la présence de la Marne au Nord du territoire représente une véritable opportunité.

De plus, il n'existe plus aujourd'hui d'installation ferroviaire de transport de marchandises sur le territoire, toutefois des opportunités sont présentes sur les territoires voisins (Chelles-Vaires).

Par ailleurs il existe également sur le territoire un potentiel de report modal vers des véhicules légers, non-carbonés et adaptés à la livraison fine des centralités urbaines (notamment avec la cyclo-logistique), en lien avec la création de micro-hubs de livraison – reprise proposé dans la fiche action 21.

Principal objectif visé

- Accompagner les initiatives de report modal ayant pour effet de décongestionner les infrastructures routières et autoroutières du territoire.

Soutenir le développement de quais à usage partagés sur le territoire

- **Réaliser le projet de quai à usage partagé à Lagny-sur-Marne**.

  Aujourd'hui, le quai à usage partagé (QUP) existant est enclavé au nord-est du port et peu visible. Il s'agit donc de le repositionner plus au centre du port et de la zone d'activités, avec sa voie d'accès dédiée directement connectée sur la rue Freycinet. Son accès s'en verra donc amélioré. Toutefois l'accès au port reste peu direct depuis les axes majeurs car il nécessite de traverser en grande partie la zone d'activité de Saint-Thibault-des-Vignes. Ce sujet pourra être approfondi par l'instance de gouvernance « Mobilités des marchandises ».

  Pour information, les actions d'amélioration de l'accessibilité routière des zones logistiques peuvent faire l'objet d'un cofinancement régional, sous condition de respect des conditions d'éligibilité des projets, via le dispositif de soutien à l'amélioration de la desserte et à l'intégration urbaine des zones logistiques de la stratégie régionale pour le fret et la logistique.

Accompagner les acteurs de la filière BTP dans l'optimisation de leurs flux

- **Favoriser le report modal vers le transport fluvial des flux en lien avec les chantiers de l'EPA.** Une convention de partenariat logistique fluviale lie l'EPA, l'Etat, Haropa Port et VNF, pour les flux liés à toutes les ZAC EPA (DO3 et autres).
- **Inciter les entreprises à diminuer les flux pour alimenter leurs chantiers** en favorisant les ressources locales.
- **Engager un dialogue avec les acteurs de cette filière de façon à les inciter** (dès l'appel d'offre) **à mutualiser les flux induits par les chantiers** (approvisionnements, évacuations). *Cette sensibilisation pourra notamment être faite à travers les comités des partenaires proposés dans l'action 20*.

Mener des actions de veille

- **Mener une veille des opportunités et la faisabilité de report modal** dans des secteurs comme Lagny et Coupvray pour le fluvial, mais aussi dans les territoires voisins comme Chelles-Vaires pour le ferroviaire.

Informer, sensibiliser et promouvoir l'usage des modes massifiés comme le fluvial et le ferroviaire dans le cadre de l'instance de gouvernance "Mobilité des marchandises"

- **Valoriser l'usage des modes massifiés comme le fluvial et le ferroviaire** (atouts du territoire, offre de services des opérateurs).

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

N°	Action	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
		CT 2023 - 2024	MT 2025-2028				
Soutenir le développement de quais à usage partagés sur le territoire							
G.22.1	Réaliser le projet de quai à usage partagé à Lagny-sur-Marne	X		Non communiqué	Haropa Port		SIEMU, EPA, Etat
Accompagner les acteurs de la filière BTP dans l'optimisation de leurs flux							
G.22.2	Favoriser le report modal vers le transport fluvial des flux en lien avec les chantiers de l'EPA (dans le cadre d'une convention de partenariat)	X	X	En cours d'études	EPA, Etat, Haropa Port, VNF		
G.22.3	Inciter les entreprises à diminuer les flux pour alimenter leurs chantiers en favorisant les ressources locales.	X	X	Fonctionnement	EPA		
Mener des actions de veille							
G.22.4	Mener une veille des opportunités et de la faisabilité de report modal dans des secteurs comme Lagny et Coupvray pour le fluvial, mais aussi dans les territoires voisins comme Chelles-Vaires pour le ferroviaire.	X	X	inclus dans le budget de l'instance de gouvernance	SIEMU		Haropa Port, EPA, IDFM, SNCF
Informer, sensibiliser et promouvoir l'usage des modes massifiés							
G.22.5	Informer, sensibiliser et promouvoir l'usage des modes massifiés comme le fluvial et le ferroviaire dans le cadre de l'instance de gouvernance "Mobilité des marchandises"	X	X	inclus dans le budget de l'instance de gouvernance	SIEMU		

Axe G
Marchandises

Fiche de synthèse

Indicateurs de suivi de la mise en œuvre

Ces indicateurs servent à suivre la bonne mise en œuvre des principales actions du Plan Local des Mobilités.

N° de la fiche actions	Indicateur	Valeur actuelle	Valeur objectif	Horizon objectif
20	Nombre d'instances de gouvernance menées par an, avec précision des acteurs réunis	-	1 instance / an	2028
21	Nombre de communes autorisant la mise en place de micro-hubs de livraison/reprise de marchandises dans leur PLU	0	5 communes	2028
21	Réalisation de l'arrêté type rédigé par le SIEMU	-	Réalisation et diffusion	2024
21	Nombre de communes ayant mis en application la règlementation homogénéisée travaillée de manière partenariale	-	15 communes	2024
22	Réalisation du quai à usage partagé à Lagny-sur-Marne	-	Réalisation	2024

Indicateurs de suivi des pratiques de mobilités (observatoire)

Les indicateurs de suivi des pratiques de mobilité permettent d'avoir une vision globale de l'évolution de la mobilité sur le territoire du SIEMU. Ils mesurent les effets de la mise en œuvre du Plan Local des Mobilités.

Indicateur	Tendance objectif
Parts modales des modes alternatifs au transport routier	↗

AXE H

Pilotage, animation et suivi des politiques de déplacement

23 Anticiper les besoins liés au développement du territoire

Rattachement au PDUIF

- Sans objet

Rappel du diagnostic

Aujourd'hui, l'offre de transport peine à suivre le développement rapide du territoire. **Le territoire va continuer à se développer massivement dans les prochaines années : + 100'000 habitants + emplois sont attendus d'ici 2030**, soit une augmentation de +38% par rapport à la situation actuelle.

Les acteurs de la mobilité ne possèdent pas de vision globale des effets à long terme de l'urbanisation importante du territoire sur la mobilité, ce qui risque d'entrainer à terme une perte d'accessibilité.

Les dessertes bus de certains nouveaux développements se sont avérées difficiles. L'anticipation de la desserte bus en amont des développements urbains est un enjeu majeur. Les schémas viaires notamment doivent être pensés en amont et anticipés avec les aménageurs, tout comme l'intégration de l'ensemble des mobilités alternatives à la voiture.

Principal objectif visé

- Anticiper l'évolution des besoins de mobilité en lien avec les nouveaux développements et les besoins d'évolution des réseaux de transport, afin de garantir l'accessibilité multimodale du territoire

Déclinaison des mesures à mettre en place

- **Poursuivre les discussions entre le SIEMU et les aménageurs pour aboutir à un partage de données optimal (données de développement, modèle de trafic …).**

- 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. **Mener une analyse des données transmises par les aménageurs et des impacts en termes d'évolution du trafic et des besoins de mobilité.**

- **Si nécessaire, réaliser une étude prospective à horizon 2035 ou mettre à jour les études existantes en termes de planification multimodale à l'échelle du territoire du SIEMU** prenant en compte une situation projetée avec projet de TCSP EVE et le Grand Paris Express. L'objectif sera de formuler des objectifs concernant les pratiques de mobilité du territoire et de définir les évolutions nécessaires concernant le réseau viaire, le réseau TC, le développement des modes actifs et le rabattement automobile.

- **Systématiser les études mobilité en amont de la réalisation des projets urbains** :
  - étude des besoins de mobilités générés sur les réseaux, impacts et préconisations,
  - étude des besoins de stationnement et des possibilités de mutualisation et de réversibilité au sein du projet ou avec une offre située à proximité,
  - dimensionnement du stationnement en prenant en compte les normes de stationnement du PDUIF
  - définition des besoins en stationnement vélos public (sécurisé / non sécurisé)
  - étude d'opportunité de développement d'un système d'autopartage à l'échelle du projet

- **Etudier systématiquement l'adaptation des itinéraires bus, la localisation des arrêts et le niveau de service projeté pour la desserte bus, en amont de chaque projet urbain,** et notamment : ZAC de Coupvray, ZAC du Sycomore, ZAC du centre-bourg à Saint-Thibault-des-Vignes, ZAC du Couternois, ZAC du Prieuré, ZAC du Pré de Claye, ZAC de Lamirault et des Portes de la Forêt, ZAC de Coupvray (phase 2), ZAC de la Rucherie.

- **Mettre à disposition des partenaires, sur le futur site Internet du SIEMU, une bibliothèque virtuelle d'ouvrages de référence, de liens utiles et de guides d'aménagement** (notamment pour les aménagements bus).

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

N°	Mesure	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
		CT 2023-2024	MT 2025-2028				
H.23.1	Poursuivre les discussions entre SIEMU et les aménageurs	X	X	Fonctionnement	SIEMU, EPA, Autres aménageurs		
H.23.2	Mettre à disposition du SIEMU le modèle de trafic élaboré par l'EPA avec ses hypothèses d'urbanisation	X		Fonctionnement	EPA		SIEMU
H.23.3	Mener une analyse des données transmises par les aménageurs et des impacts en termes d'évolution du trafic et des besoins de mobilité	X		50 000 €	SIEMU		CAMG, VEA, EPA, Autres aménageurs (dont SPLA et Aménagement 77)
H.23.4	**Si nécessaire,** réaliser une étude prospective à horizon 2035 ou mettre à jour les études existantes en termes de planification multimodale à l'échelle du territoire du SIEMU	X	X	50 000 à 100 000 €	SIEMU	A définir	A définir
H.23.5	Systématiser les études mobilité en amont de la réalisation des projets urbains	X	X	Fonctionnement	EPA, Autres aménageurs		SIEMU, CAMG, VEA, CC Val Briard, Communes, CD77
H.23.6	Etudier systématiquement l'adaptation des itinéraires bus et la localisation des arrêts pour la desserte en amont de chaque projet urbain	X	X	Fonctionnement	SIEMU		EPA, Autres aménageurs
H.23.7	Mettre à disposition des partenaires, sur le futur site Internet du SIEMU, une bibliothèque virtuelle d'ouvrages de référence, de liens utiles et de guides d'aménagement (notamment pour les aménagements bus)	X	X	Fonctionnement	SIEMU		

24 Coordonner les acteurs locaux des mobilités : affirmer le rôle du SIEMU comme coordinateur des politiques de mobilité

Rattachement au PDUIF

- Sans objet

Rappel du diagnostic

Pour accompagner les ambitions de développement importantes du territoire (+ 100'000 habitants + emplois d'ici 2030), il est nécessaire d'agir activement en faveur de l'amélioration de l'accessibilité multimodale et d'une mobilité plus durable.

Aujourd'hui, le partage complexe des compétences selon les sujets abordés, les acteurs concernés, les échelles du territoire et le niveau d'opérationnalité des projets rend difficile la mise en œuvre concrète des projets.

Le territoire a la spécificité d'avoir un syndicat intercommunal permettant déjà actuellement de faciliter la communication entre les différents acteurs du territoire, en particulier sur les sujets de transport public.

Le Syndicat, renommé SIEMU (Syndicat Intercommunal d'Etudes de Mobilité Urbaines) en 2021, devra disposer d'une vision globale des enjeux et des projets de mobilité du territoire. Il devra également assurer un rôle de coordinateur permettant de faciliter les échanges, dynamiser les projets et concrétiser leur mise en œuvre.

Principaux objectifs visés

- Faciliter le dialogue entre les acteurs du territoire
- Améliorer la vision globale des enjeux de mobilité et des projets du territoire
- Faciliter la mise en œuvre des projets

Déclinaison des mesures à mettre en place

- **Mettre en place un comité de suivi annuel du PLM**. Il s'agira de rassembler les principaux acteurs de la mobilité afin d'informer et de relancer sur l'avancement des différentes études et projets inscris au PLM. Le comité sera notamment composé des intercommunalités, des communes, des aménageurs, des transporteurs, …

- **Assurer le rôle de coordinateur dans le cadre de la mise en œuvre d'actions du PLM,** par exemple : par la mise en œuvre d'instances de suivi des points durs, d'un groupe de travail sur le sous-lignes scolaires, etc.

- **Poursuivre la défense des intérêts du territoire auprès des autorités compétentes, notamment sur les sujets suivants qui dépassent le cadre du PLM** (hors champs de compétence local, hors périmètre ou hors durée du PLM) :
  - Lancement d'une étude visant à améliorer le trafic et la circulation des bus sur la RD231 sud (à confirmer selon retour CD77).
  - Lancement d'une étude d'opportunité d'évolution de la RN36. Des pistes de réflexions sont évoquées concernant le doublement de la voirie ou la création d'une voie multimodale.
  - Amélioration de la régularité des réseaux ferrés du RER A et de la ligne P. A ce titre, la mise en place d'un dialogue régulier avec la SNCF et la RATP sur les évolutions du territoire pourrait déjà permettre des avancées.
  - Amélioration de la desserte vers le pôle d'emploi de Roissy-CDG.
  - Etude d'un accès TGV en gare sud de Marne-la-Vallée Chessy.
  - Résolution du problème de synchronisation RER ou Transilien – bus en cas de retard à la fin du service.
  - Appui auprès d'IDFM pour l'intégration dans la future DSP (post-2025) d'objectifs ambitieux vis-à-vis des opérateurs de transport en matière d'améliorations de l'accessibilité, d'information en temps réel aux points d'arrêt…etc.
  - Mise en œuvre des développements d'offre en cas de charge avérée sur les lignes du réseau.
  - Défense des intérêts du territoire auprès d'IDFM dans le cadre de la révision du PDUIF (notamment concernant la prise en compte des besoins de mobilité des territoires ruraux).
  - Relancer le sujet de la suppression du muret A104 afin de solutionner la problématique du trafic de transit dans Collégien.

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

N°	Mesure	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
		CT 2023-2024	MT 2025-2028				
H.24.1	Mettre en place un comité de suivi annuel du PLM	X	X	Fonctionnement	SIEMU		
H.24.2	Assurer le rôle de coordinateur dans le cadre de la mise en œuvre d'actions du PLM	X	X	Fonctionnement	SIEMU		Acteurs de la mobilité sur le territoire
H.24.3	Poursuivre la défense des intérêts du territoire auprès des autorités compétentes	X	x	Fonctionnement	SIEMU		CAMG, VEA, Communes

25 Évaluer et partager les effets des politiques de déplacements

Rattachement au PDUIF

- Evaluer le PLM

Rappel du diagnostic

Le suivi PLM est nécessaire pour faciliter la bonne mise en œuvre des actions, évaluer l'impact des mesures mises en place et envisager des actions correctrices.

Le suivi régulier permet également de communiquer auprès des différents partenaires du PLM l'avancement des actions, aussi bien étude que réalisation. Ce partage permettra également de maintenir la dynamique d'action des différents partenaires.

Principaux objectifs visés

- Observer l'évolution des pratiques de mobilités sur le territoire
- Suivre l'avancement du PLM afin d'en assurer la bonne mise en œuvre
- Partager l'avancement du PLM aux acteurs du territoire et maintenir leur implication sur les 5 années du plan d'actions

Déclinaison des mesures à mettre en place

- **Observer les comportements et leurs évolutions**
  - **Développer un observatoire sur l'ensemble des thématiques en vue d'aider au suivi du PLM,** à la prise de décision éclairée des partenaires et améliorer l'anticipation des politiques de mobilités.
  - **Réaliser des audits et enquêtes** afin de compléter les données existantes sur l'accidentologie, le stationnement, l'évolution des flux à vélo…
  - **Développer un open data des données mobilité du territoire récoltées** dans le cadre de l'alimentation de l'observatoire
- **Assurer un suivi et partager l'avancement de la mise en œuvre des actions du PLM**
  - Mettre à jour annuellement des indicateurs de suivi
  - Communiquer une à deux fois par an auprès des partenaires au travers d'une publication régulière de l'observatoire des mobilités portant sur l'état d'avancement du PLM, l'évolution plus globale des usages et des comportements…

Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

N°	Mesure	Horizon CT 2023-2024	Horizon MT 2025-2028	Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
Observer les comportements et leurs évolutions							
H.25.1	Développer un observatoire sur l'ensemble des thématiques	X	X	50 000 €	SIEMU		CAMG, VEA, Communes, EPA, Autres aménageurs (dont SPLA et Aménagement 77), IDFM, CD77, Région, Exploitant réseau bus MLV, Gestionnaires de parkings
H.25.2	Réaliser des audits et enquêtes afin de compléter les données existantes sur l'accidentologie, le stationnement, l'évolution des flux à vélo…	X	X	15 000 € /an	SIEMU	CAMG, VEA, CC Val Briard (Répartition financière proportionnelle au nombre d'habitants)	CAMG, VEA, CC Val Briard, Communes
H.25.3	Développer un open data des données mobilité du territoire récoltées dans le cadre de l'alimentation de l'observatoire	X	X	Fonctionnement	SIEMU		CAMG, VEA, CC Val Briard, Communes
Assurer un suivi et partager l'avancement de la mise en œuvre des actions du PLM							
H.25.4	Mettre à jour annuellement des indicateurs de suivi	X	X	Fonctionnement	SIEMU		CAMG, VEA, Communes, EPA, Autres aménageurs, IDFM, CD77, Région, Exploitant réseau bus MLV, Parkings (gestionnaires)
H.25.5	Communiquer une à deux fois par an auprès des partenaires	X	X	Fonctionnement	SIEMU		

Annexe 25.1 : Contenu de l'OpenData

Les données de mobilité seront collectées dans une base de données géolocalisée (SIG). Elles seront partagées aux acteurs du territoire dans le cadre d'un OpenData et permettront également d'alimenter l'observatoire.

Le tableau ci-dessous liste les données à récolter et partager idéalement dans le cadre de l'OpenData (*sous réserve de la transmission de ces données par les propriétaires et d'autorisation de publication*).

Axe	Donnée	Type
A. Partage de l'espace public	Linéaires de voiries apaisées sur le territoire, avec précision du type (zone 30, zone de rencontre, etc.)	SIG
	Linéaires de voirie rendues accessibles, et leur localisation (précision des impossibilités techniques)	SIG
B. Vélo	Linéaires des aménagements cyclables, avec précision du type d'aménagement (piste cyclable, bande cyclable, voie verte, etc.)	SIG
	Stationnements vélo, avec précision du type (arceaux, arceaux couverts, stationnement vélo sécurisé, stationnement vélo électrifié)	SIG
C. Réseau bus	Points durs bus sur le territoire, avec précision de la problématique	SIG
	Linéaires de voirie en site propre sur le territoire	SIG
	Arrêts de bus, avec précision de l'équipement et de l'état d'accessibilité	SIG
	Lignes de bus : itinéraire, fréquences, fréquentations, état d'accessibilité	SIG ou tableau
	Transport à la demande : fréquentation	tableau
D. Intermodalité	Capacité de stationnement dans les pôles intermodaux du territoire et réglementation	SIG
E. Automobile	Données de trafic (compilation des données existantes)	SIG ou carte
	Points noirs de sécurité routière	SIG
F. Management et services de mobilité	Stations de covoiturage	SIG
	Bornes de recharges électrique : type, opérateur, fréquentation	SIG
	Etablissements scolaires : nombre d'élèves	SIG
	Entreprises du territoire : nombre d'employés	SIG
G. Marchandises	Points chauds de transports de marchandises sur le territoire	SIG
	Friches logistiques	SIG
H. Pilotage, animation et suivi	Densité d'habitants	SIG
	Densité d'emplois	SIG

Annexe 25.2 : Contenu de l'observatoire

L'observatoire permettra d'assurer un suivi global des pratiques de mobilité, et donc d'observer les potentielles évolutions globales engendrées par la mise en œuvre du plan d'actions sur le territoire.

Axe	Indicateur	Tendance objectif
A. Partage de l'espace public	Vitesses effectives de circulation des véhicules sur certains axes	↘
B. Vélo	Nombre d'usagers par jour les coupures résorbées (si connu)	↗
	Part modale du vélo pour les déplacements domicile - travail	↗
C. Réseau bus	Vitesses commerciales des lignes de bus	→
	Linéaire de voirie en site propre	↗
	Evolution de la fréquence et de la fréquentation des lignes principales du réseau (notamment les lignes 34, 42, 43, 25).	↗
	Part modale des transports en commun pour les déplacements domicile - travail	↗
	Nombre d'usagers du transport à la demande	↗
	Population et emplois desservis par le réseau de bus sur le territoire	↗
D. Intermodalité	Répartition des entrants par mode (données de rabattement en gare)	↗ de la part de rabattement en modes alternatifs à la voiture
E. Automobile	Evolution des données de trafic suite à la mise en service de tronçons routiers	→
	Part modale de la voiture pour les déplacements domicile - travail	↘
	Evolution du nombre d'accident sur le territoire et de leur gravité	↘
	Communes avec stationnement réglementé et précisions du type de stationnement réglementé (payant, zone bleue, etc.)	↗
F. Management et services de mobilité	Evolution du nombre d'usagers des services de bornes de recharge et d'autopartage	↗
G. Marchandises	Parts modales des modes alternatifs au transport routier	↗

Axe H

Pilotage, animation et suivi

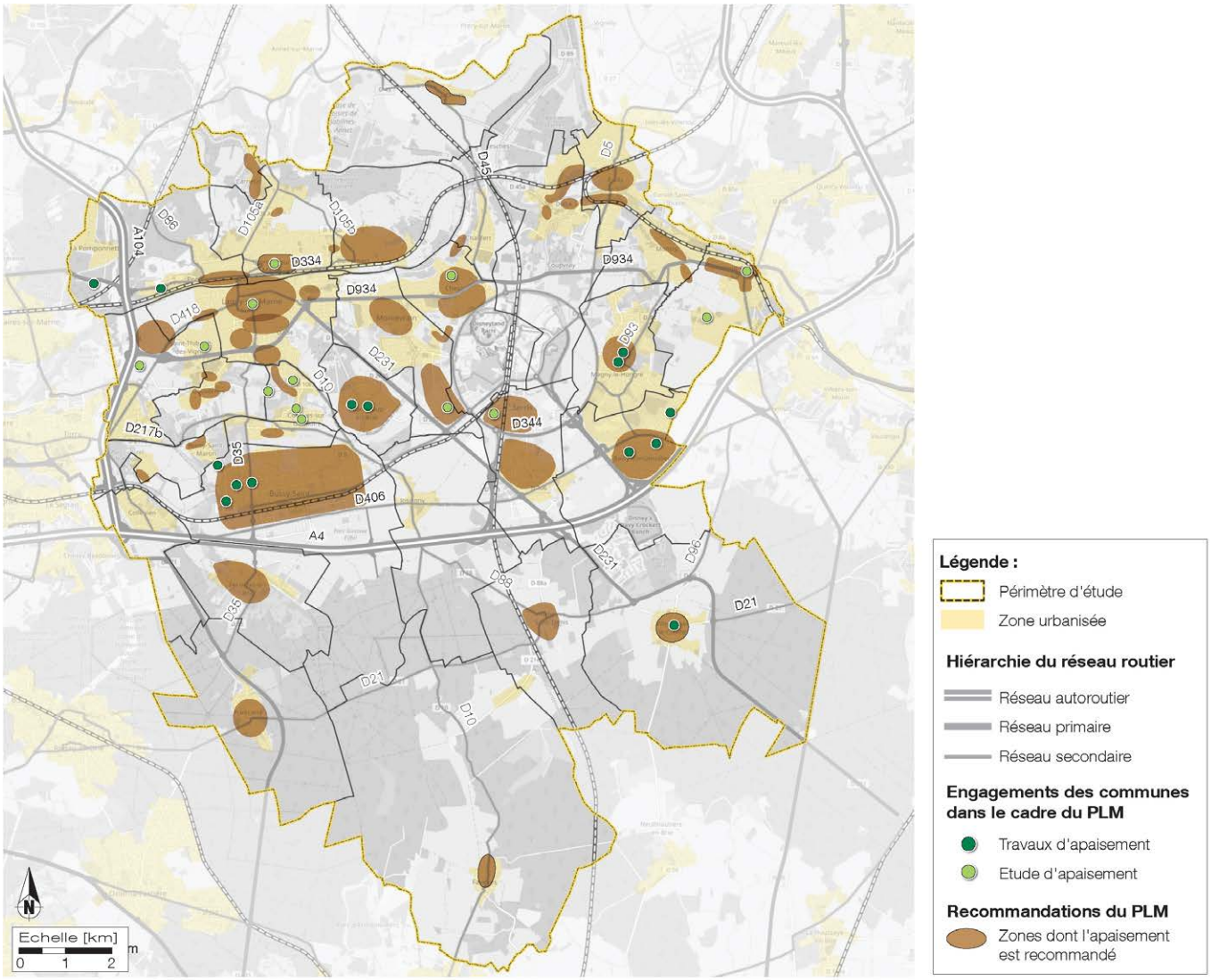
Fiche de synthèse

Indicateurs de suivi de la mise en œuvre

Ces indicateurs servent à suivre la bonne mise en œuvre des principales actions du Plan Local des Mobilités.

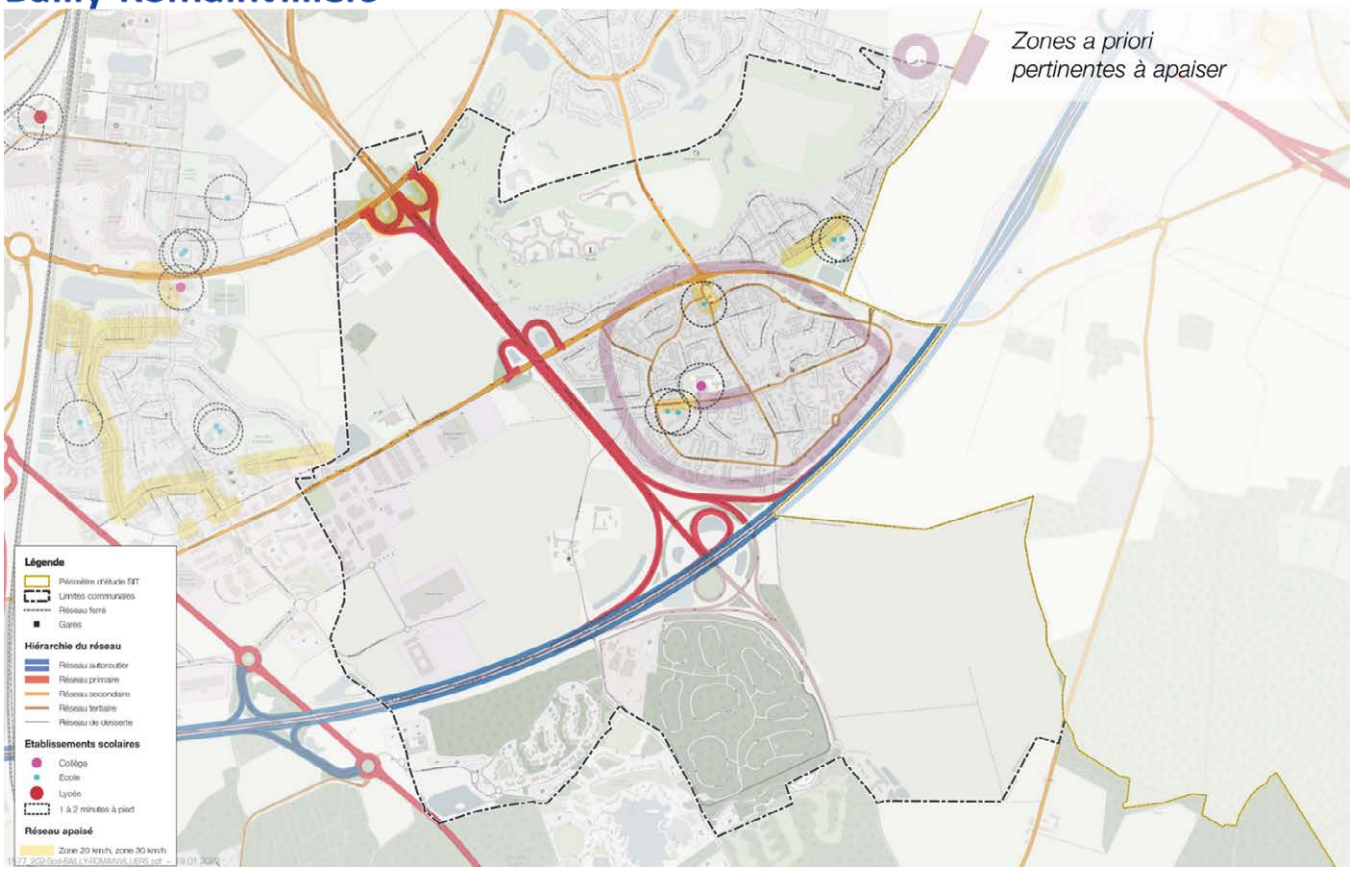
N° de la fiche actions	Indicateur	Valeur actuelle	Valeur objectif	Horizon objectif
23	Régularité des rencontres avec les aménageurs pour anticiper les évolutions de desserte	Rencontres environ trimestrielles	4 rencontres / an	
24	Tenue du comité de suivi du PLM chaque année	-	1 comité / an	Dès 2024
25	Avancement de la mise en œuvre de l'observatoire et de l'open data	-	mise en ligne d'un open data à horizon du PLM	Disponible dès 2024

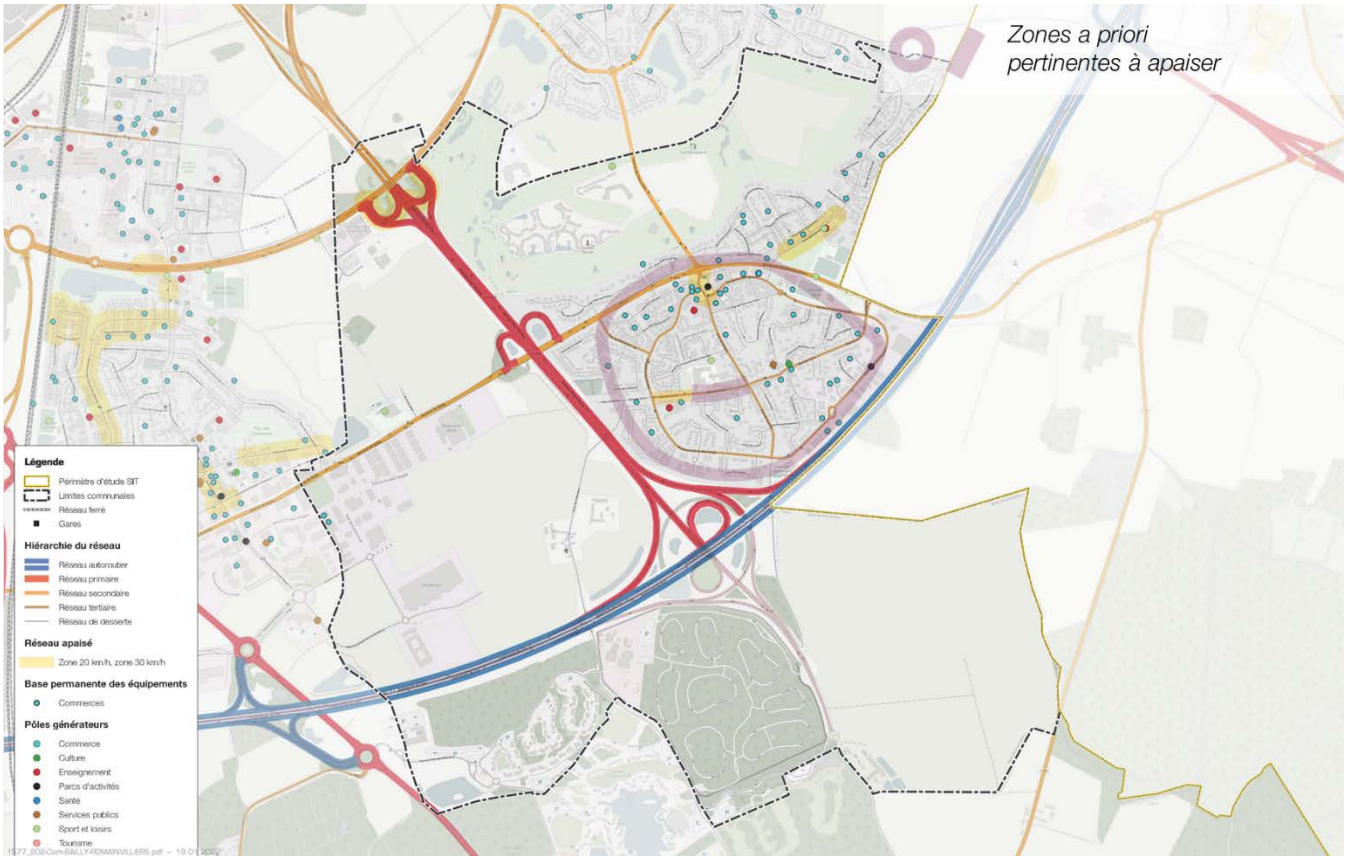
Annexes : Précision des zones dont l'apaisement est recommandé (sur chaque commune)



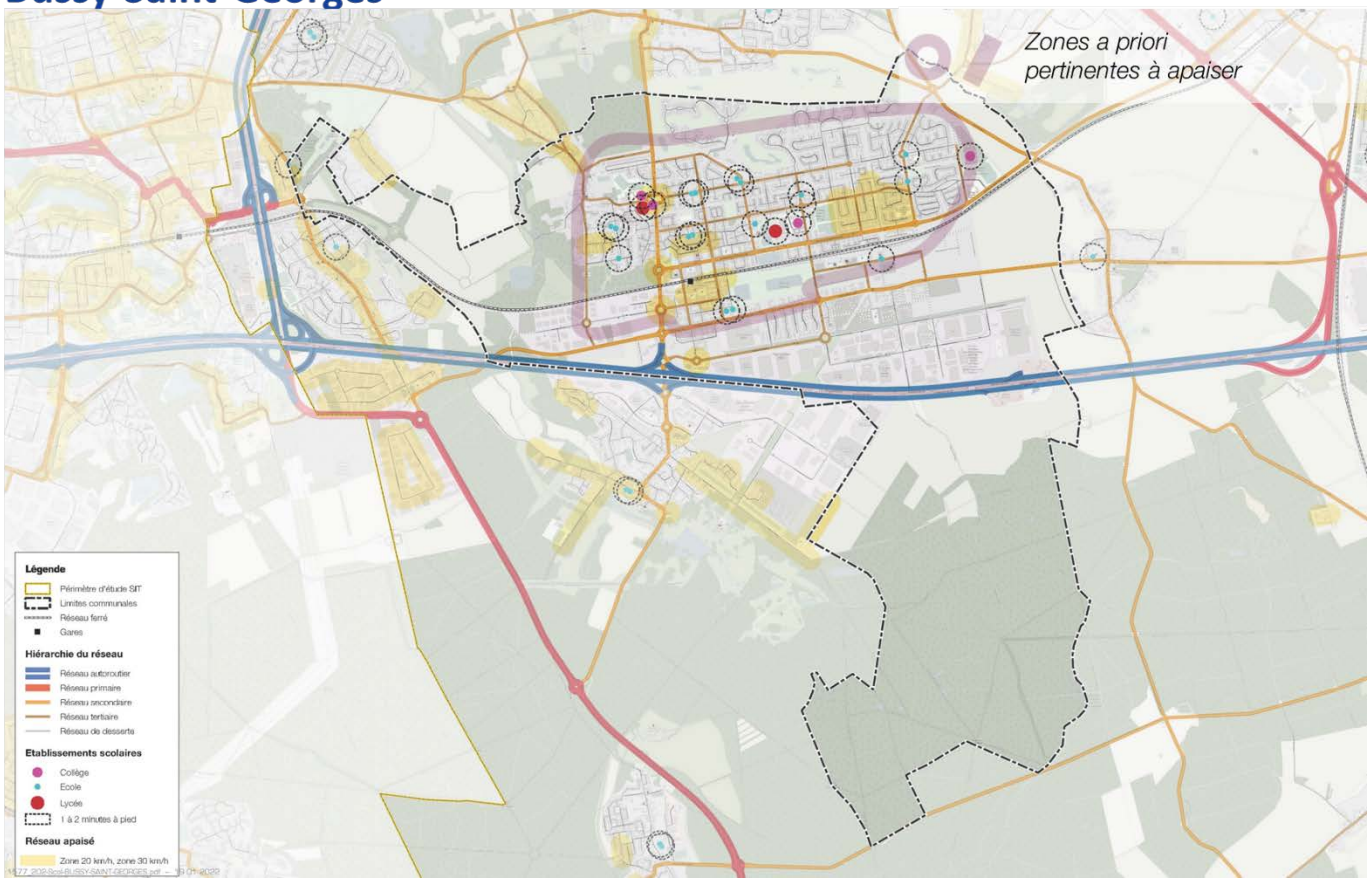
Les zones dont l'apaisement est recommandé sont précisés dans les pages suivantes à l'échelle de chacune des communes. L'apaisement de la voirie correspond en pratique à la mise en place de limitations à 30 km/h, de zones 30, zones de rencontre ou aires piétonnes à proximité des pôles générateurs de déplacements, en particulier les pôles scolaires, de transport ou recevant du public.

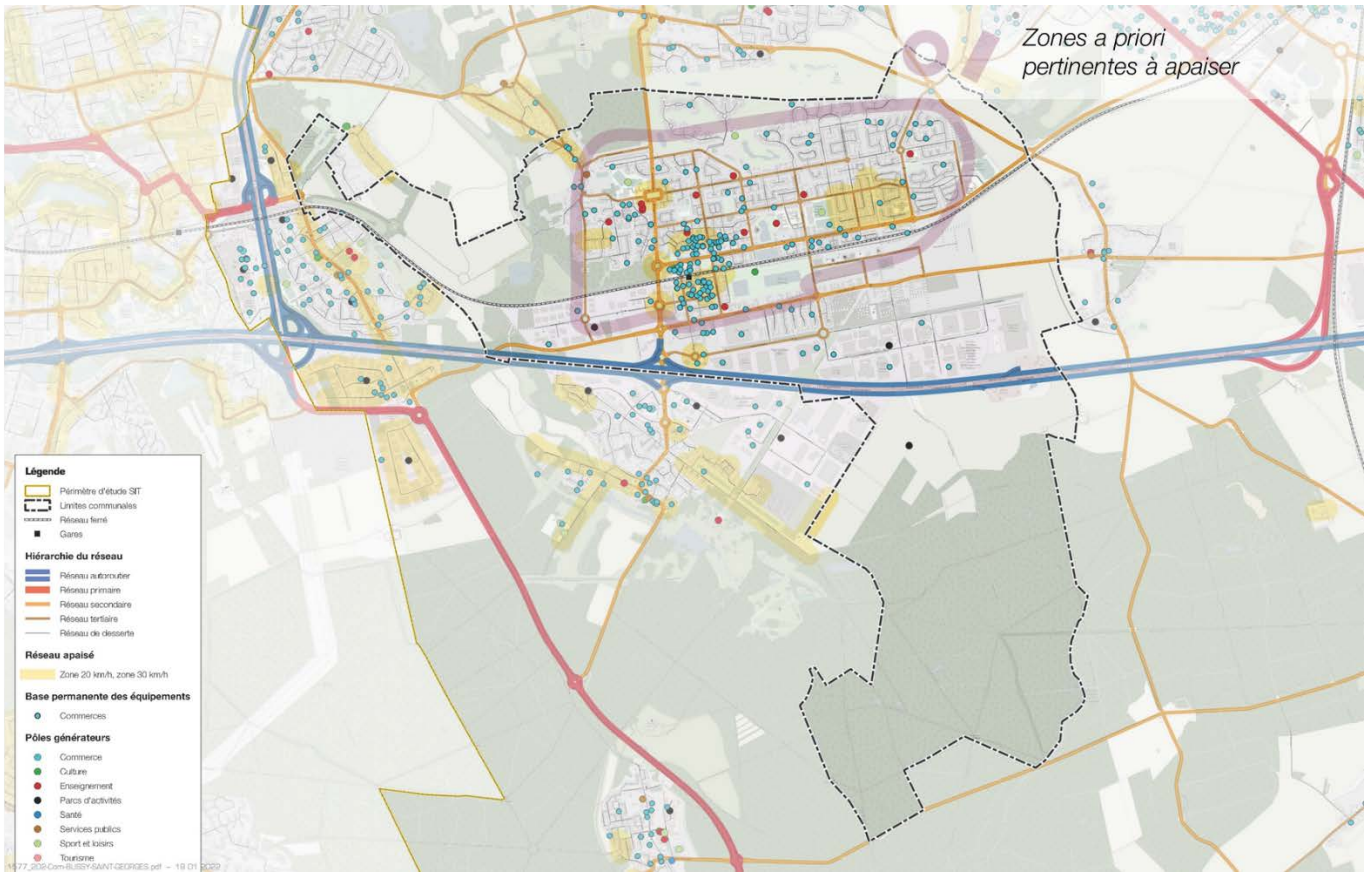
Bailly-Romainvilliers



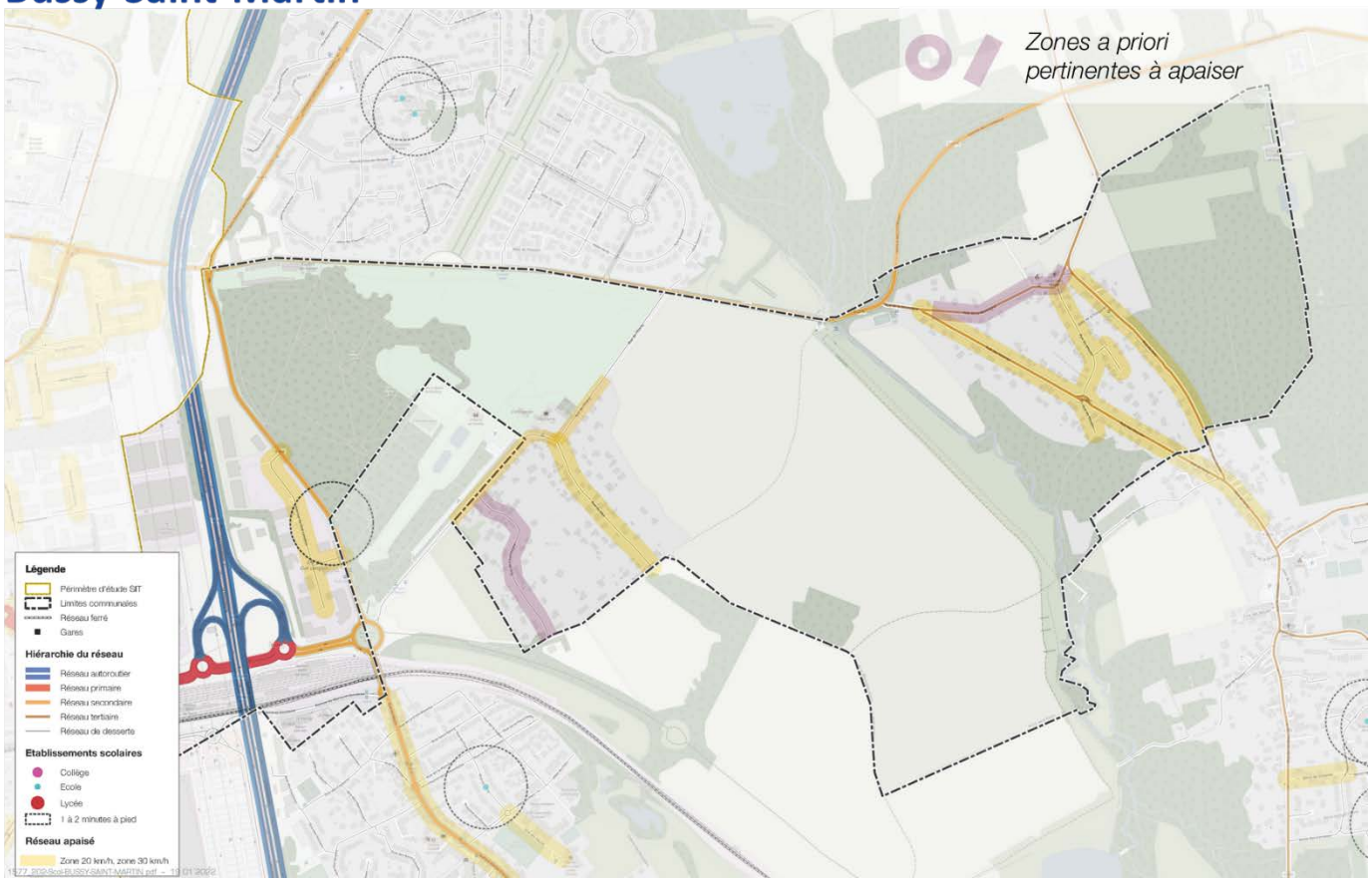


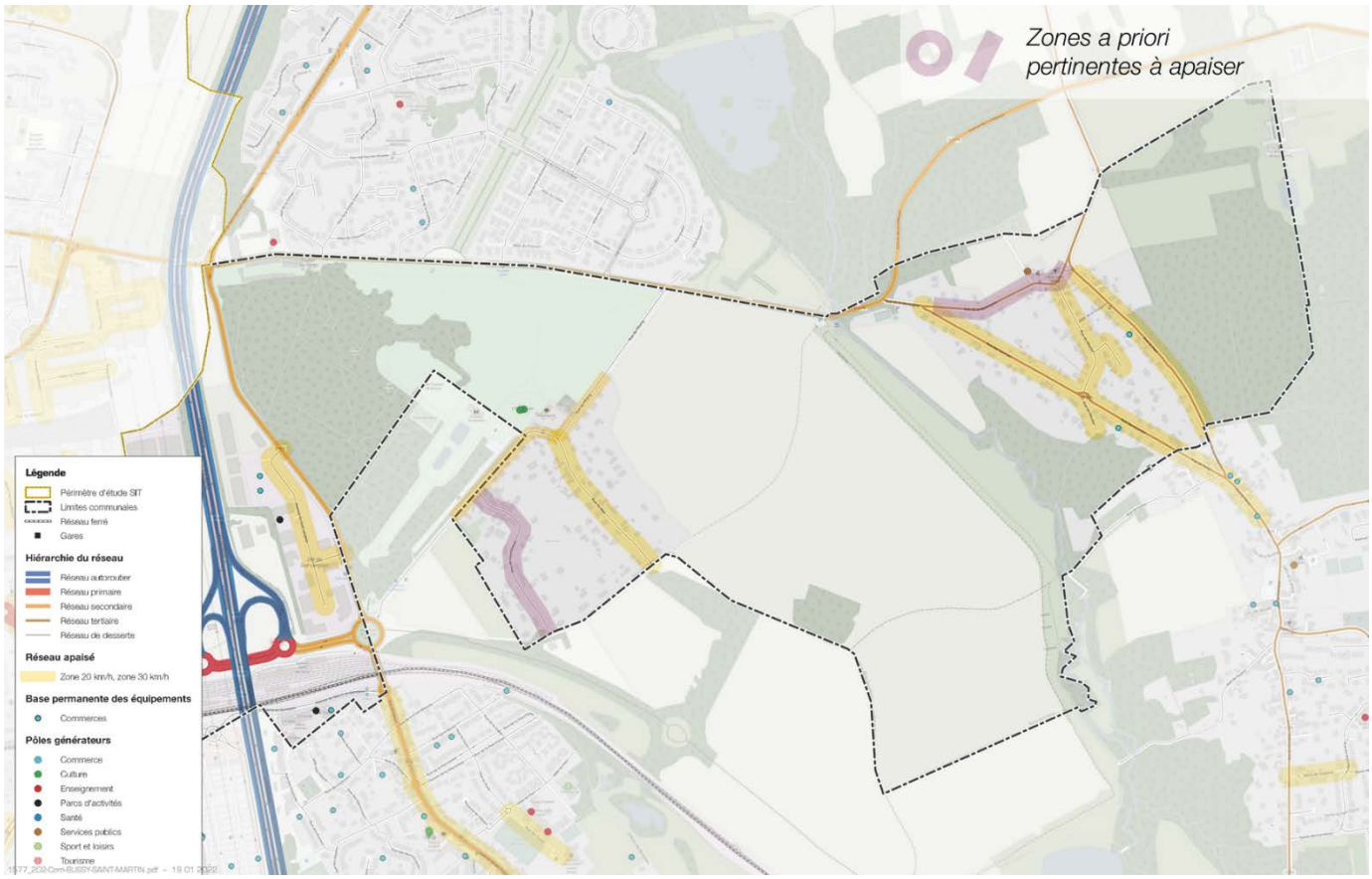
Bussy-Saint-Georges



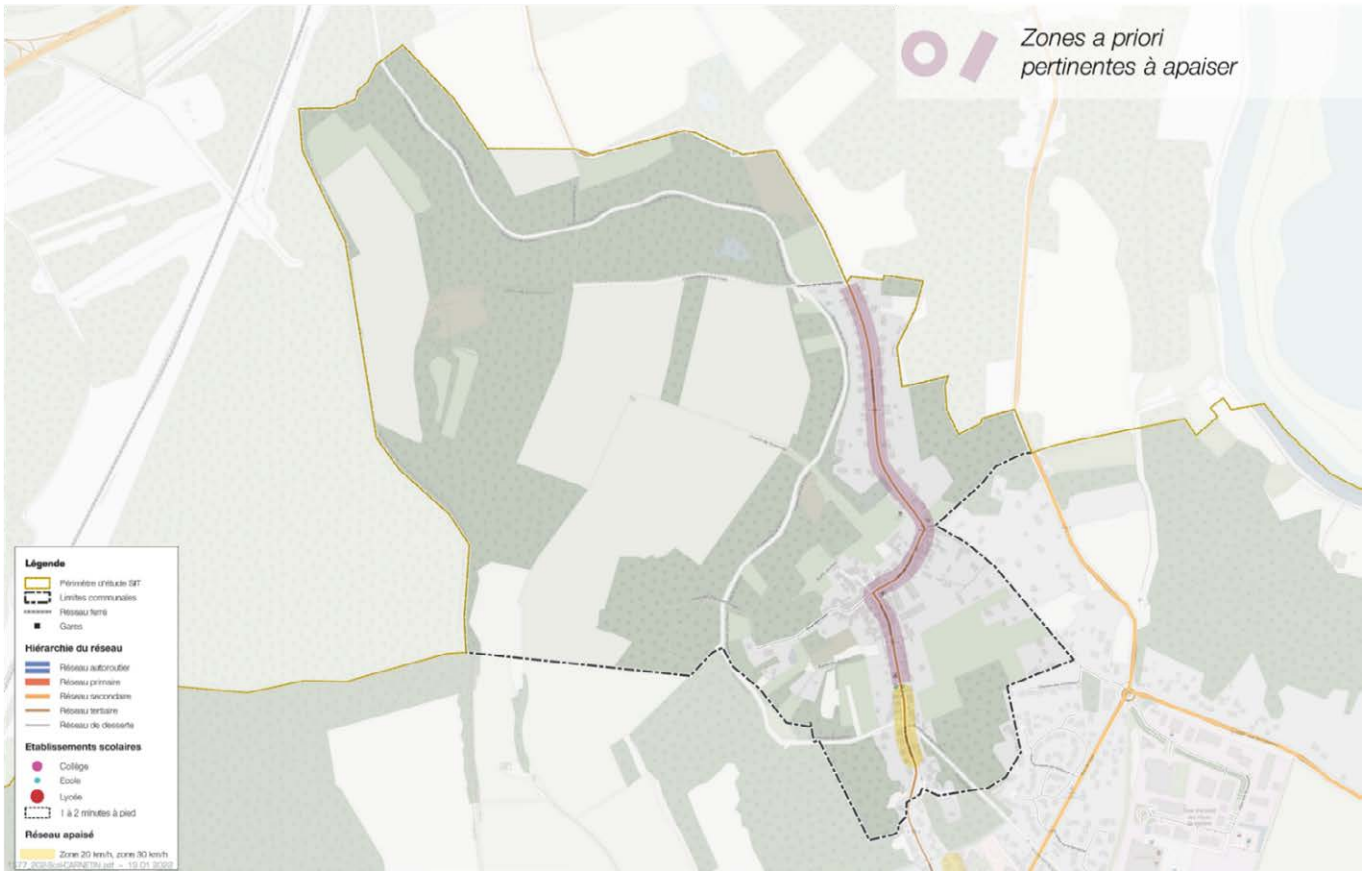


Bussy-Saint-Martin



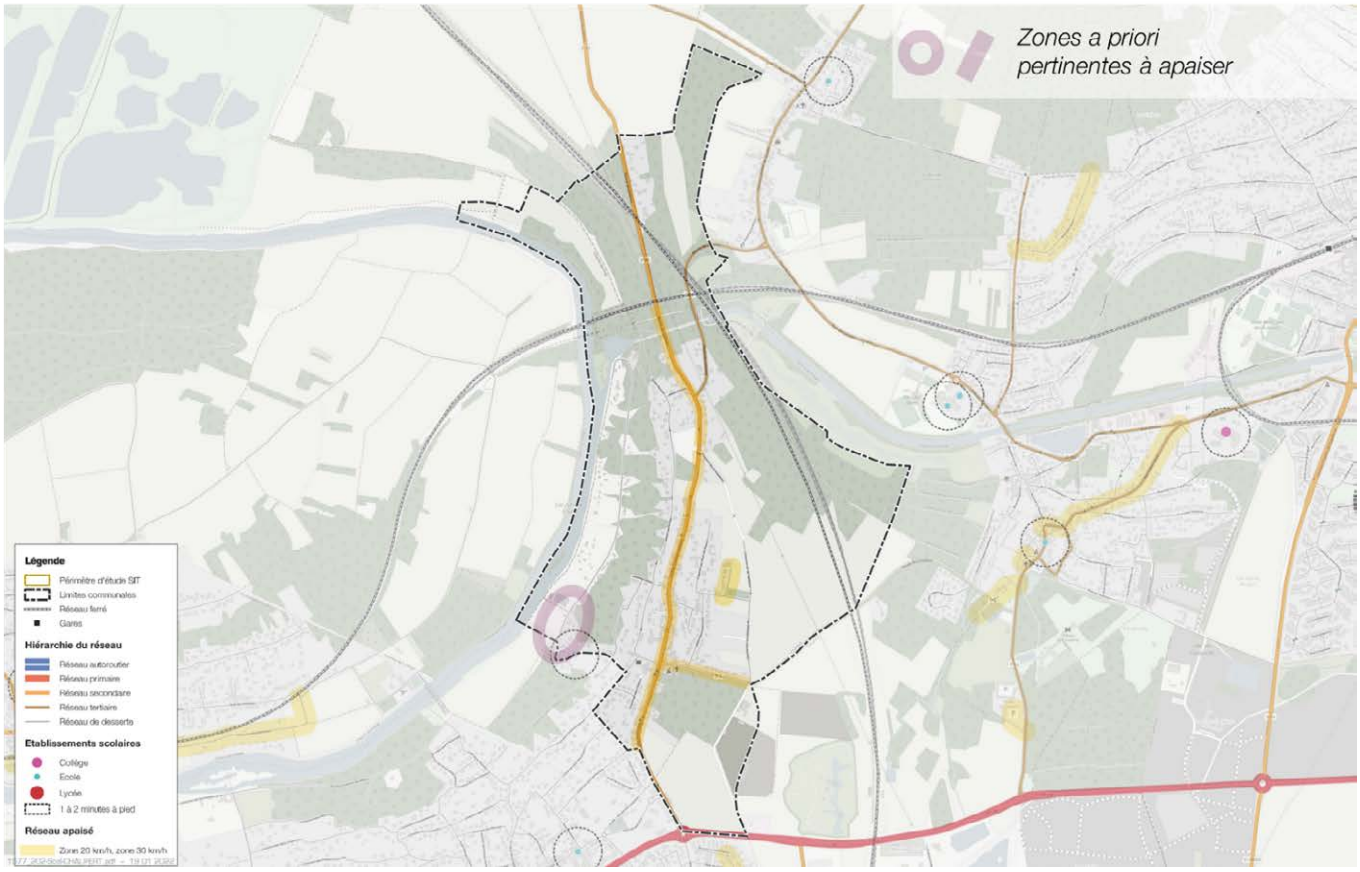


Carnetin


Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Etablissements scolaires
Collège
Ecole
Lycée
1 à 2 minutes à pied
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h

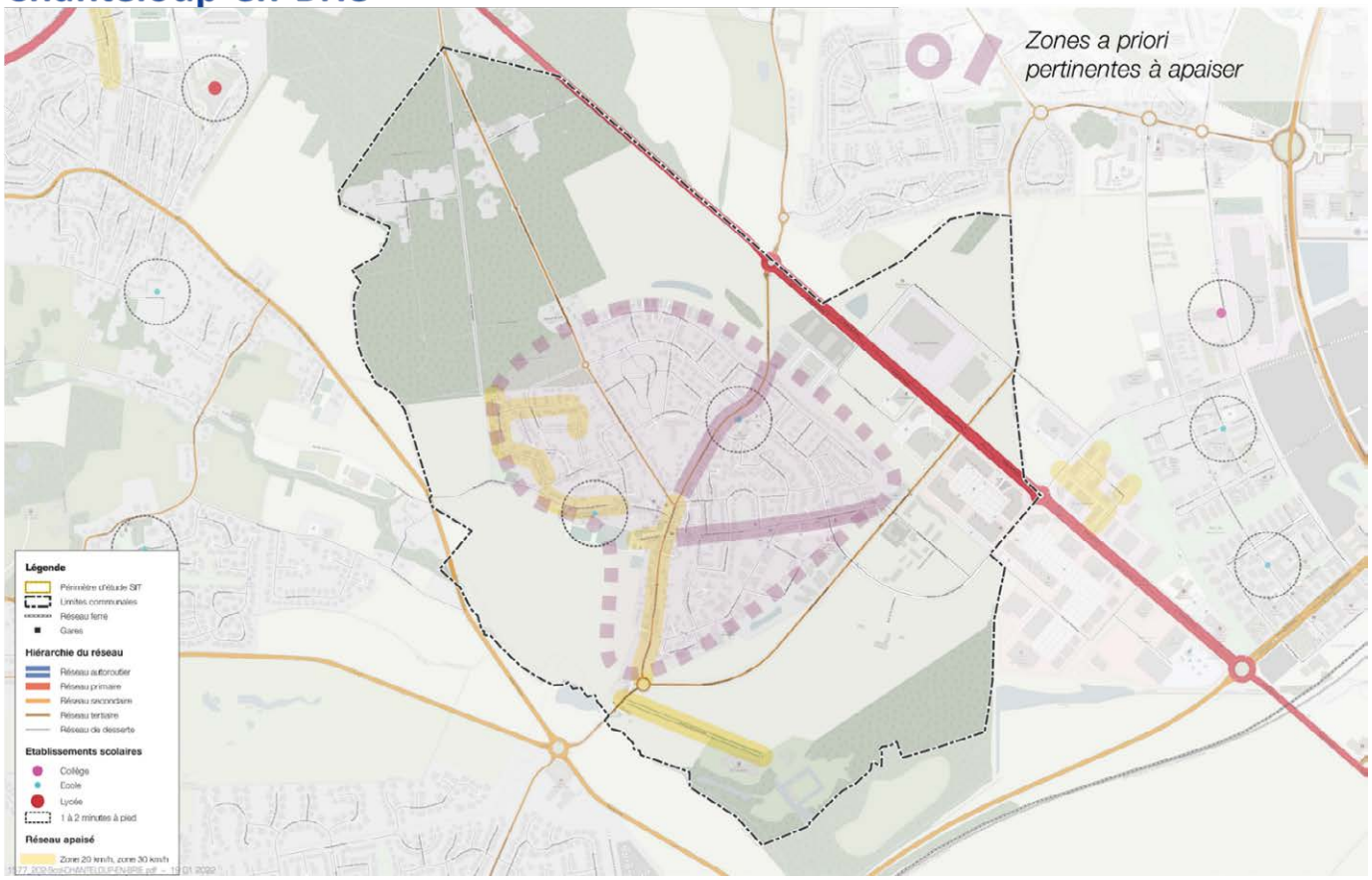

Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h
Base permanente des équipements
Commerces
Pôles générateurs
Commerce
Culture
Enseignement
Parcs d'activités
Santé
Services publics
Sport et loisirs
Tourisme

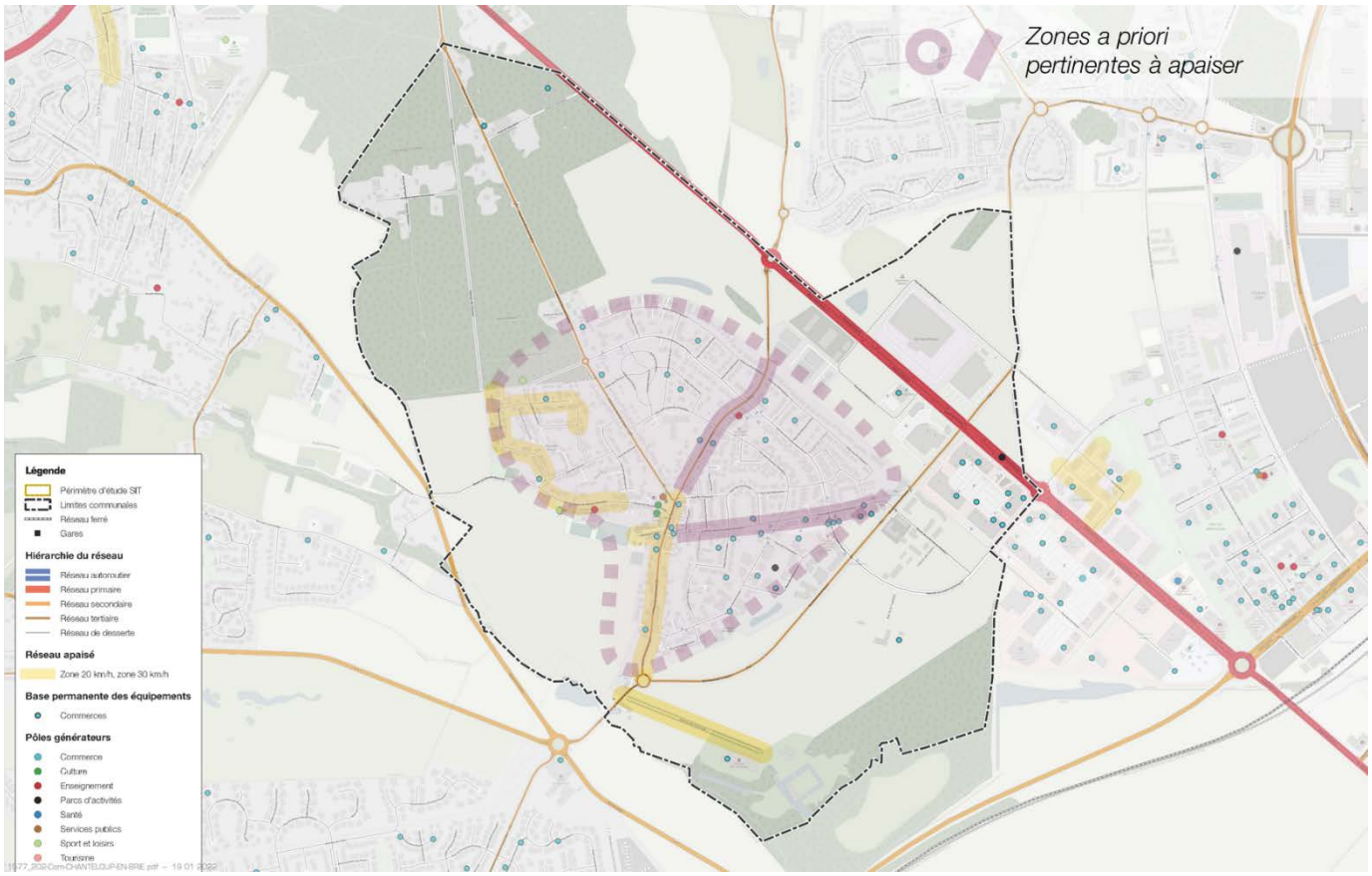
Chalifert


Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Etablissements scolaires
Collège
Ecole
Lycée
1 à 2 minutes à pied
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h

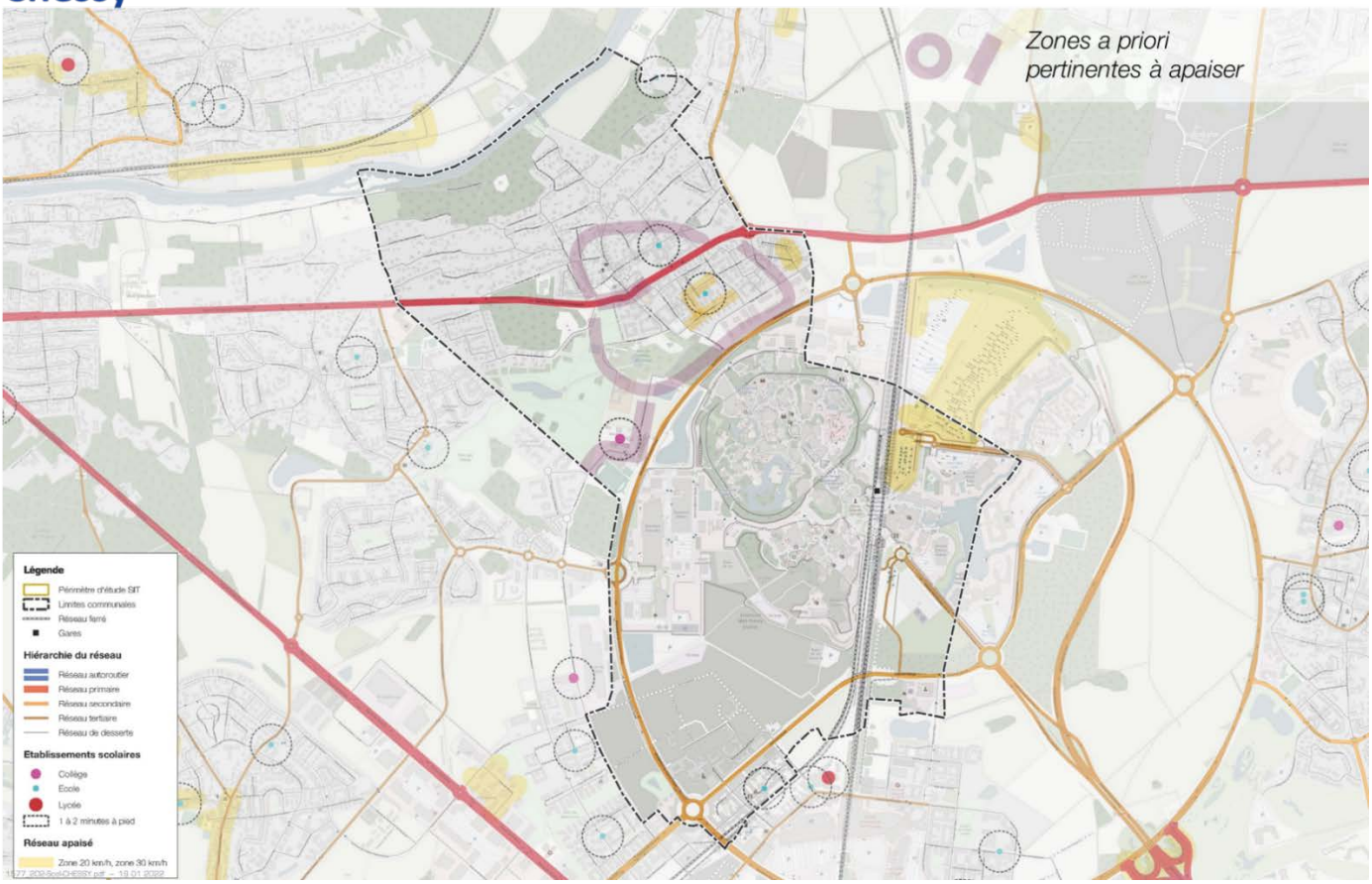

Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h
Base permanente des équipements
Commerces
Pôles générateurs
Commerce
Culture
Enseignement
Parcs d'activités
Santé
Services publics
Sport et loisirs
Tourisme

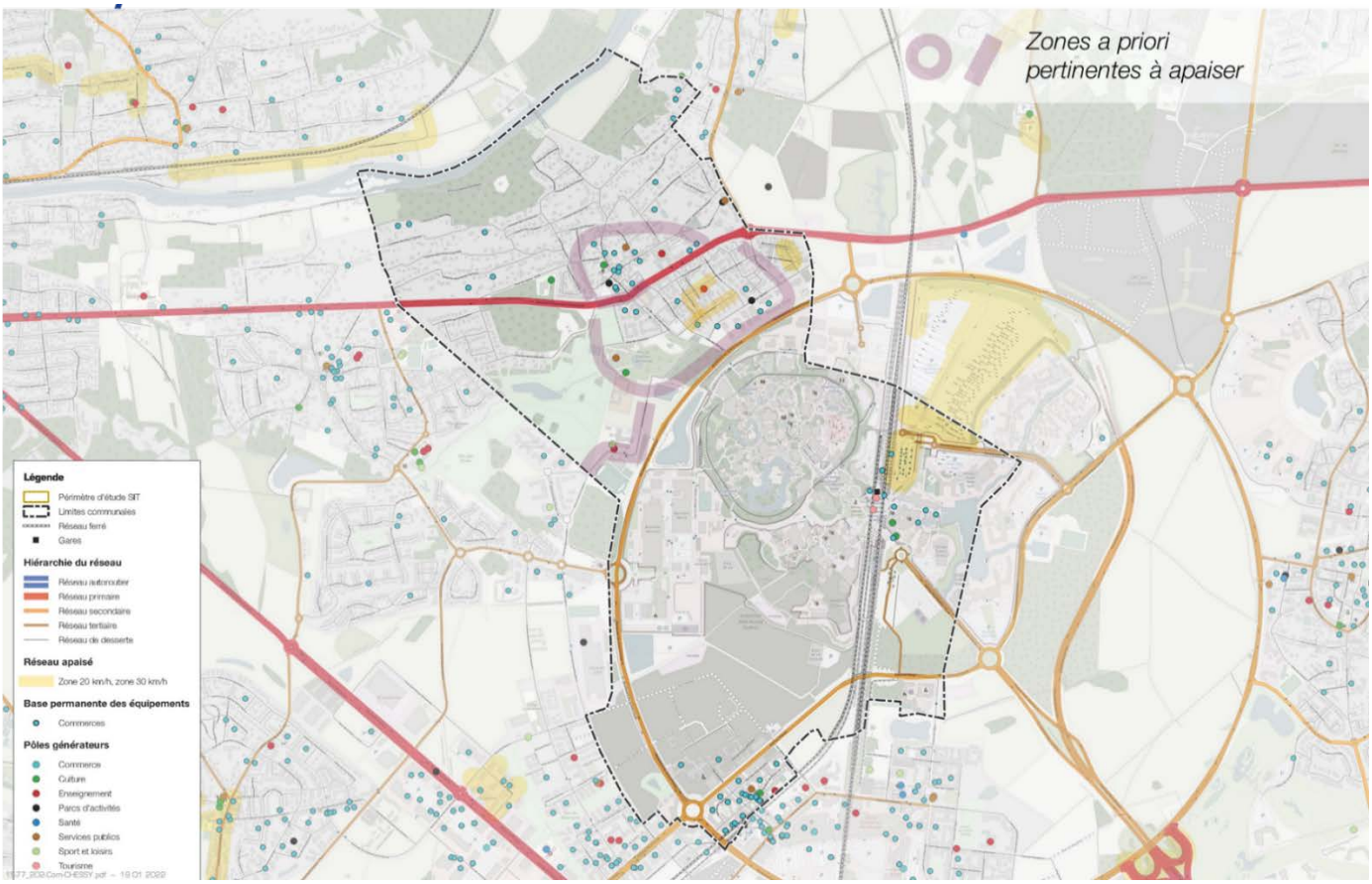
Chanteloup-en-Brie





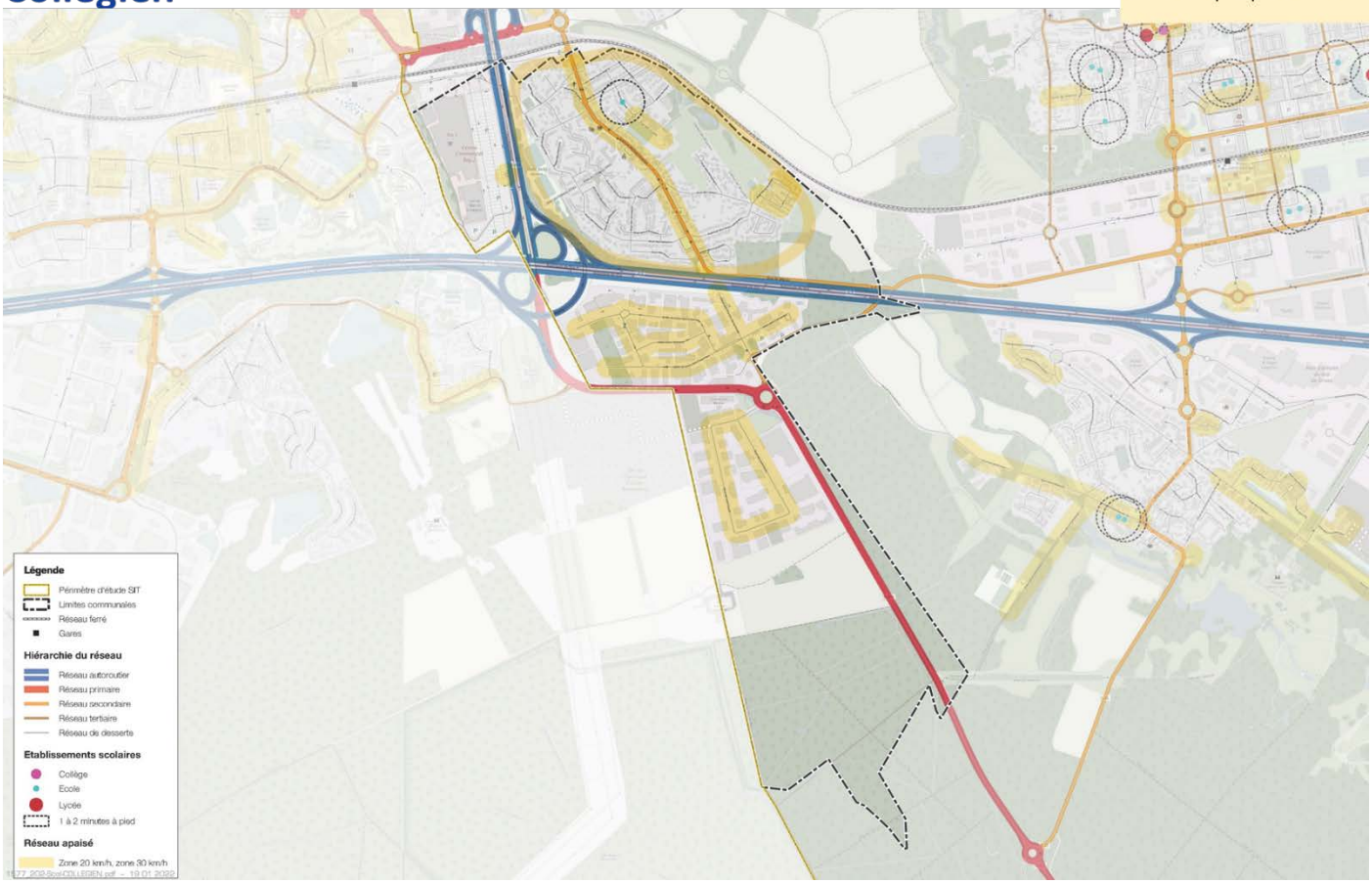
Chessy


Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Etablissements scolaires
Collège
Ecole
Lycée
1 à 2 minutes à pied
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h


Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h
Base permanente des équipements
Commerces
Pôles générateurs
Commerce
Culture
Enseignement
Parcs d'activités
Santé
Services publics
Sport et loisirs
Tourisme

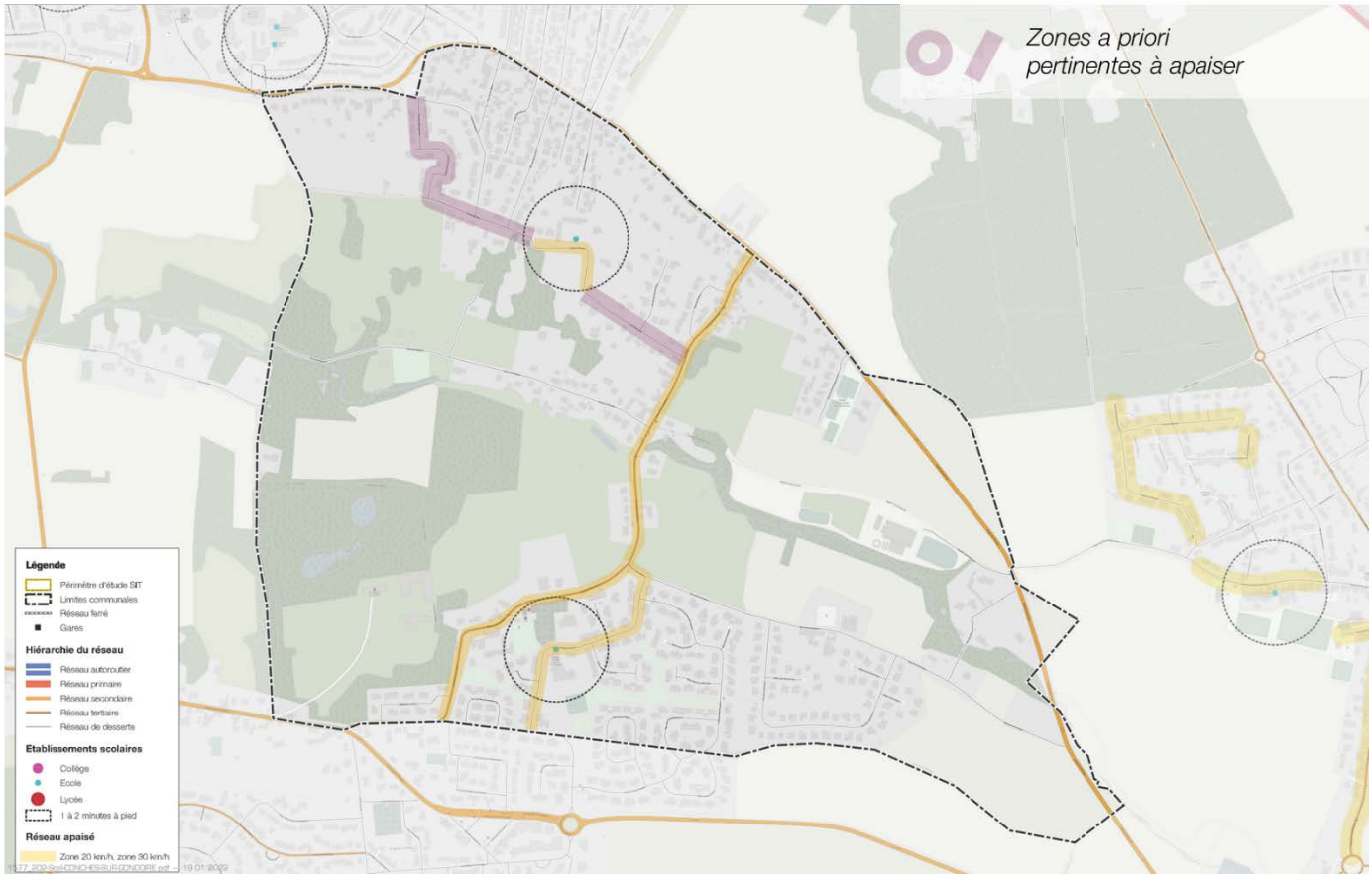
Collégien

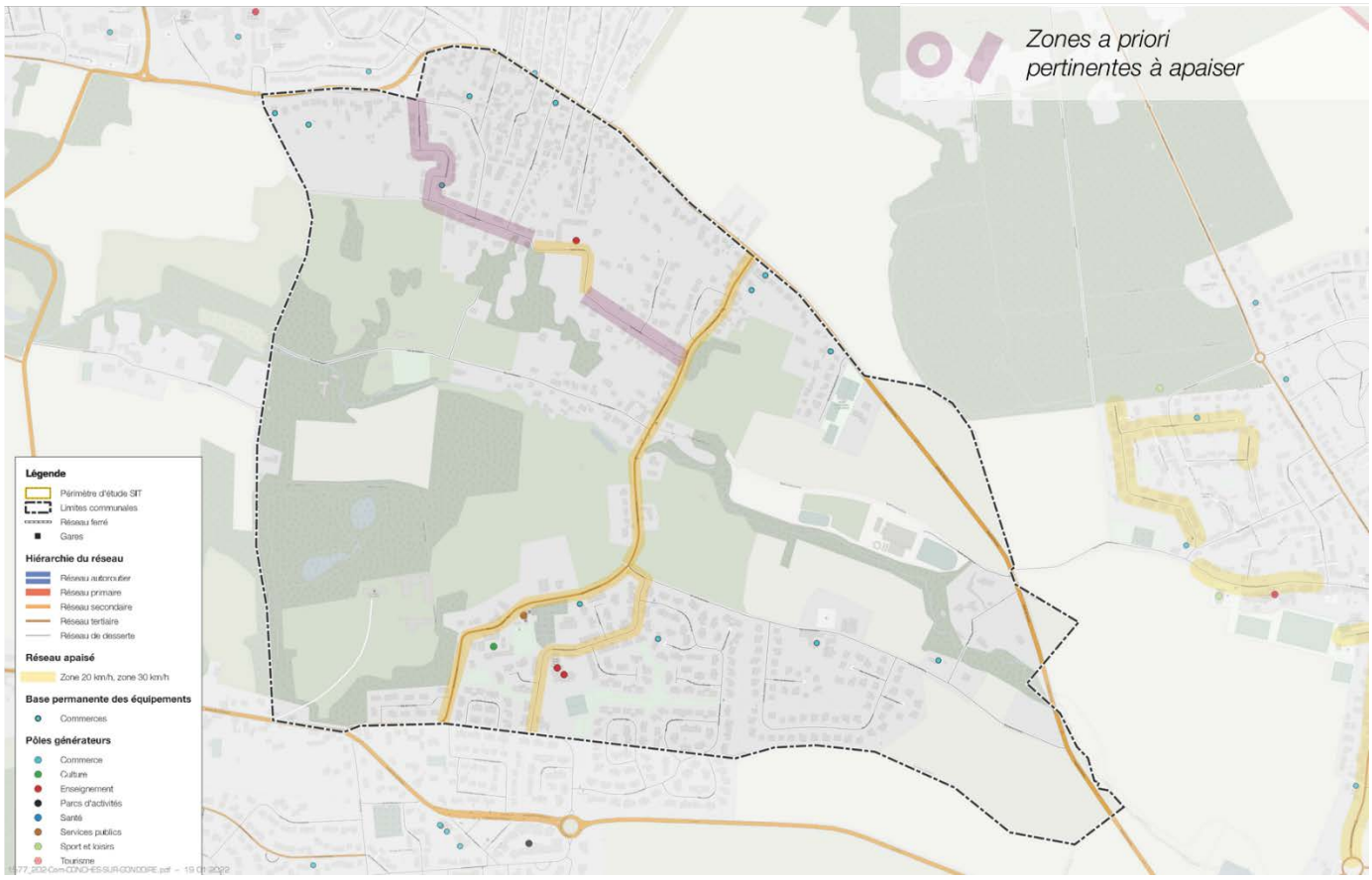
Pas de proposition



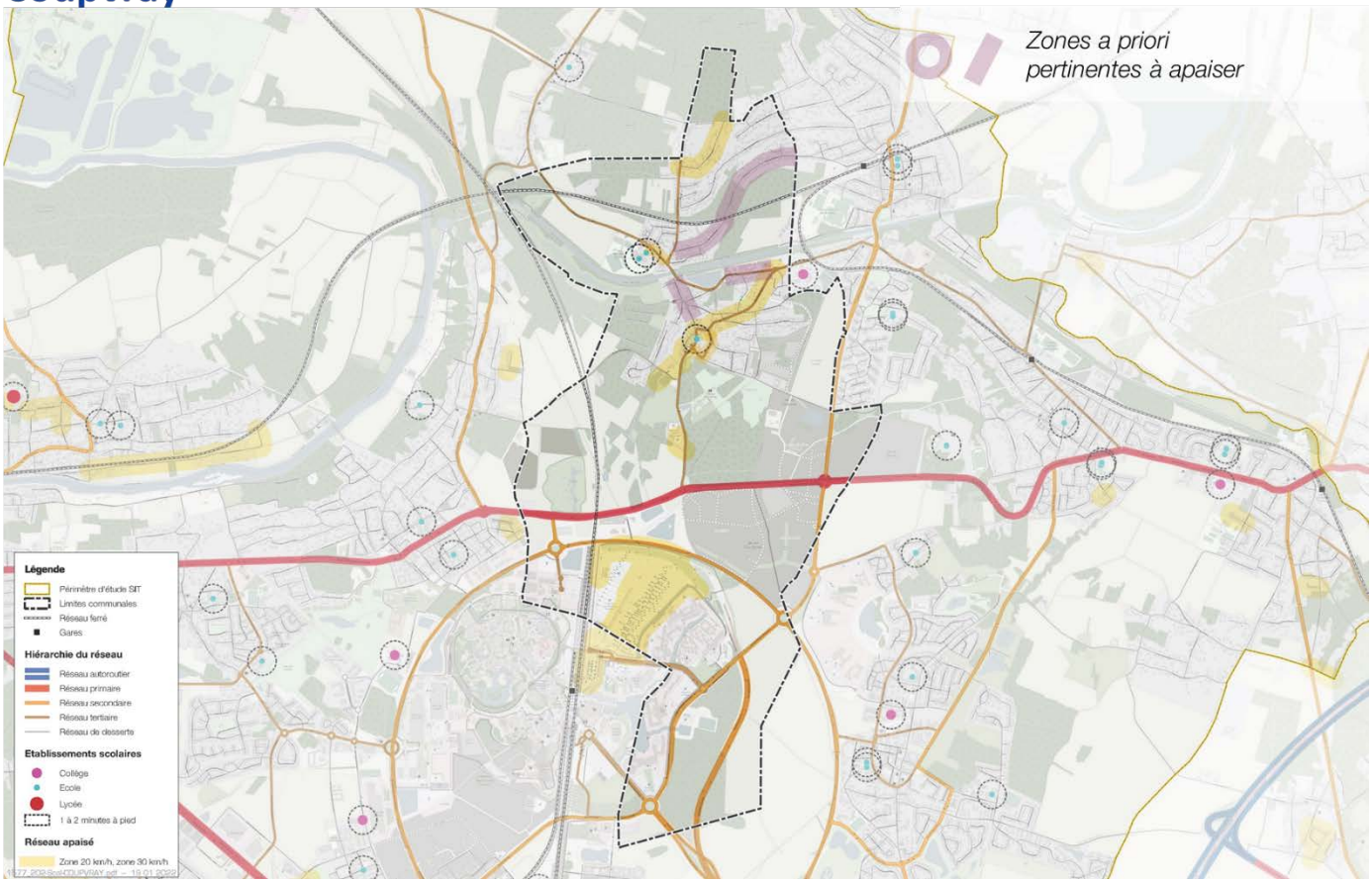


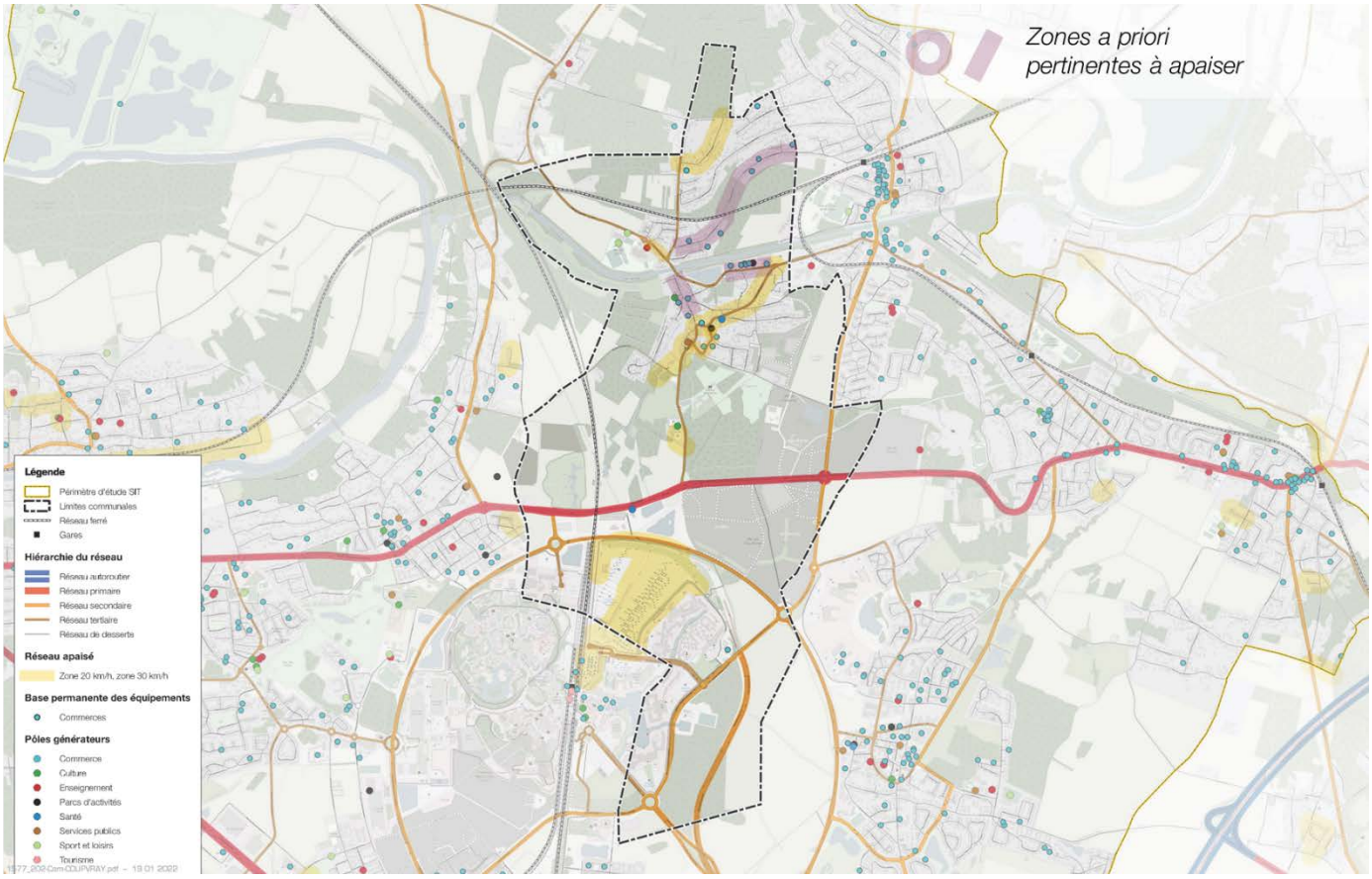
Conches-sur-Gondoire





Coupvray


Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Etablissements scolaires
Collège
Ecole
Lycée
1 à 2 minutes à pied
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h

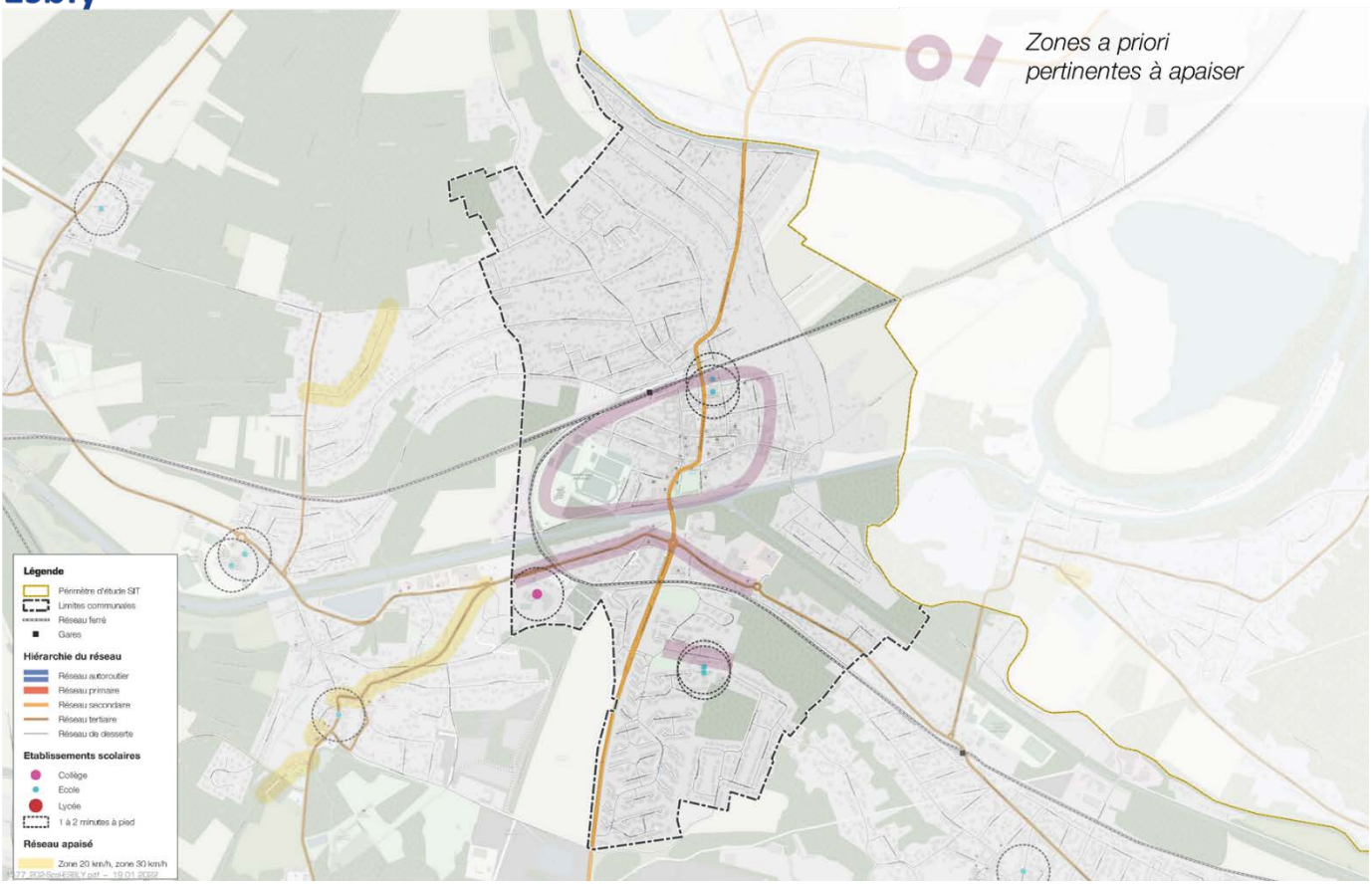

Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h
Base permanente des équipements
Commerces
Pôles générateurs
Commerce
Culture
Enseignement
Parcs d'activités
Santé
Services publics
Sport et loisirs
Tourisme

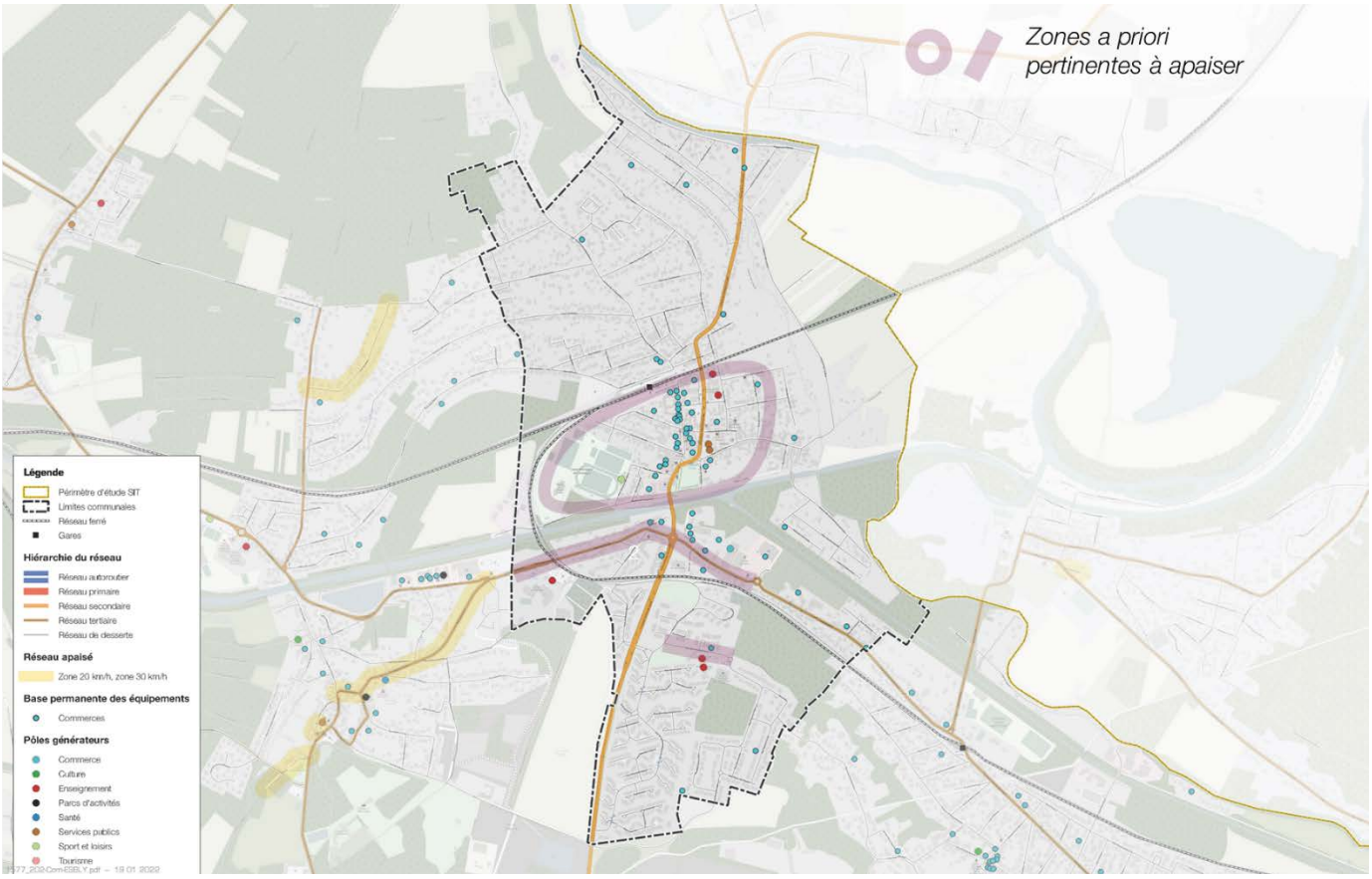
Dampmart


Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Etablissements scolaires
Collège
Ecole
Lycée
1 à 2 minutes à pied
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h

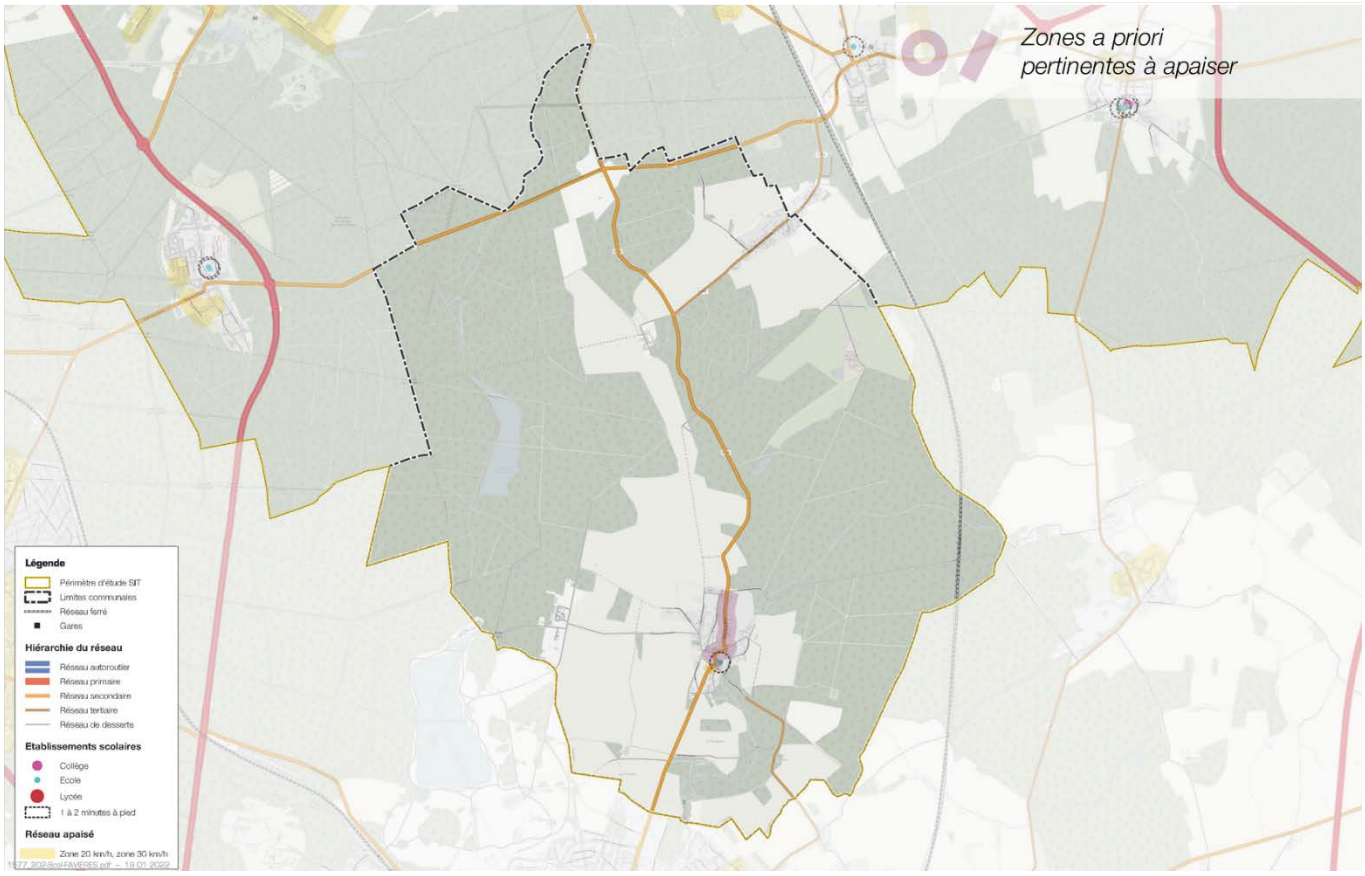

Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h
Base permanente des équipements
Commerces
Pôles générateurs
Commerce
Culture
Enseignement
Parcs d'activités
Santé
Services publics
Sport et loisirs
Tourisme

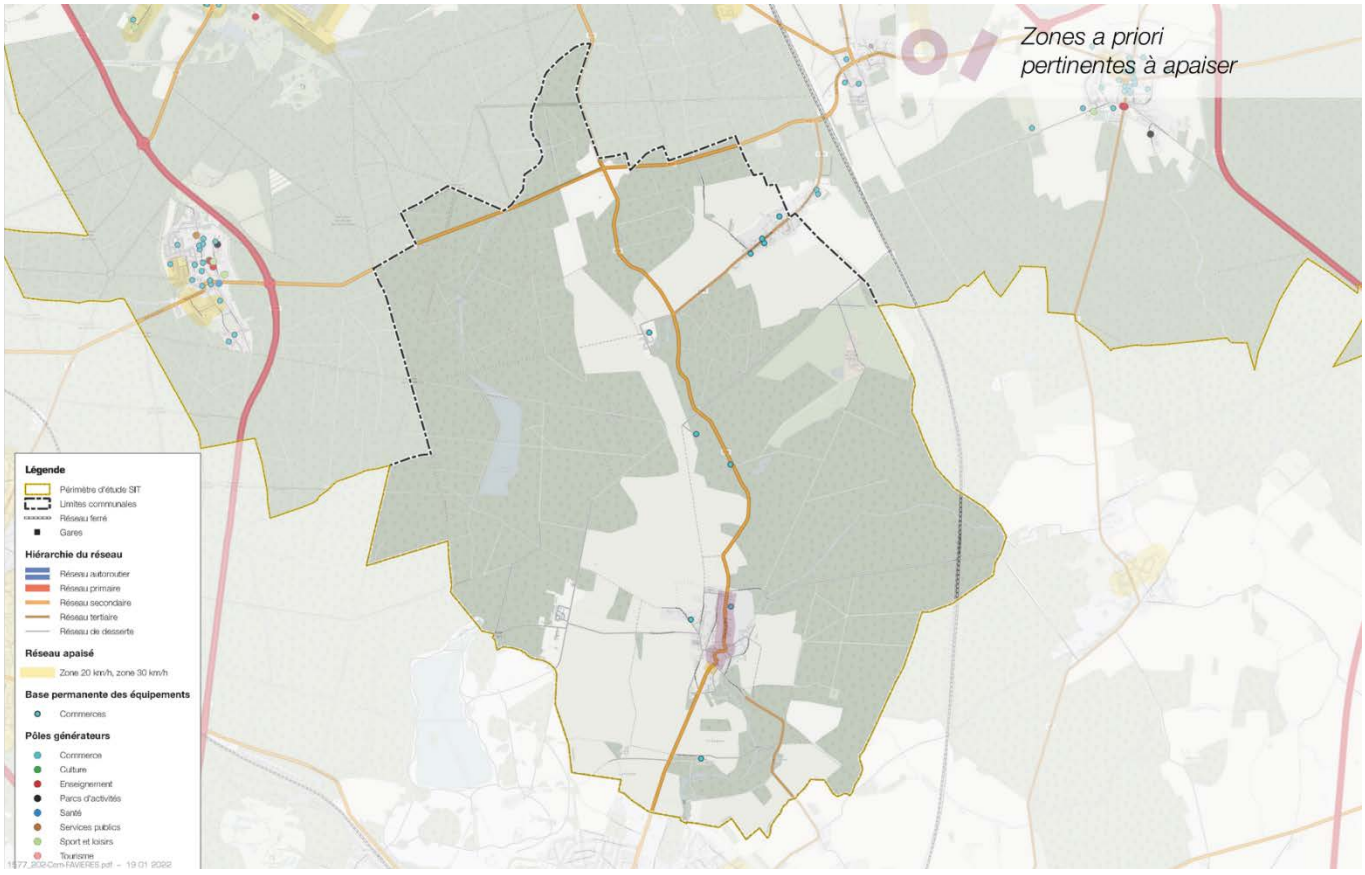
Esbly


Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Etablissements scolaires
Collège
Ecole
Lycée
1 à 2 minutes à pied
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h


Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h
Base permanente des équipements
Commerces
Pôles générateurs
Commerce
Culture
Enseignement
Parcs d'activités
Santé
Services publics
Sport et loisirs
Tourisme

Favières


Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Etablissements scolaires
Collège
Ecole
Lycée
1 à 2 minutes à pied
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h

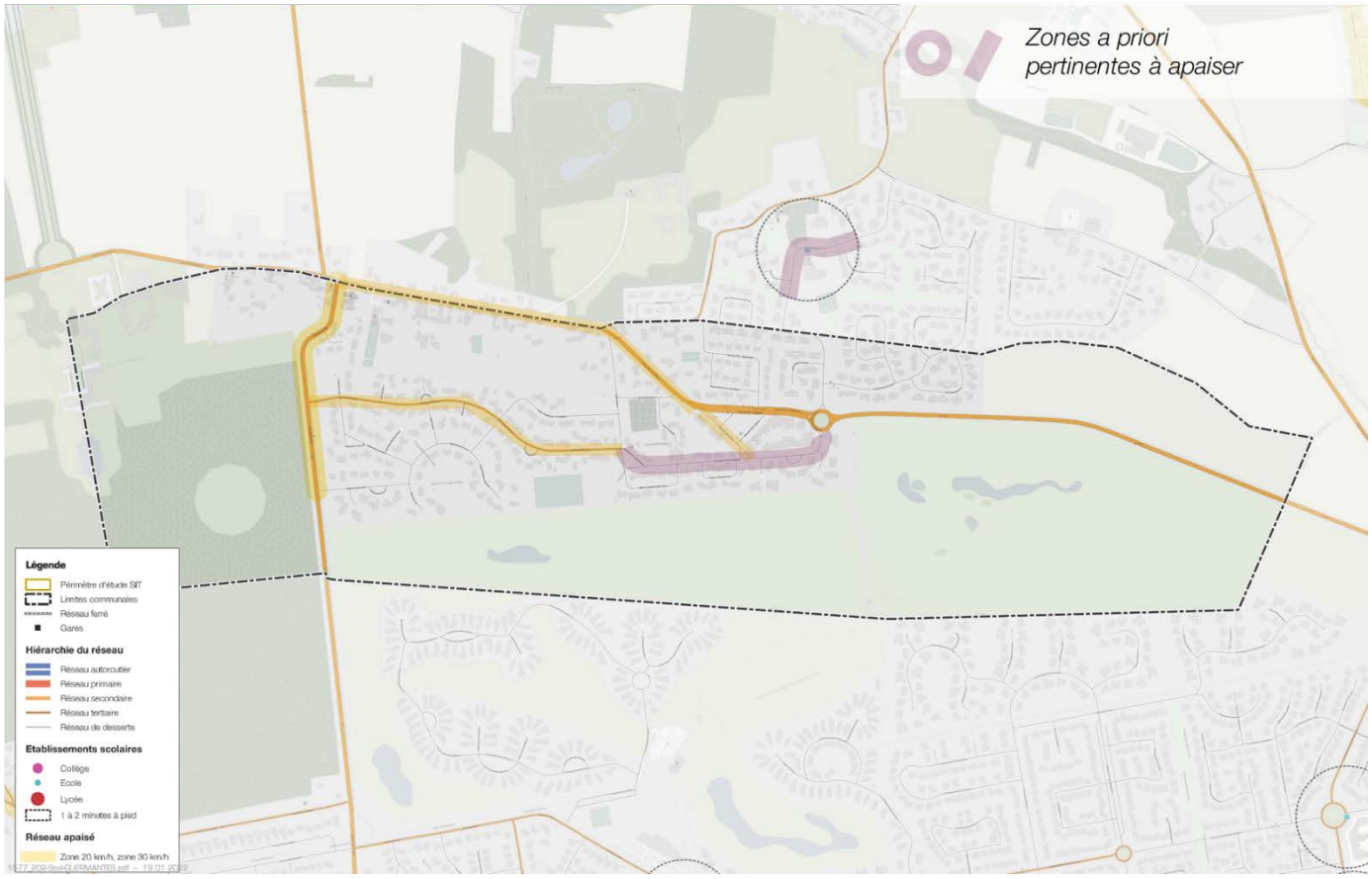

Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h
Base permanente des équipements
Commerces
Pôles générateurs
Commerce
Culture
Enseignement
Parcs d'activités
Santé
Services publics
Sport et loisirs
Tourisme

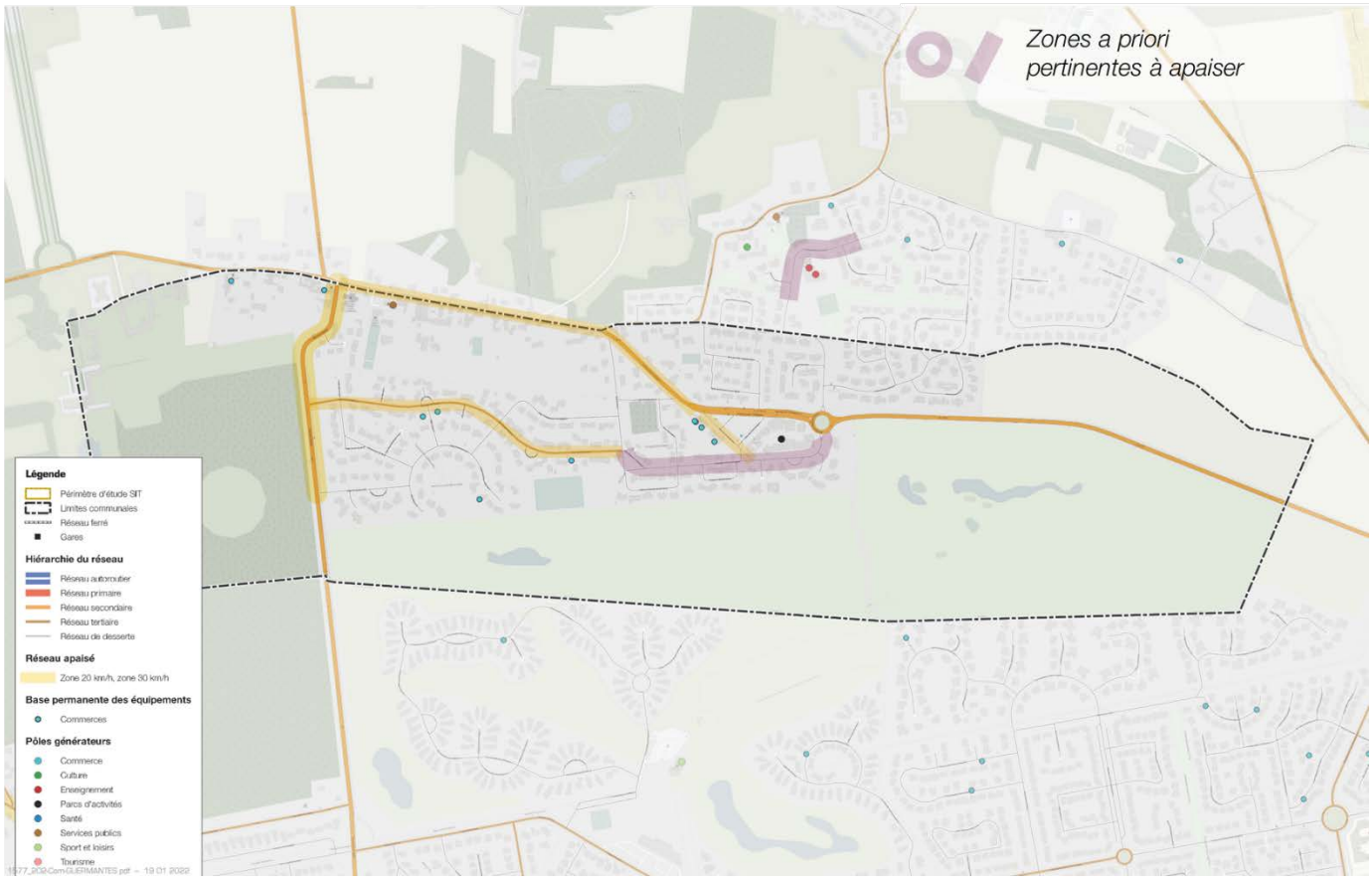
Ferrières-en-Brie



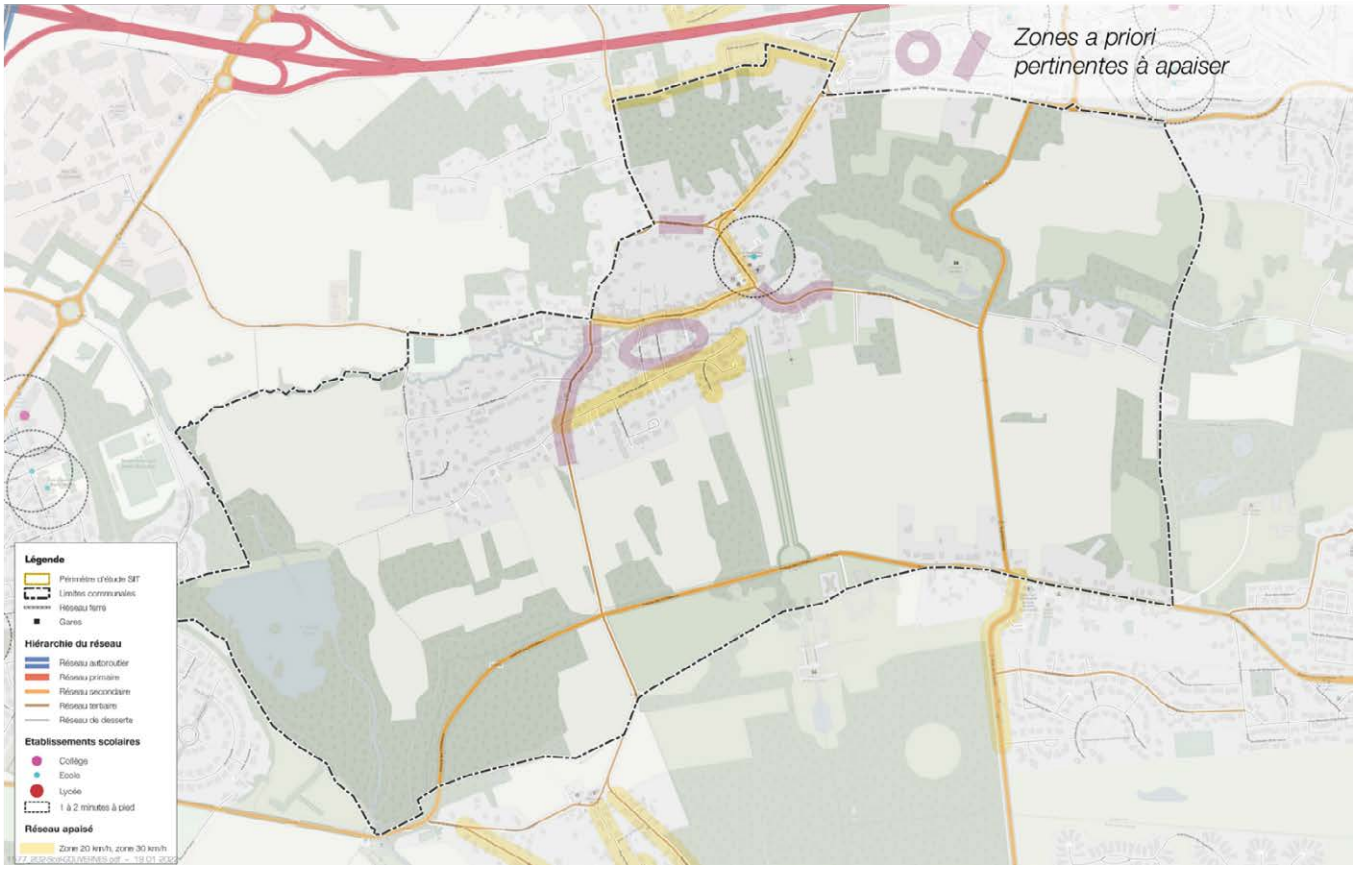


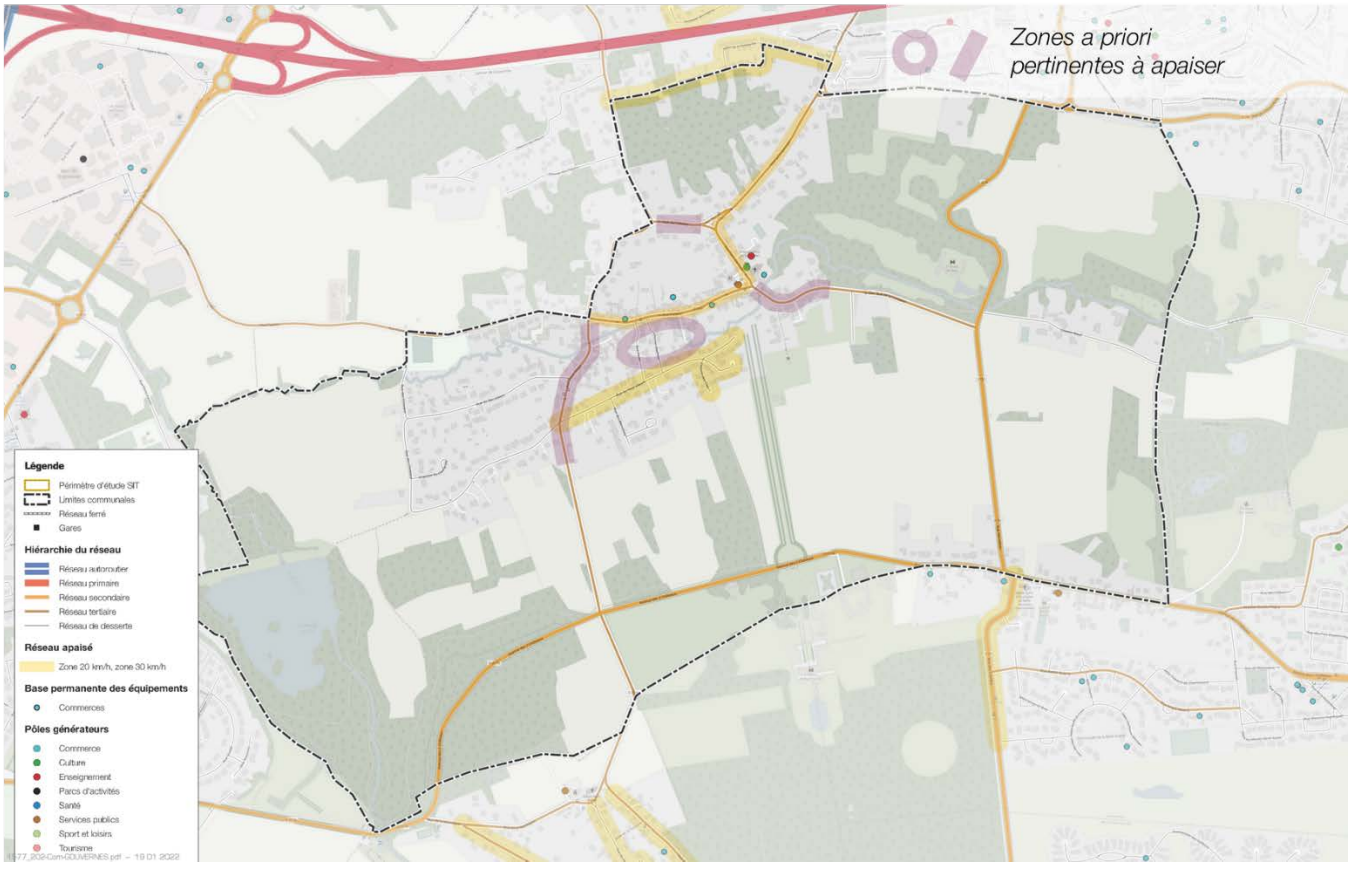
Guermantes


Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Etablissements scolaires
Collège
Ecole
Lycée
1 à 2 minutes à pied
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h

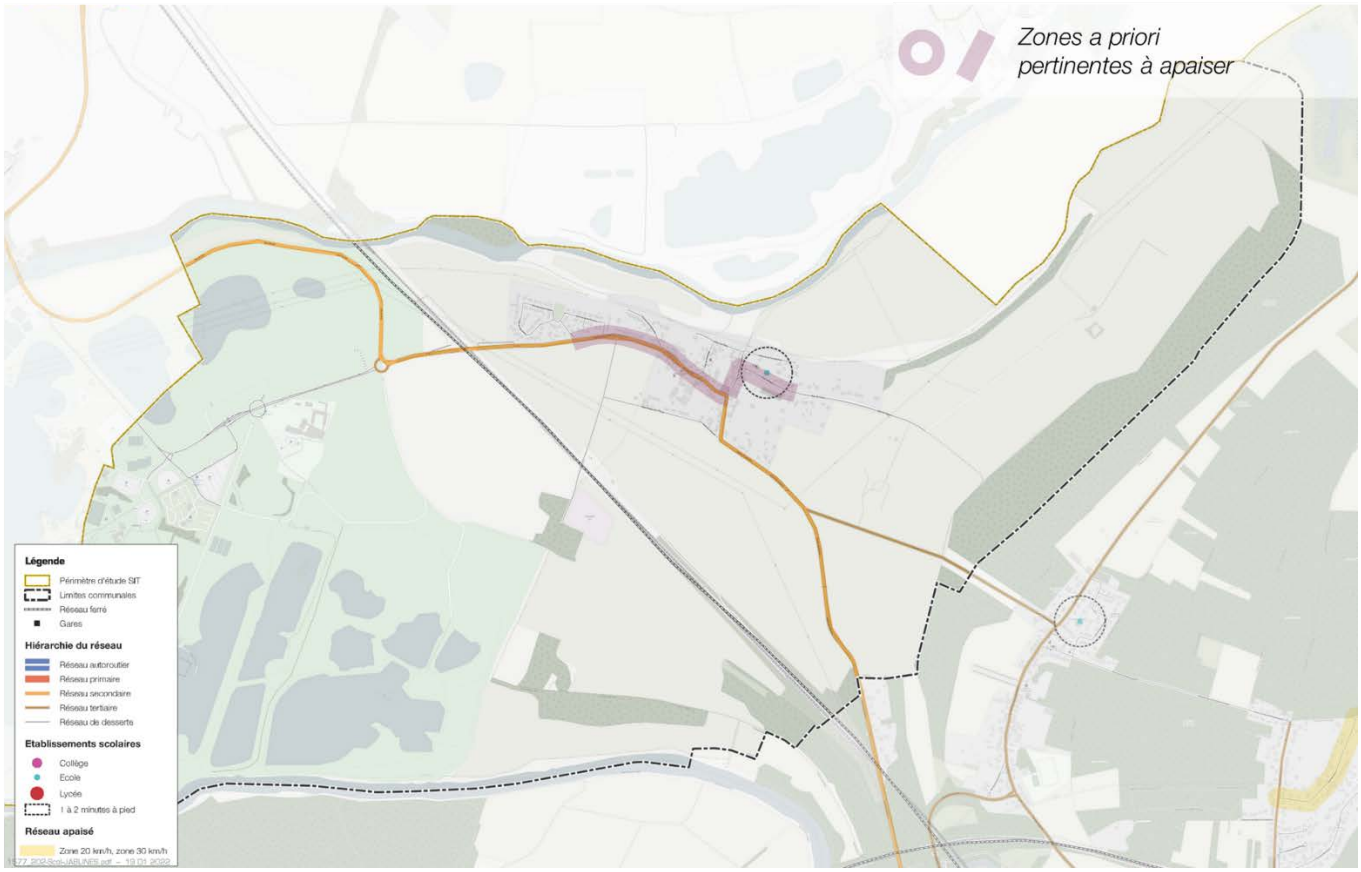

Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h
Base permanente des équipements
Commerces
Pôles générateurs
Commerce
Culture
Enseignement
Parcs d'activités
Santé
Services publics
Sport et loisirs
Tourisme

Gouvernes


Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Etablissements scolaires
Collège
Ecole
Lycée
1 à 2 minutes à pied
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h


Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h
Base permanente des équipements
Commerces
Pôles générateurs
Commerce
Culture
Enseignement
Parcs d'activités
Santé
Services publics
Sport et loisirs
Tourisme

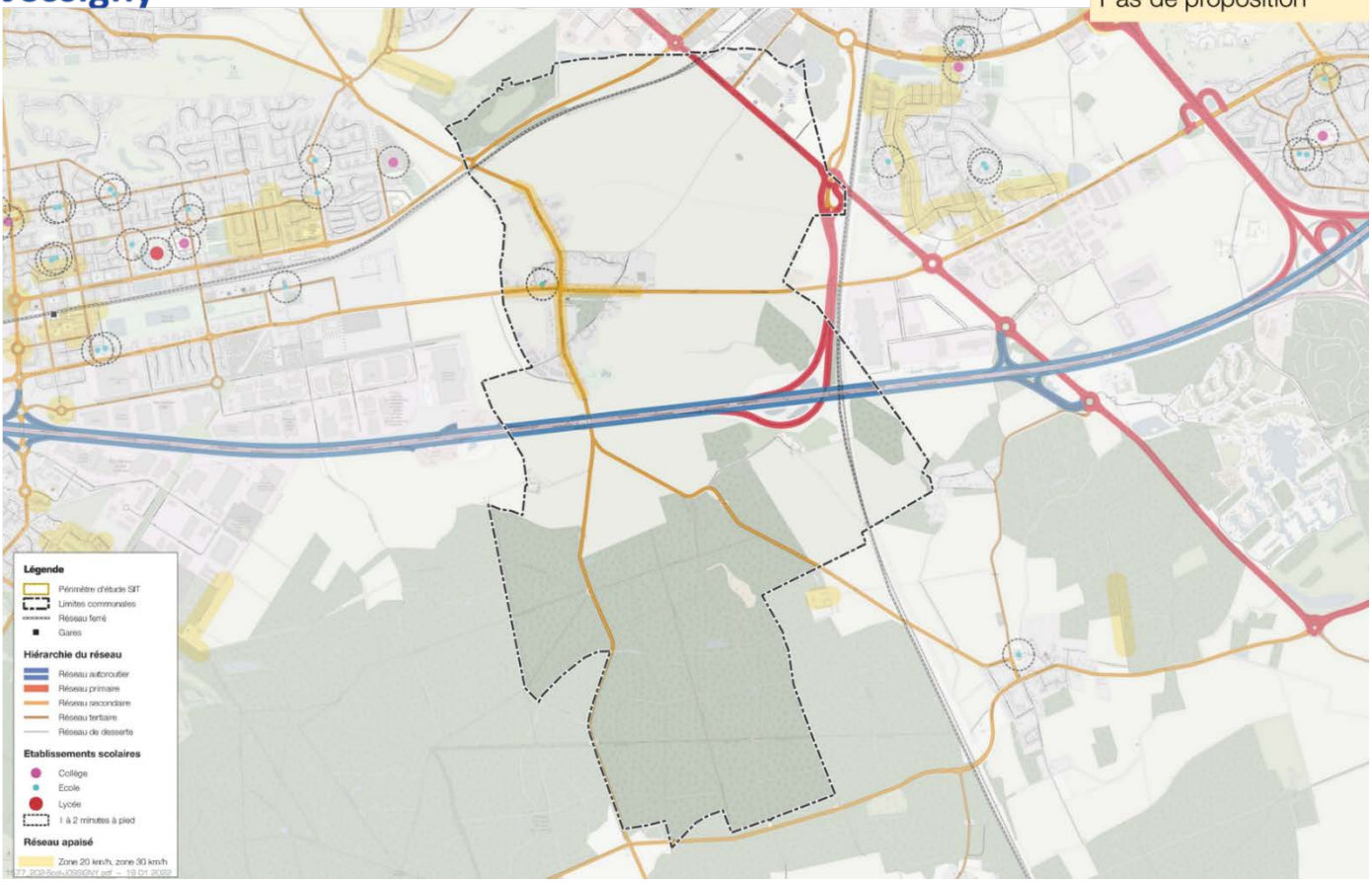
Jablines

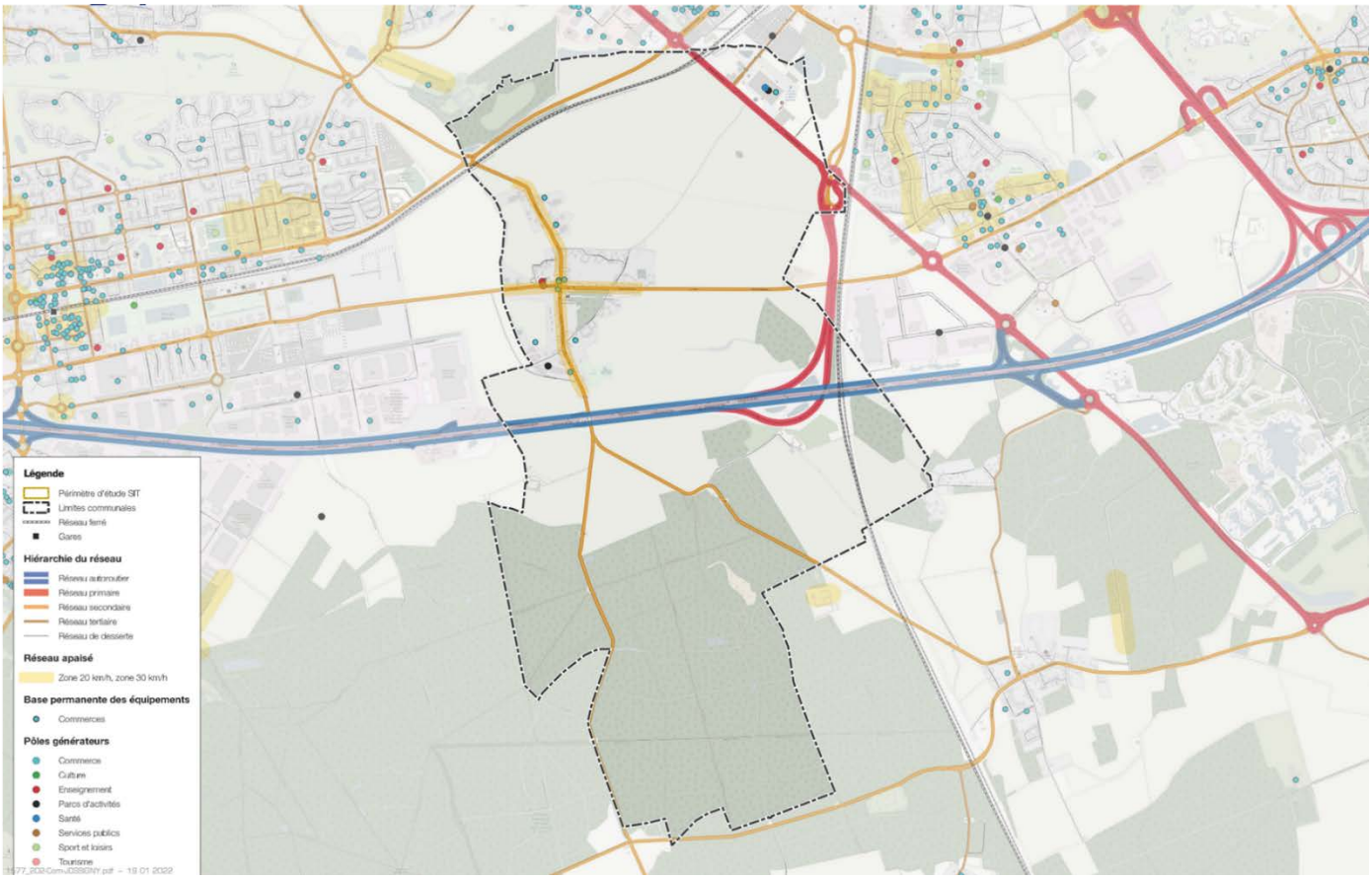

Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Etablissements scolaires
Collège
Ecole
Lycée
1 à 2 minutes à pied
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h


Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h
Base permanente des équipements
Commerces
Pôles générateurs
Commerce
Culture
Enseignement
Parcs d'activités
Santé
Services publics
Sport et loisirs
Tourisme

Jossigny

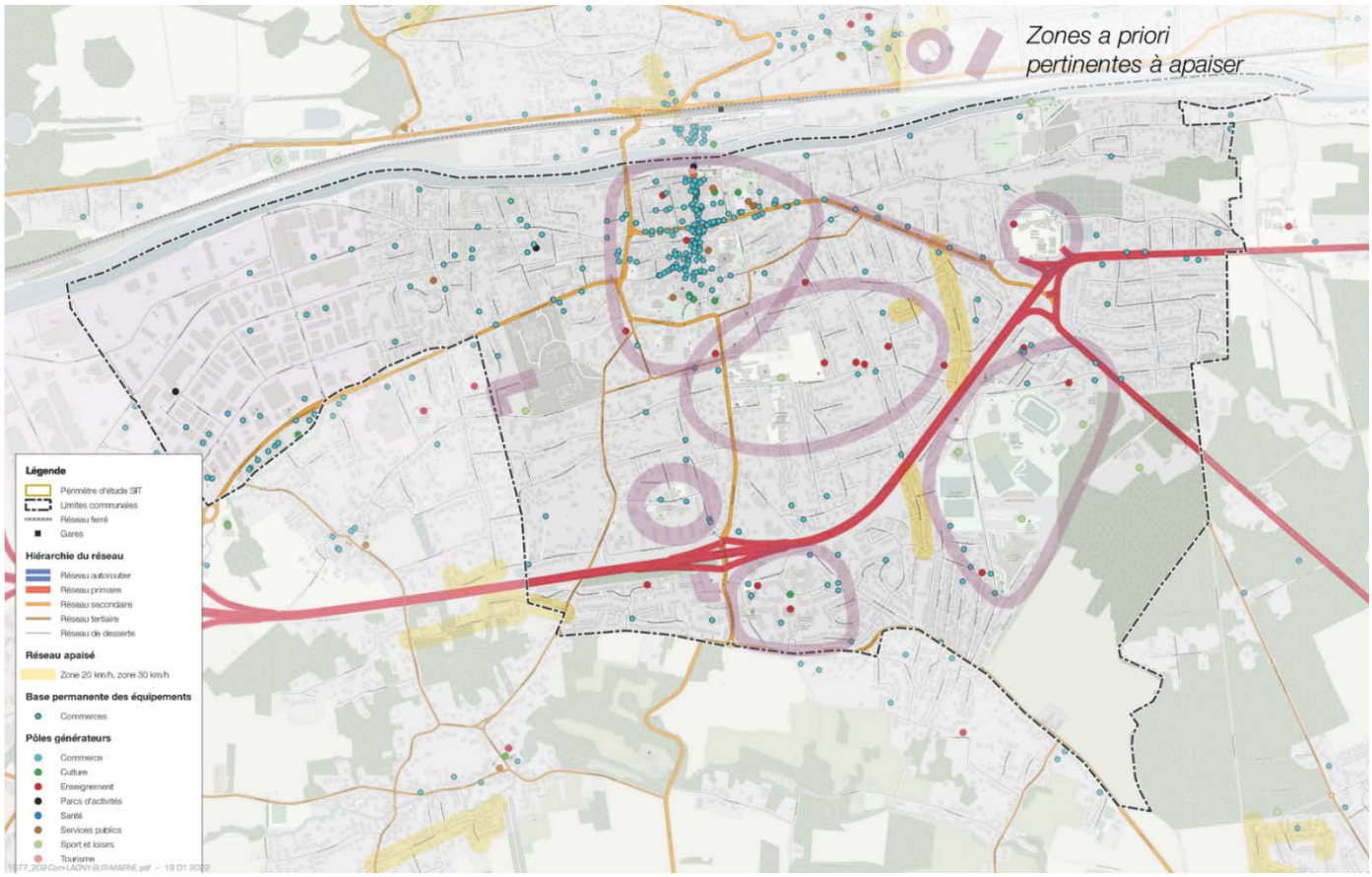
Pas de proposition





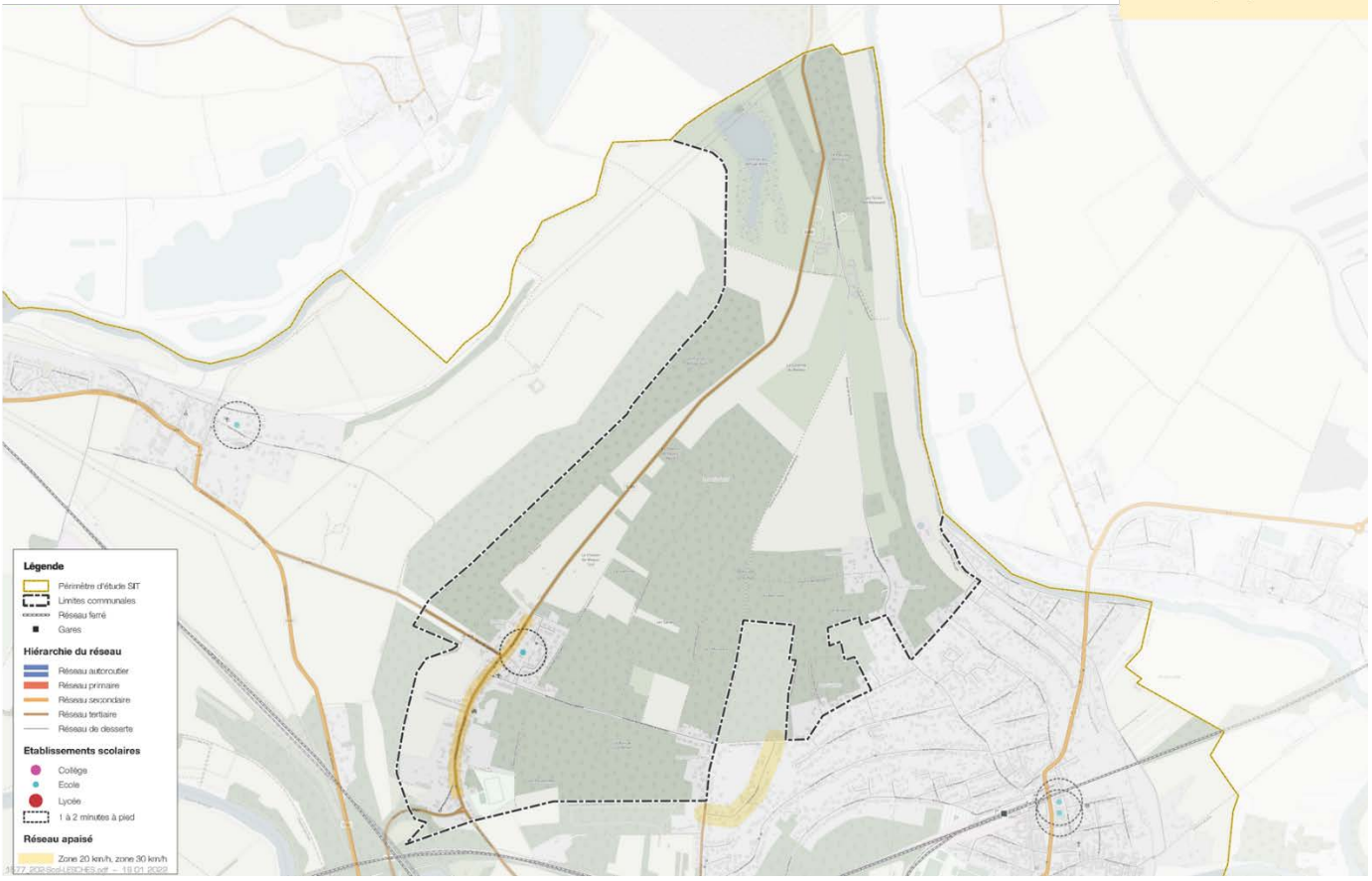
Lagny-sur-Marne

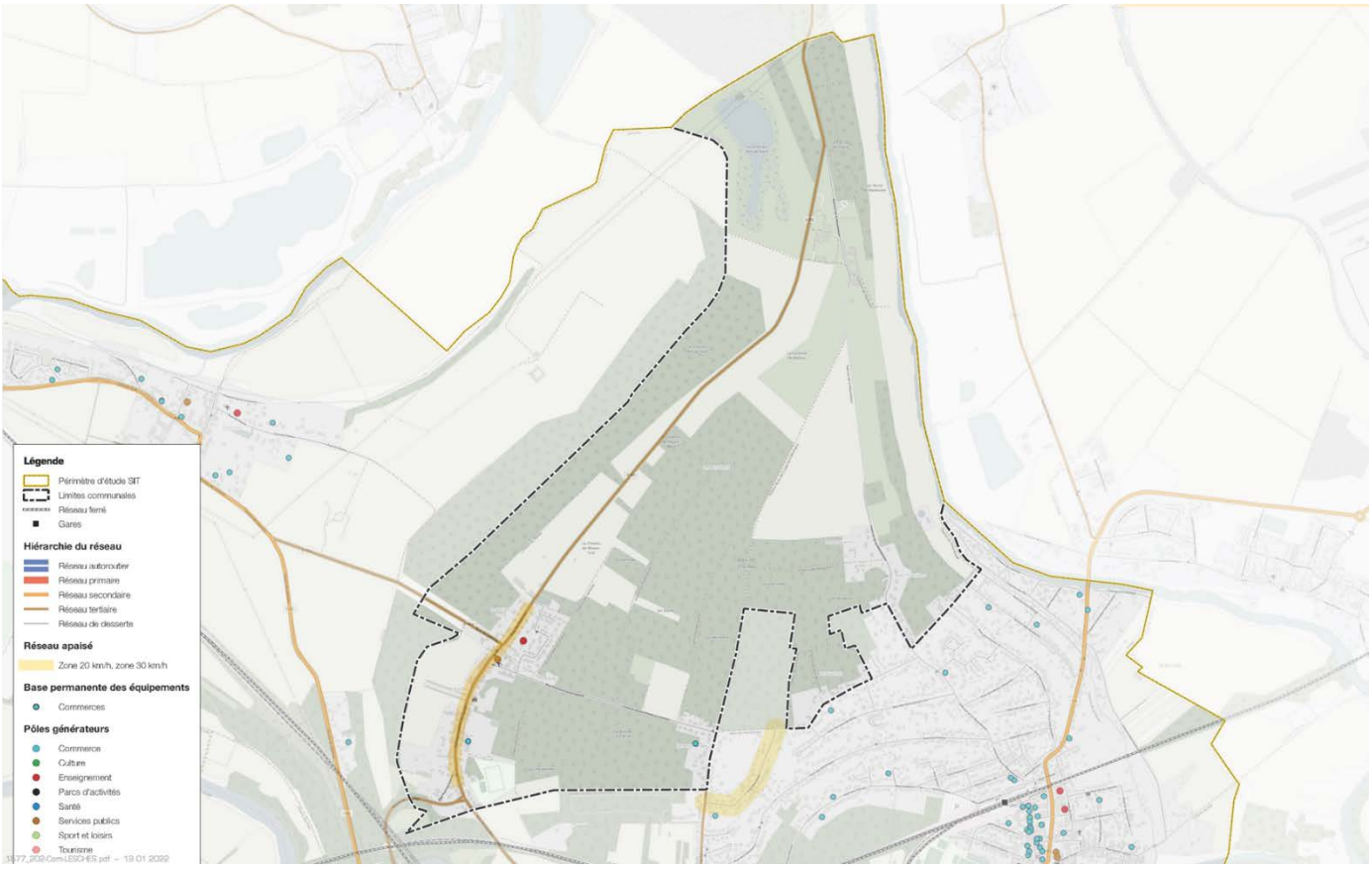




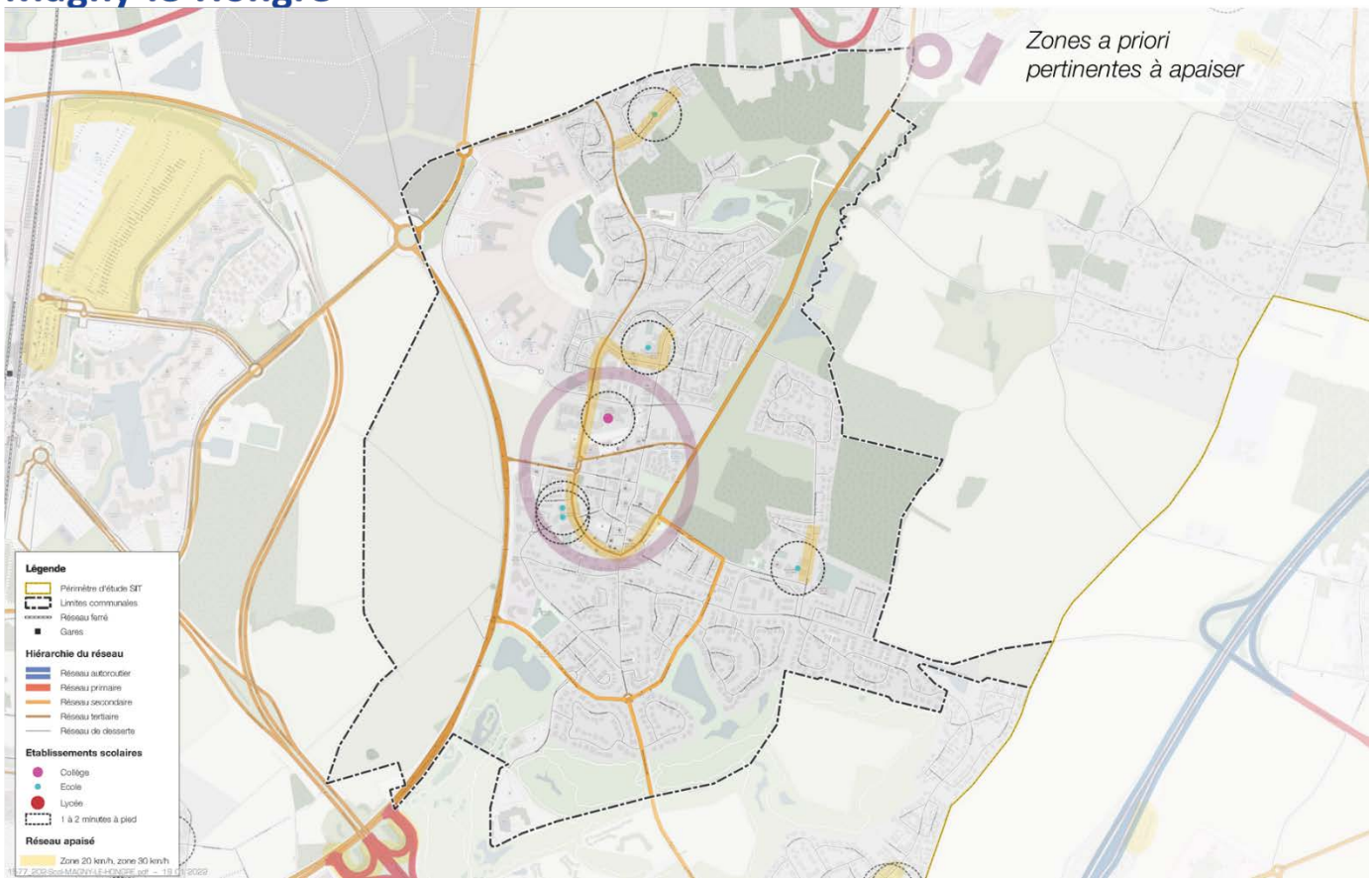
Lesches

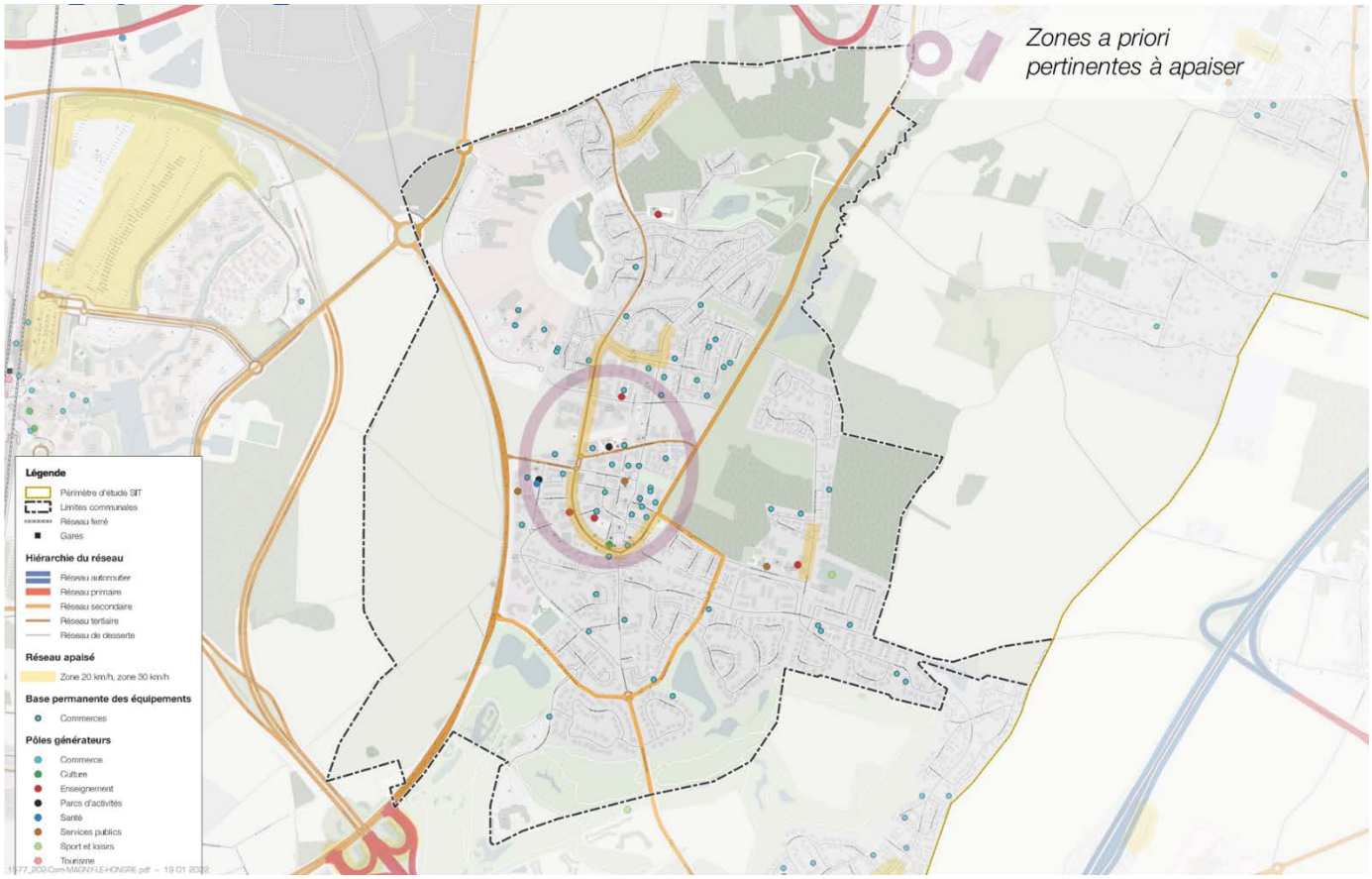
Pas de proposition



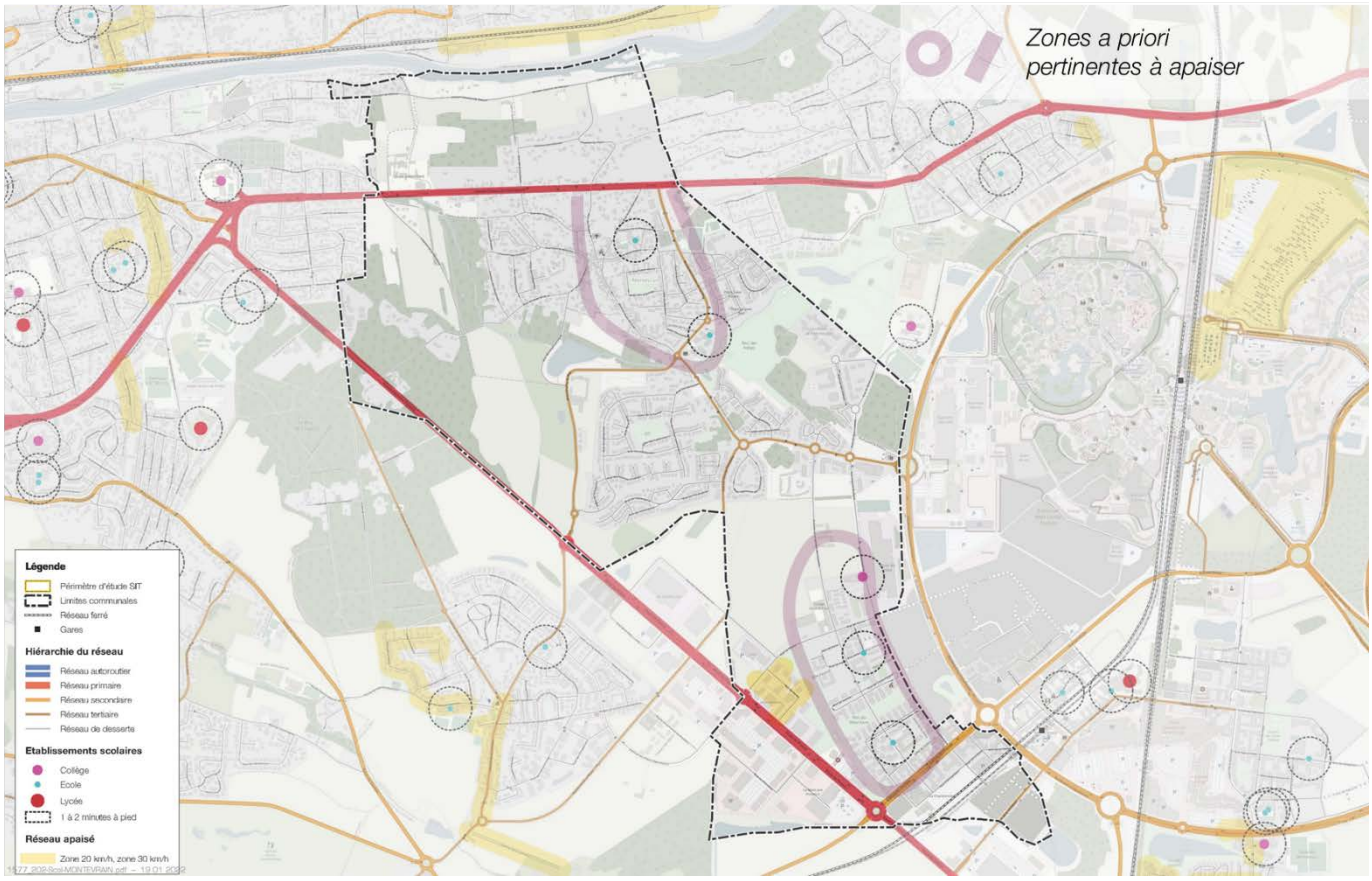


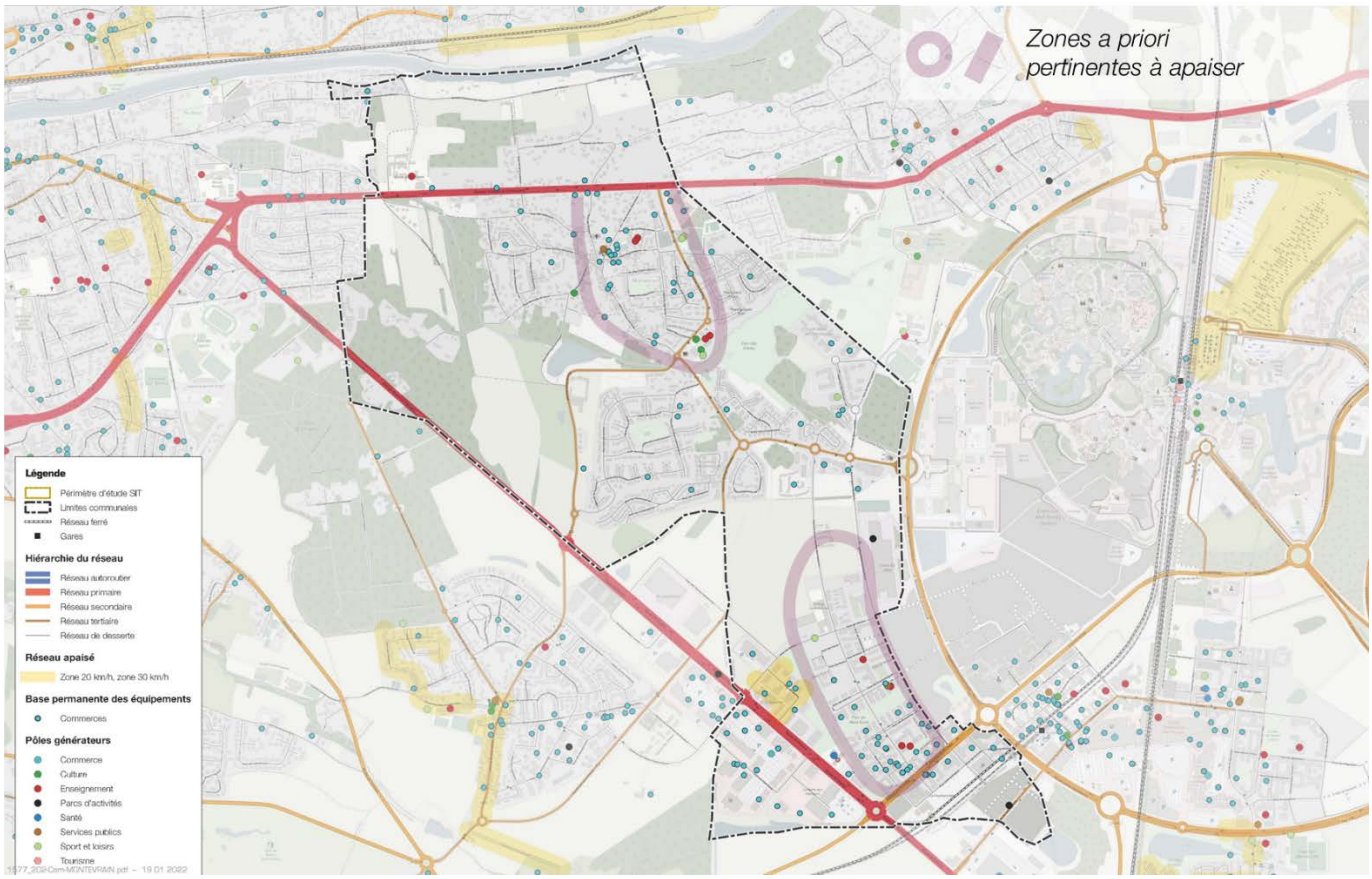
Magny-le-Hongre



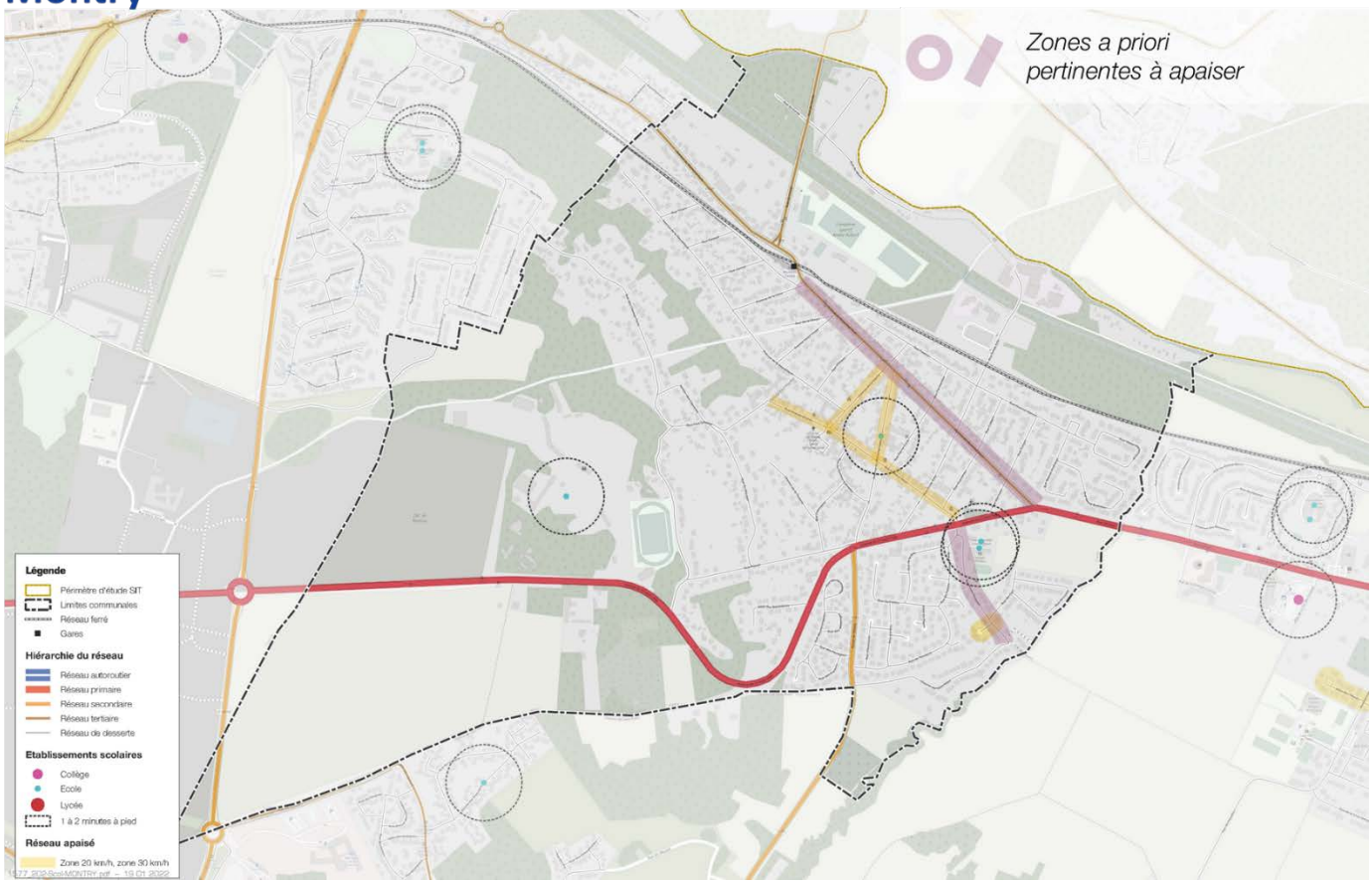


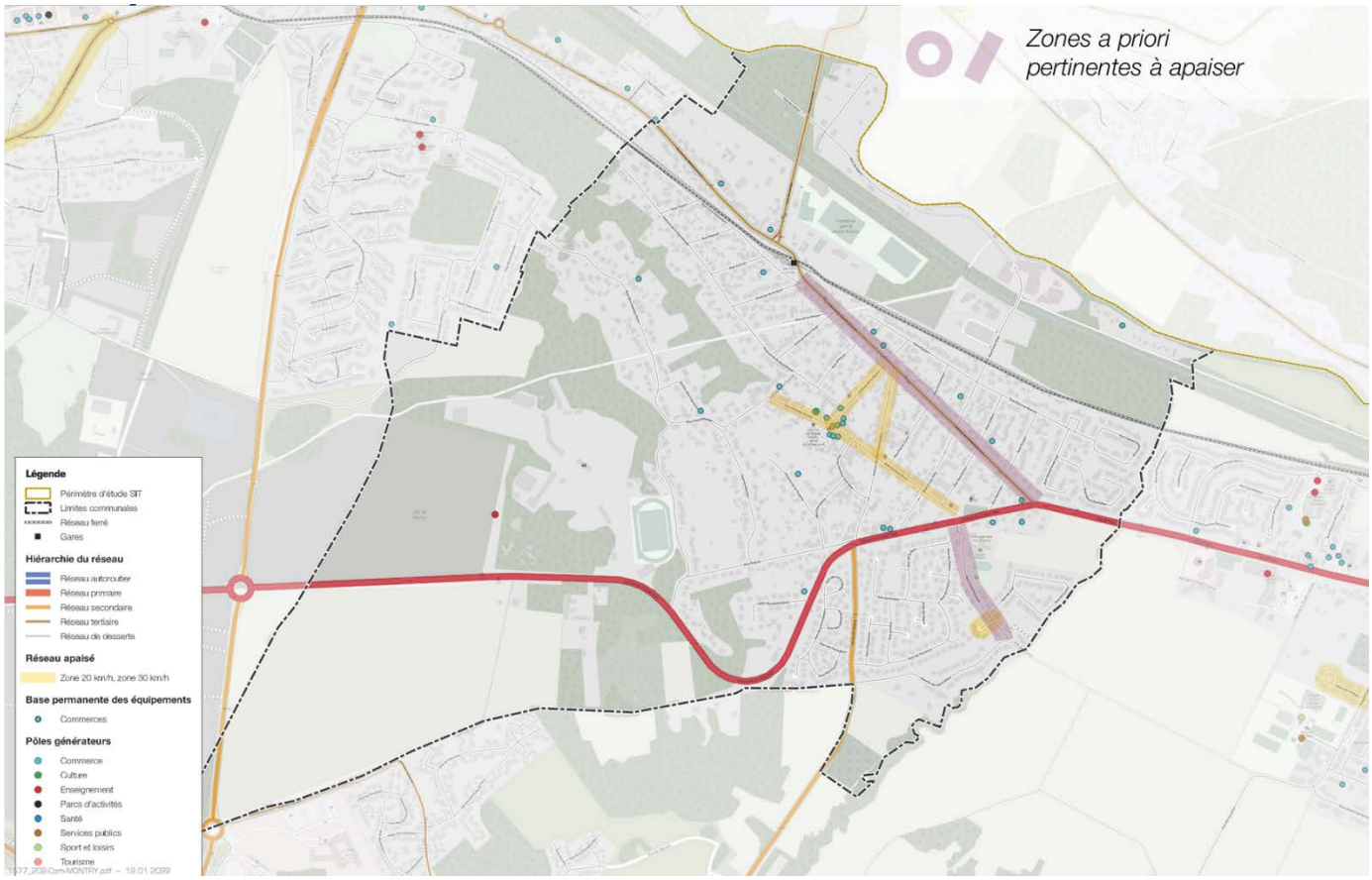
Montévrain


Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Etablissements scolaires
Collège
Ecole
Lycée
1 à 2 minutes à pied
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h

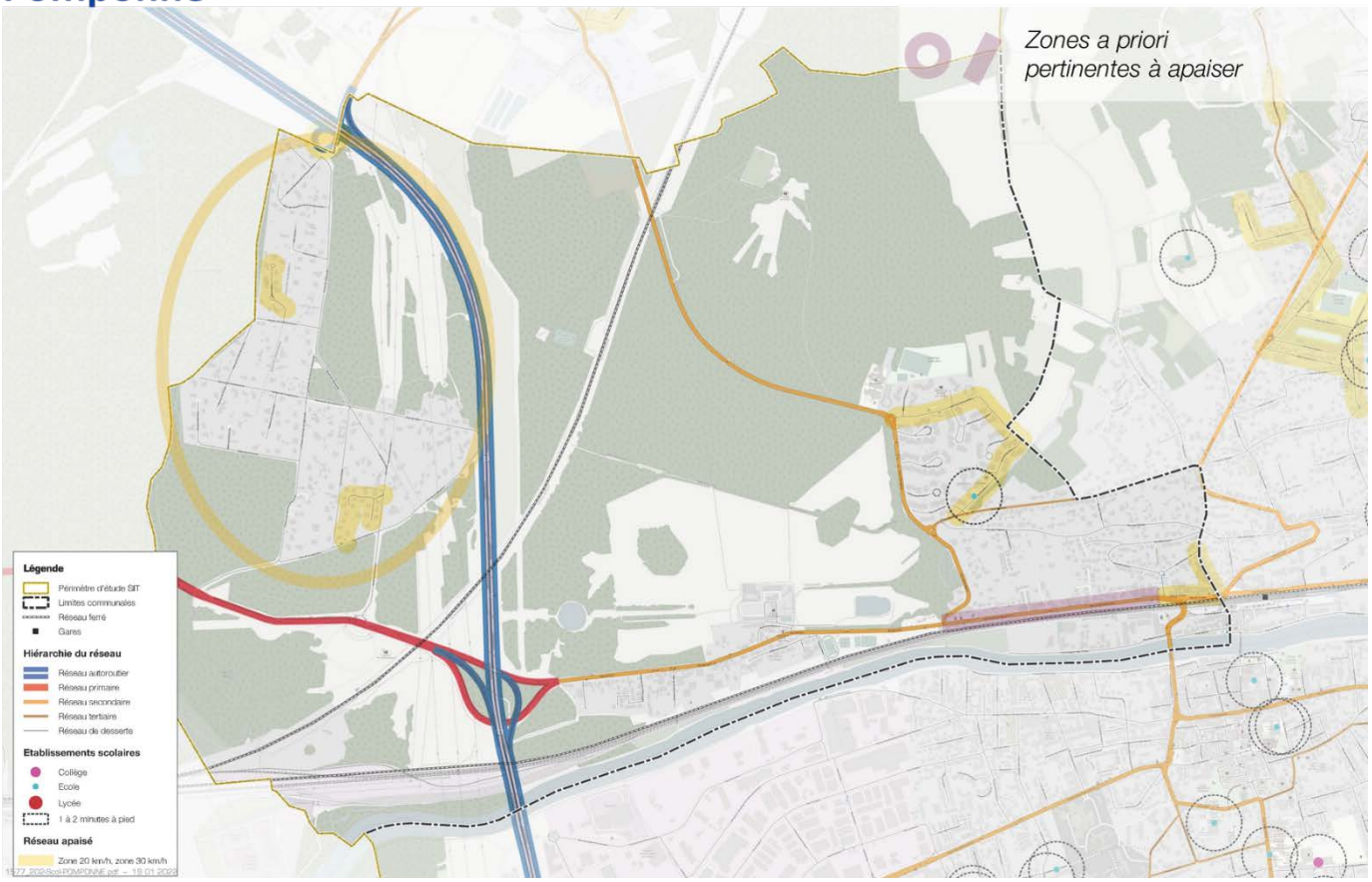

Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h
Base permanente des équipements
Commerces
Pôles générateurs
Commerce
Culture
Enseignement
Parcs d'activités
Santé
Services publics
Sport et loisirs
Tourisme

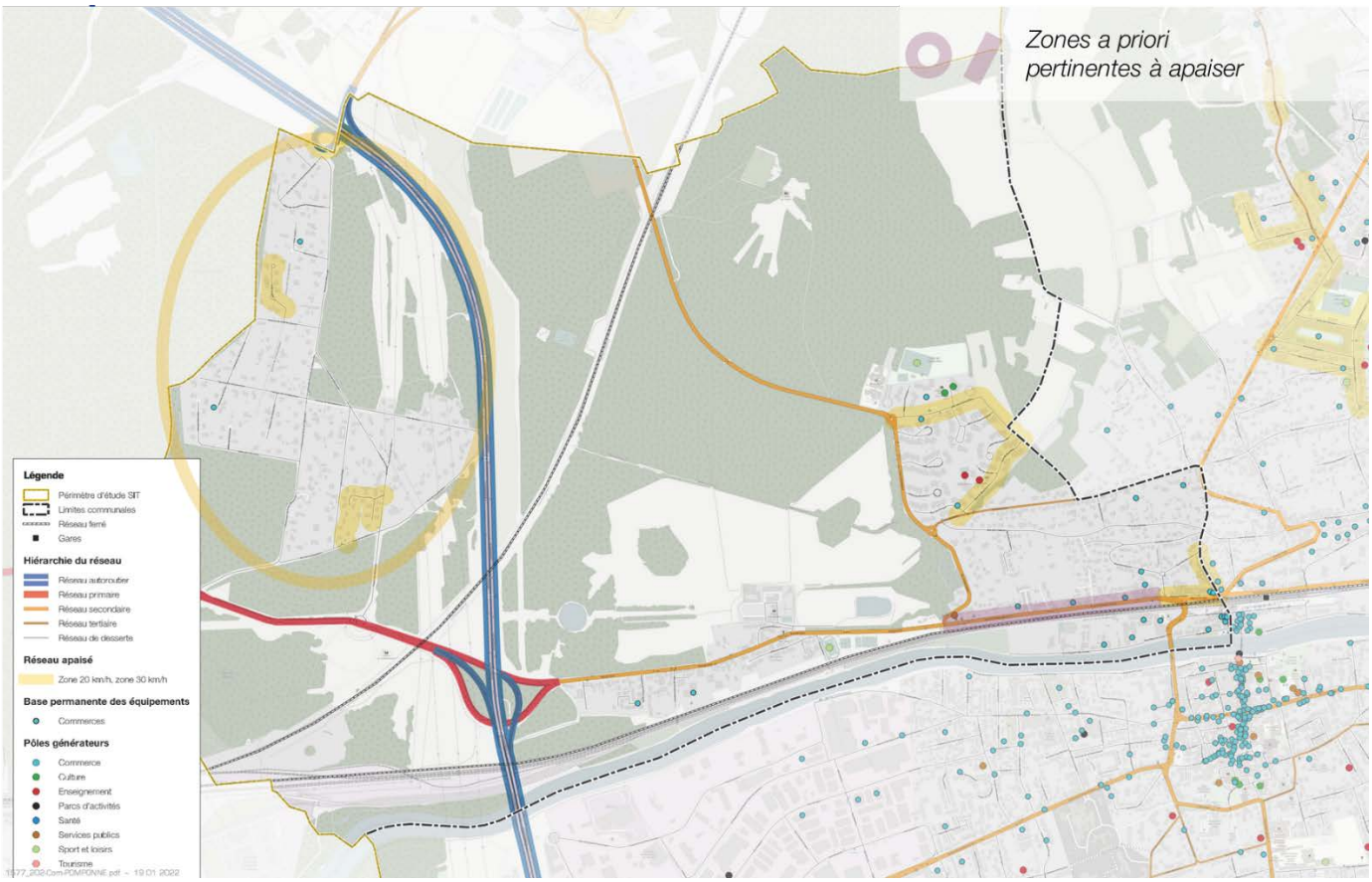
Montry


Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Etablissements scolaires
Collège
Ecole
Lycée
1 à 2 minutes à pied
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h

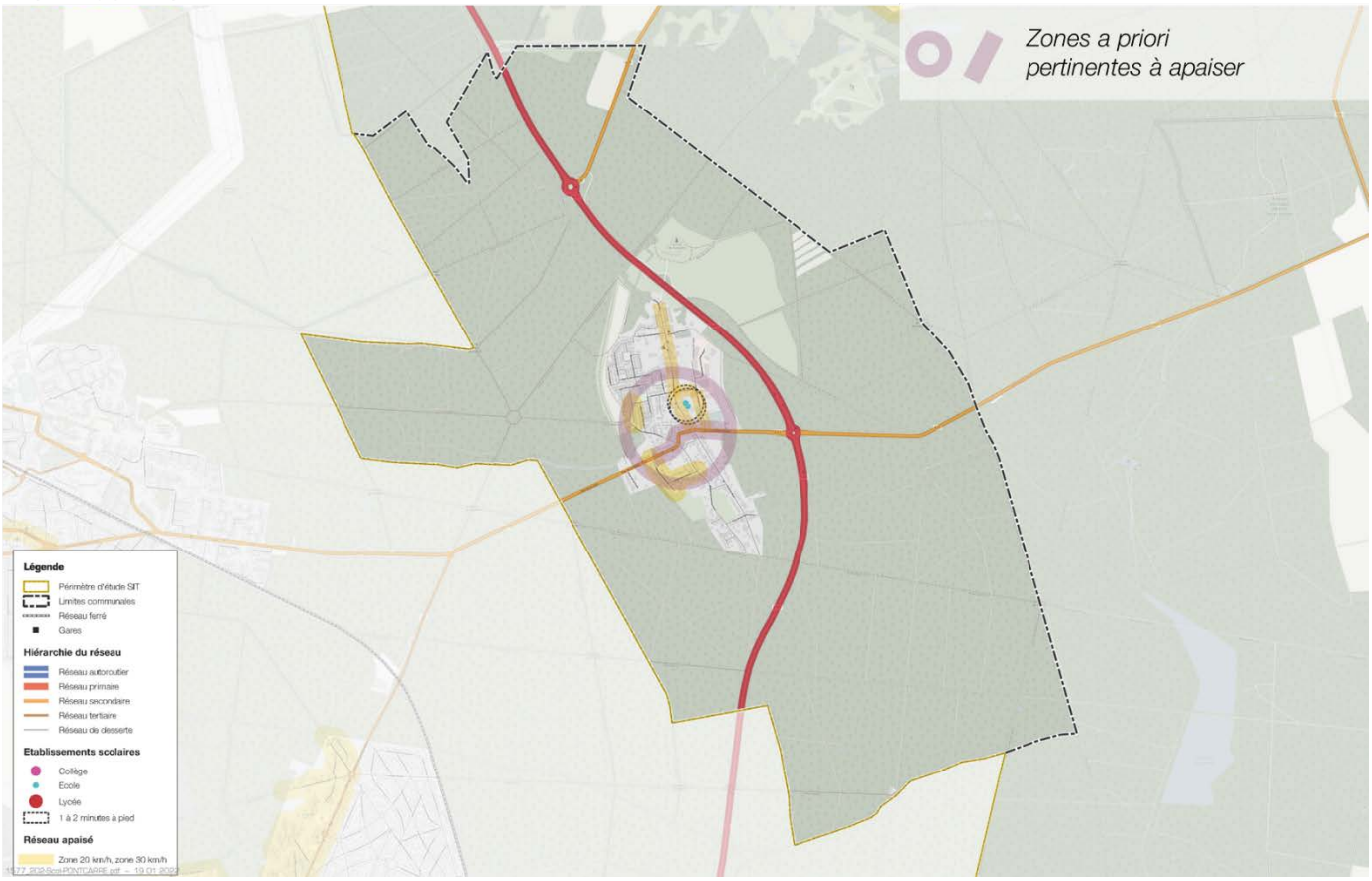

Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h
Base permanente des équipements
Commerces
Pôles générateurs
Commerce
Culture
Enseignement
Parcs d'activités
Santé
Services publics
Sport et loisirs
Tourisme

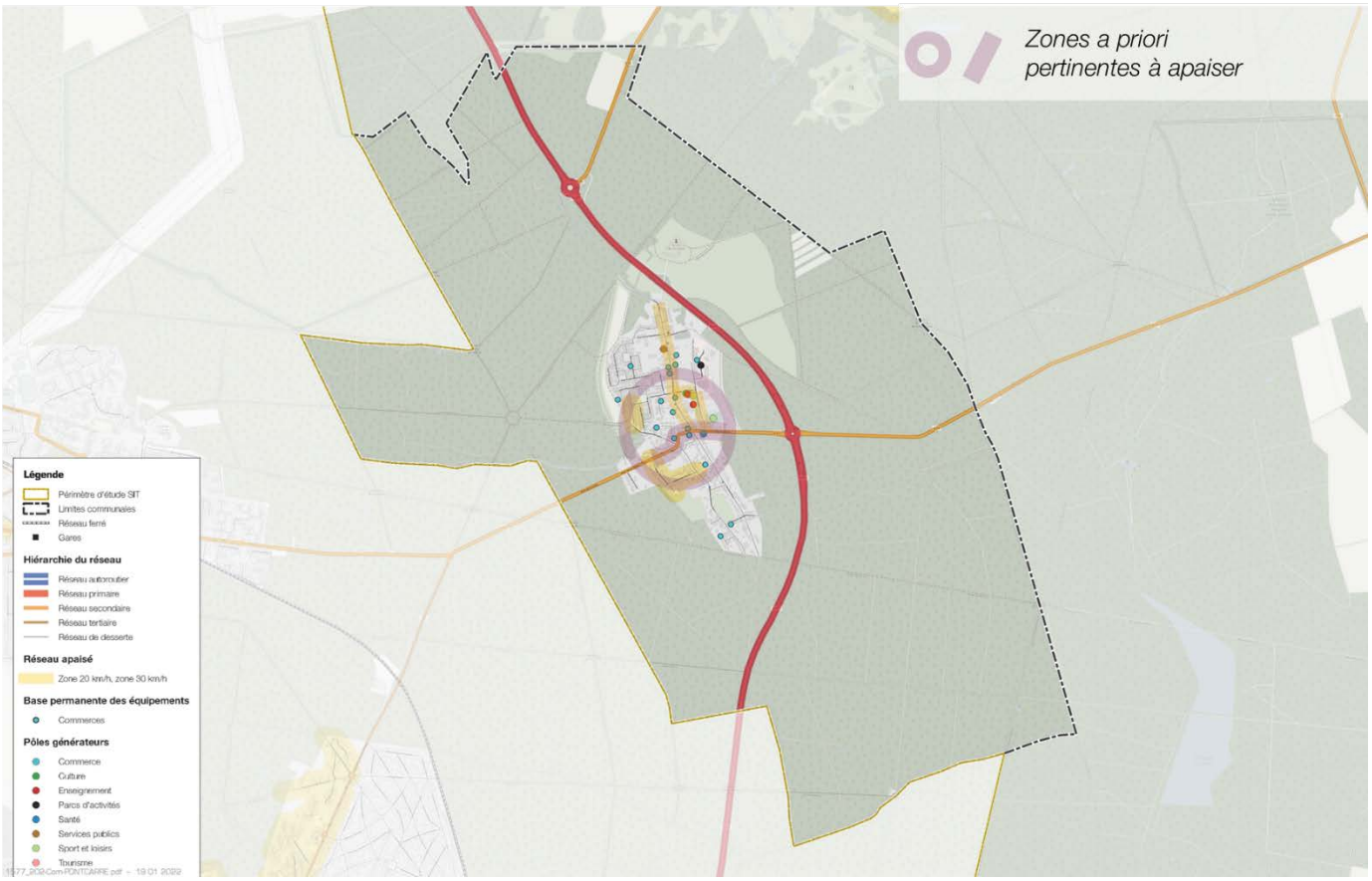
Pomponne


Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Etablissements scolaires
Collège
Ecole
Lycée
1 à 2 minutes à pied
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h

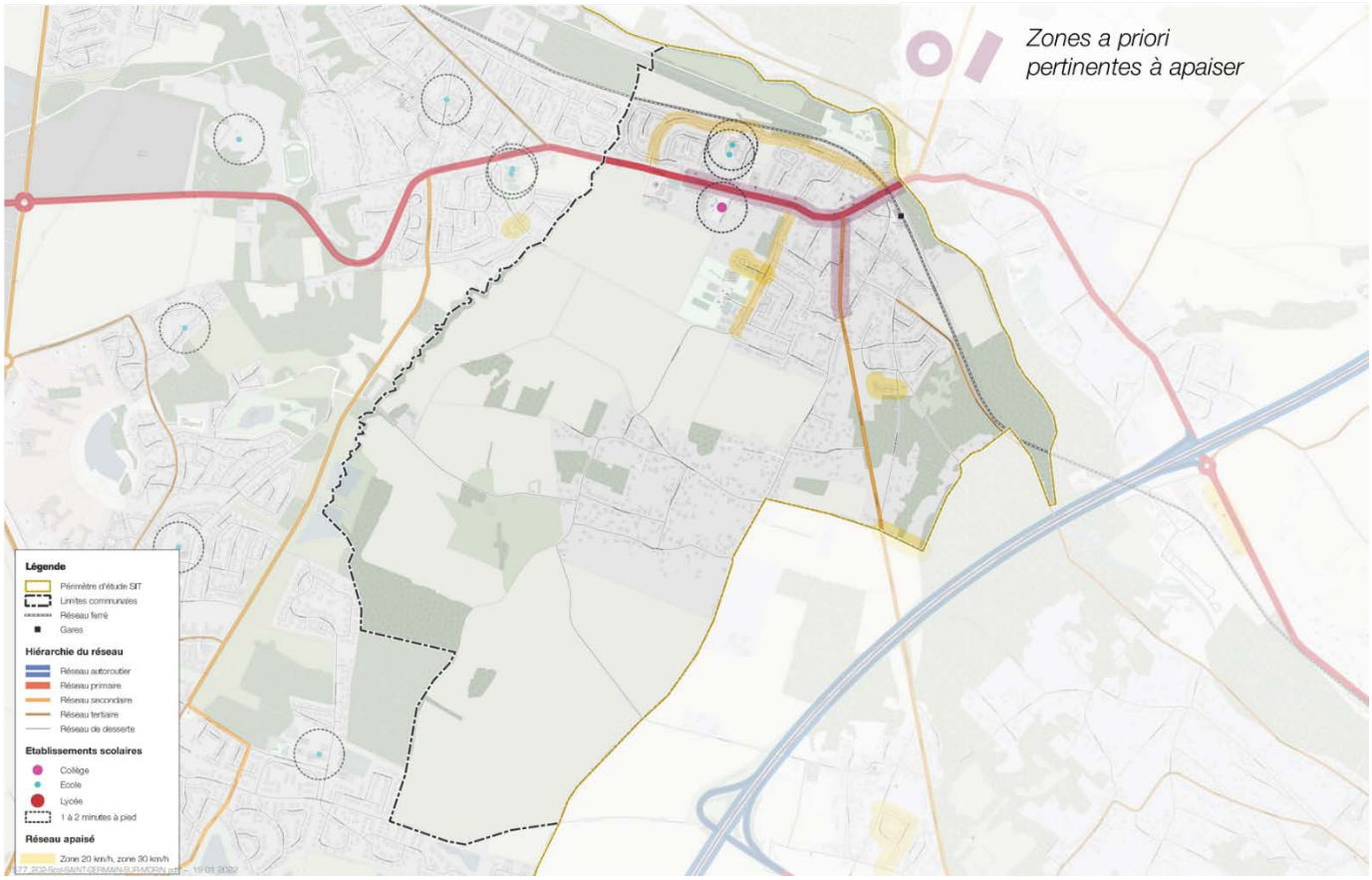

Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h
Base permanente des équipements
Commerces
Pôles générateurs
Commerce
Culture
Enseignement
Parcs d'activités
Santé
Services publics
Sport et loisirs
Tourisme

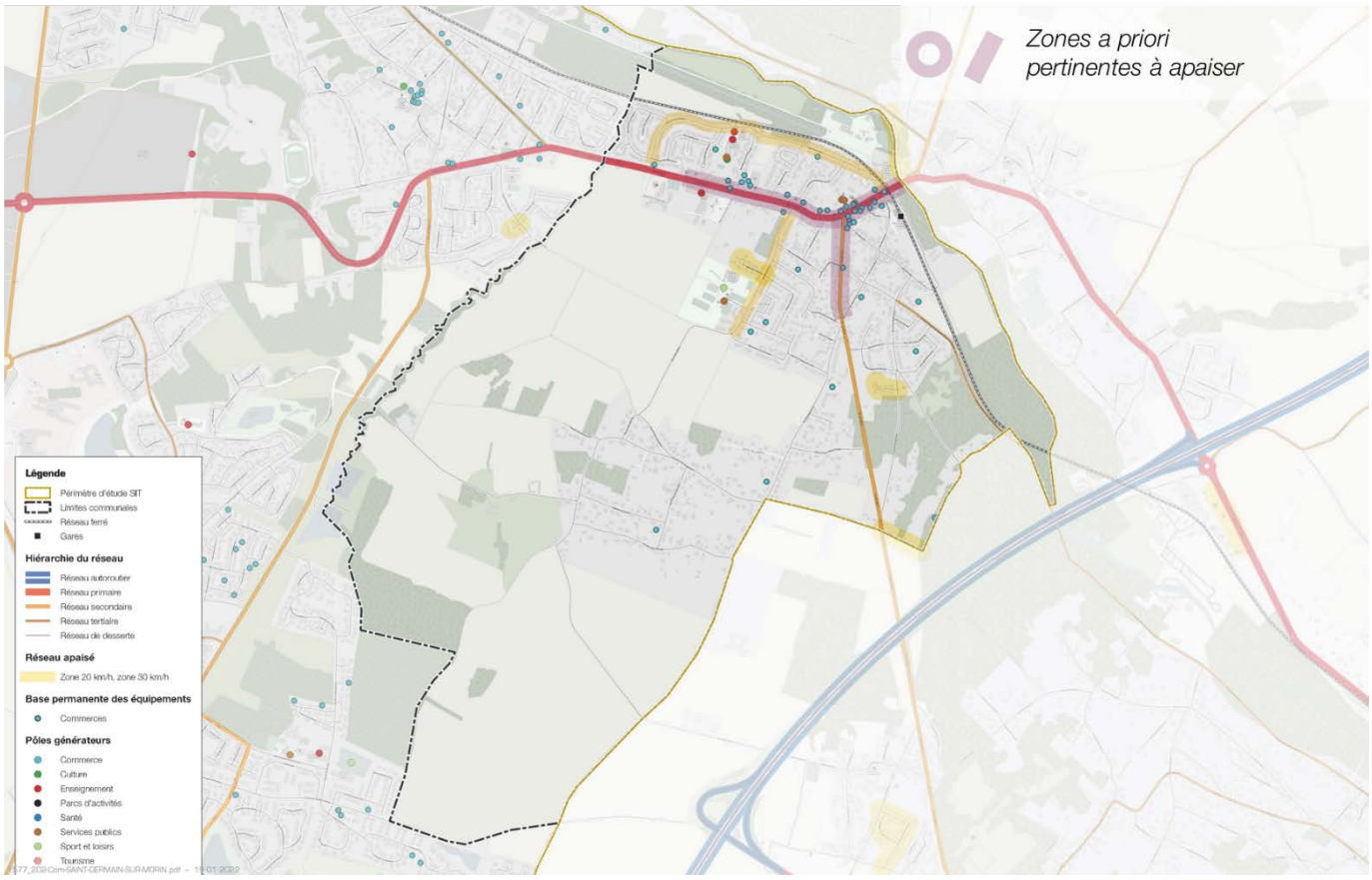
Pontcarré


Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Etablissements scolaires
Collège
Ecole
Lycée
1 à 2 minutes à pied
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h

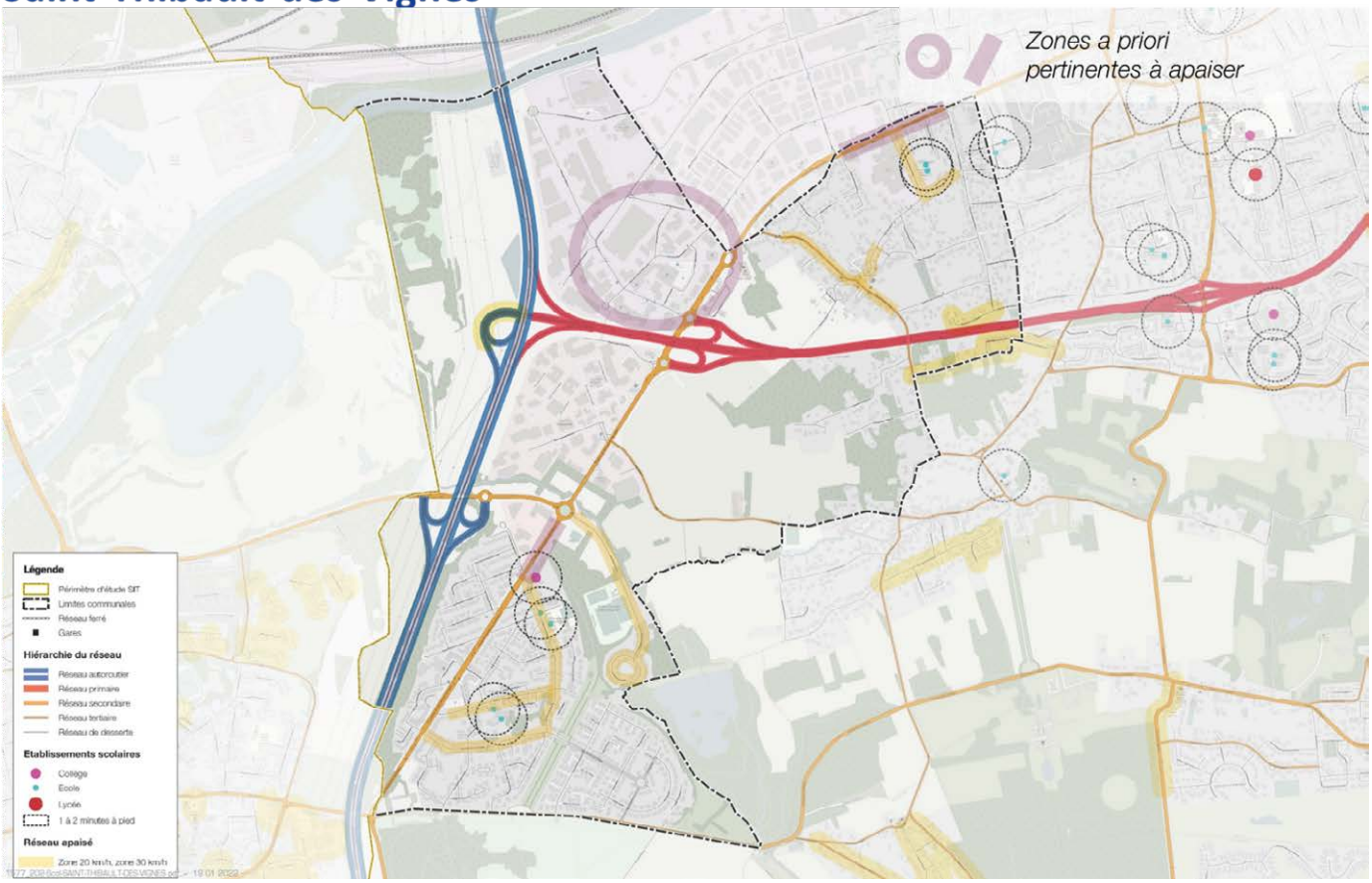

Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h
Base permanente des équipements
Commerces
Pôles générateurs
Commerce
Culture
Enseignement
Parcs d'activités
Santé
Services publics
Sport et loisirs
Tourisme

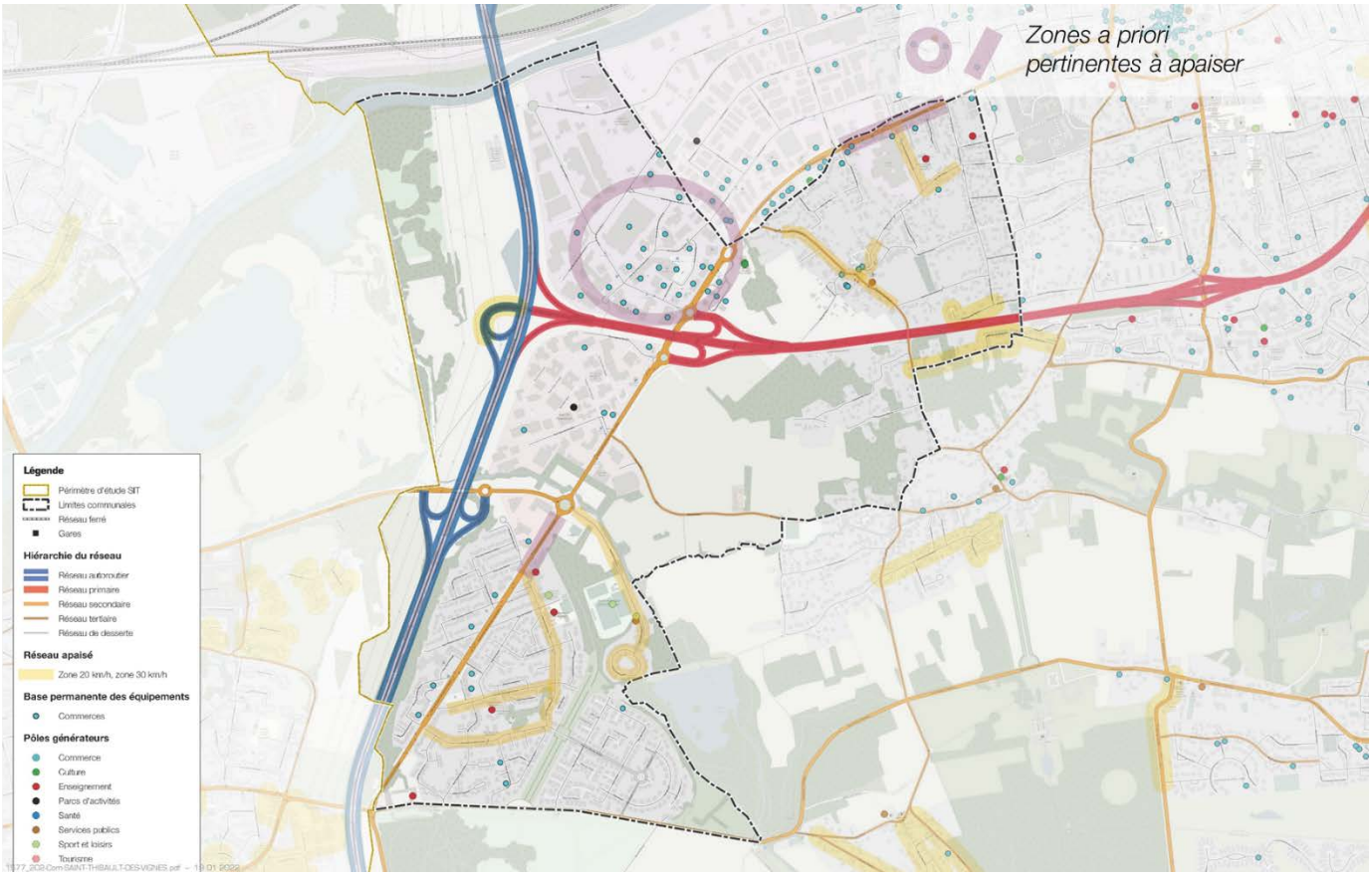
Saint-Germain-sur-Morin



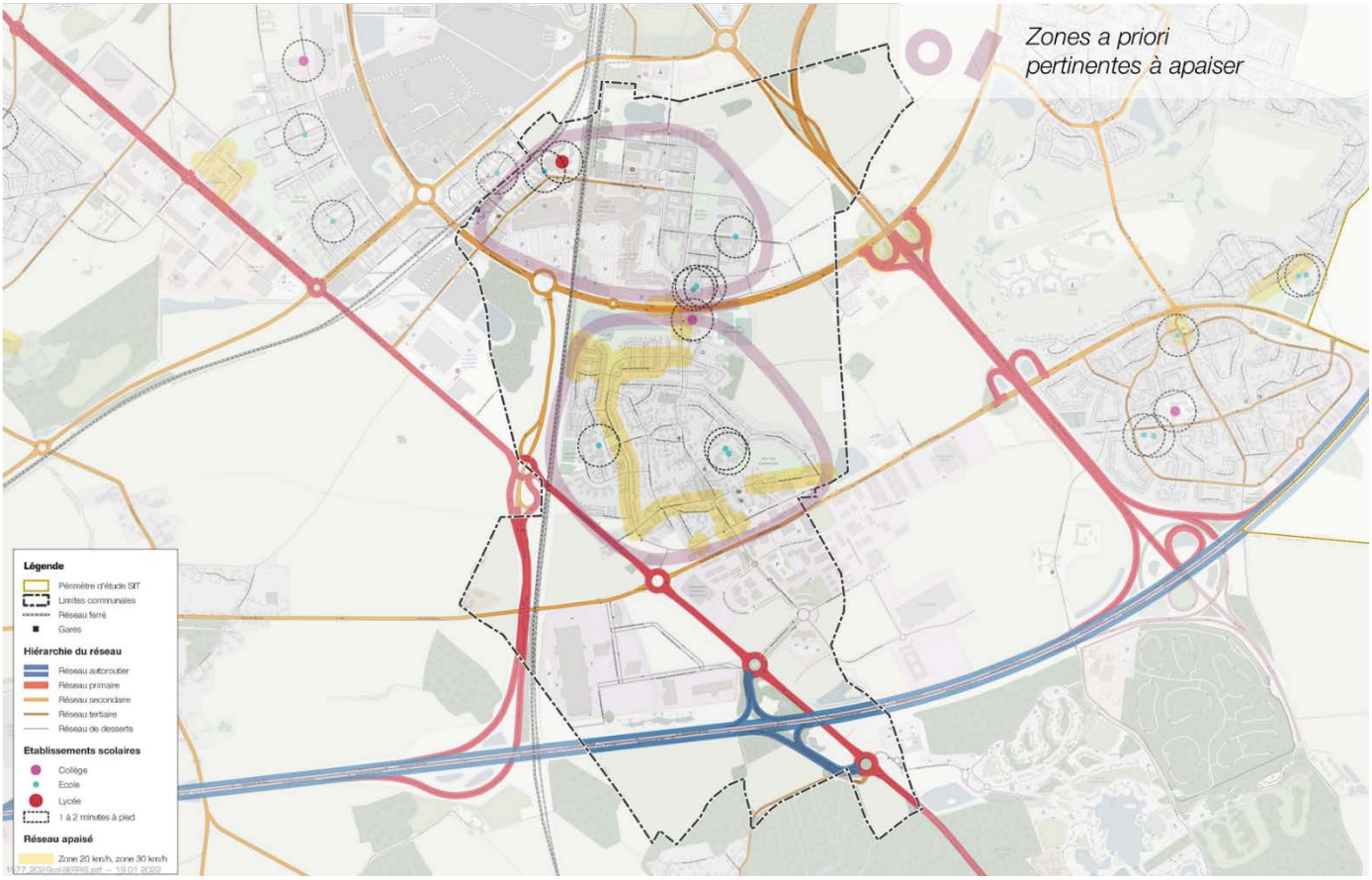


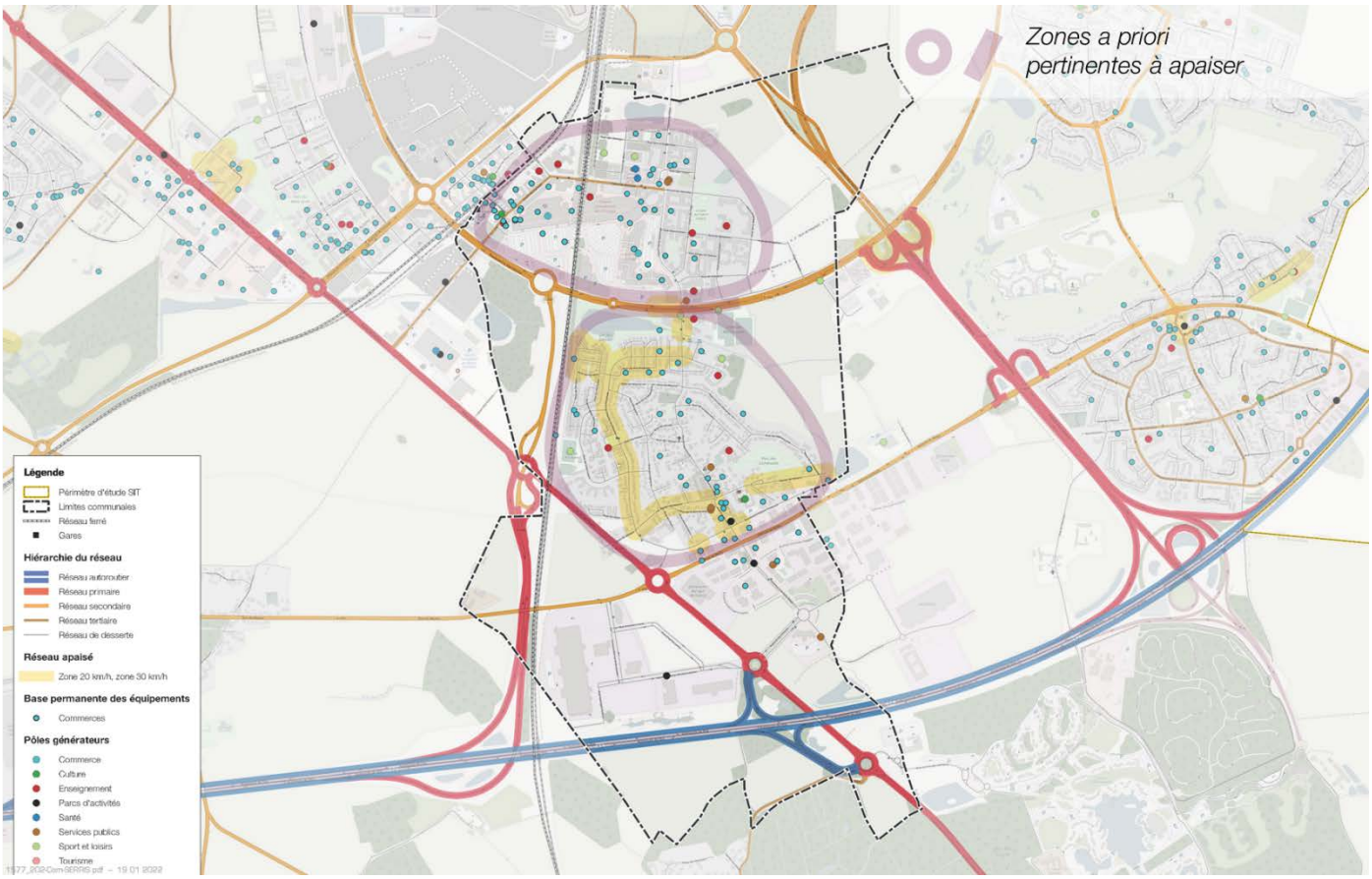
Saint-Thibault-des-Vignes



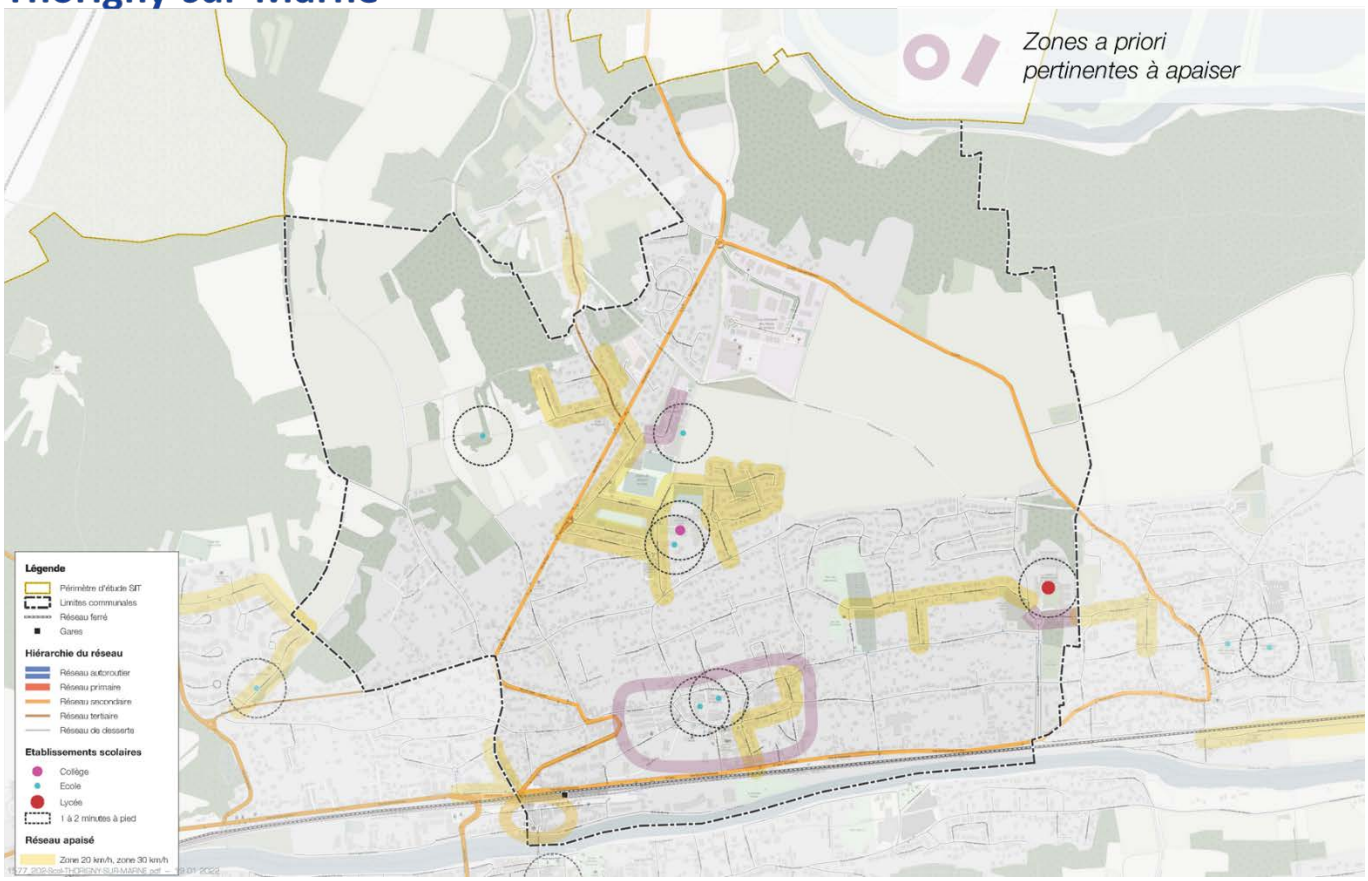


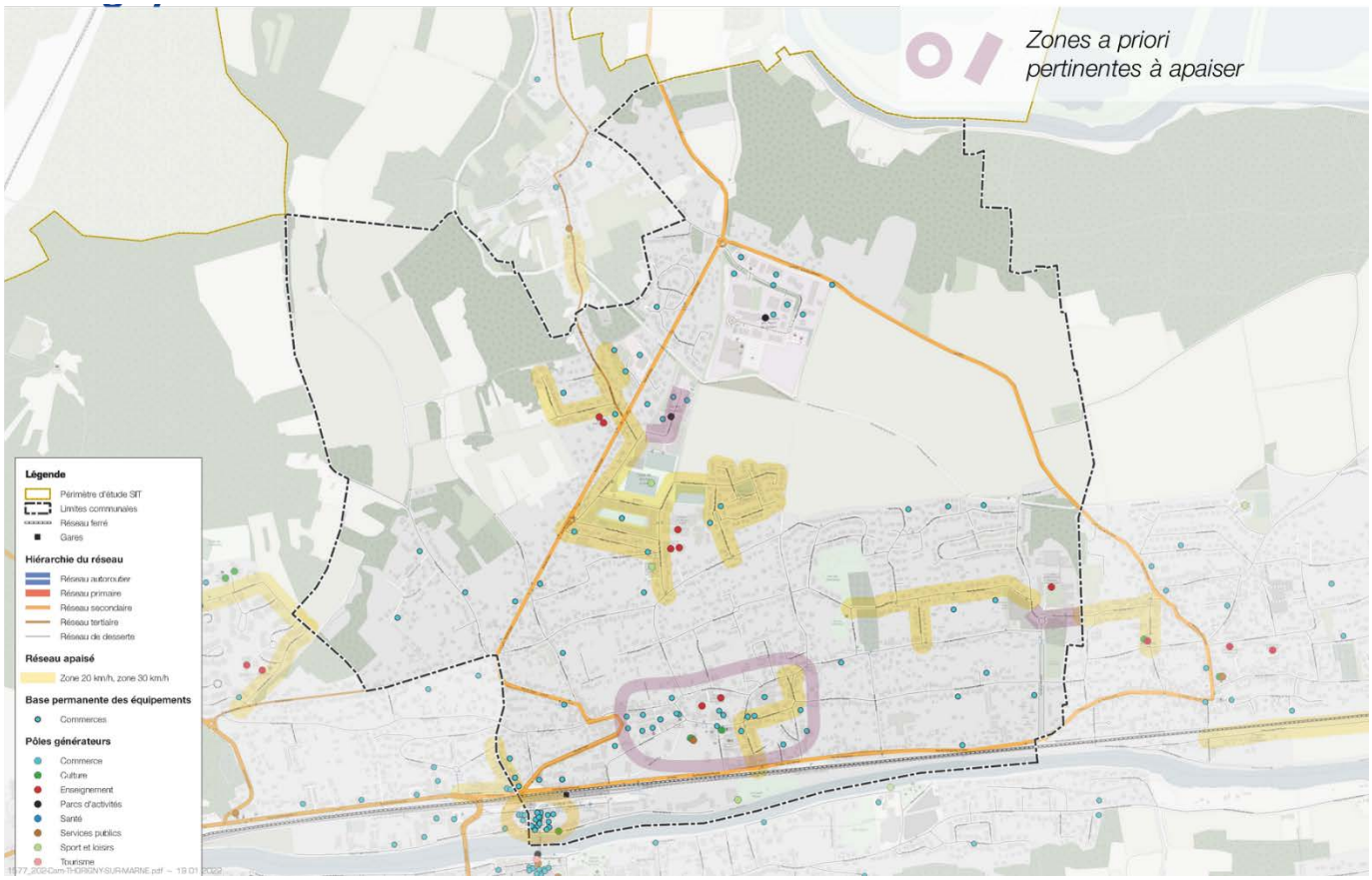
Serris


Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Etablissements scolaires
Collège
Ecole
Lycée
1 à 2 minutes à pied
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h


Zones a priori pertinentes à apaiser
Légende
Périmètre d'étude SIT
Limites communales
Réseau ferré
Gares
Hiérarchie du réseau
Réseau autoroutier
Réseau primaire
Réseau secondaire
Réseau tertiaire
Réseau de desserte
Réseau apaisé
Zone 20 km/h, zone 30 km/h
Base permanente des équipements
Commerces
Pôles générateurs
Commerce
Culture
Enseignement
Parcs d'activités
Santé
Services publics
Sport et loisirs
Tourisme

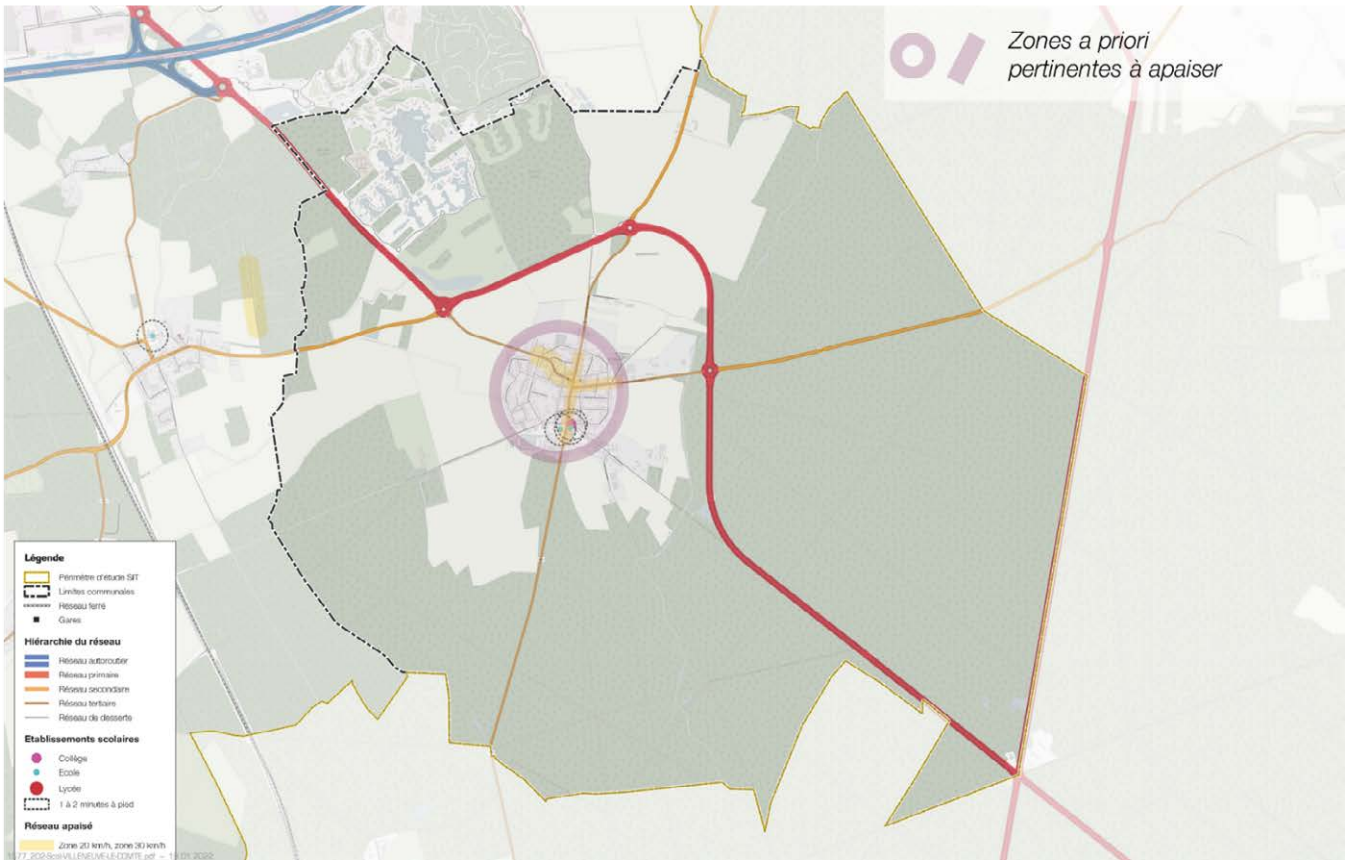
Thorigny-sur-Marne



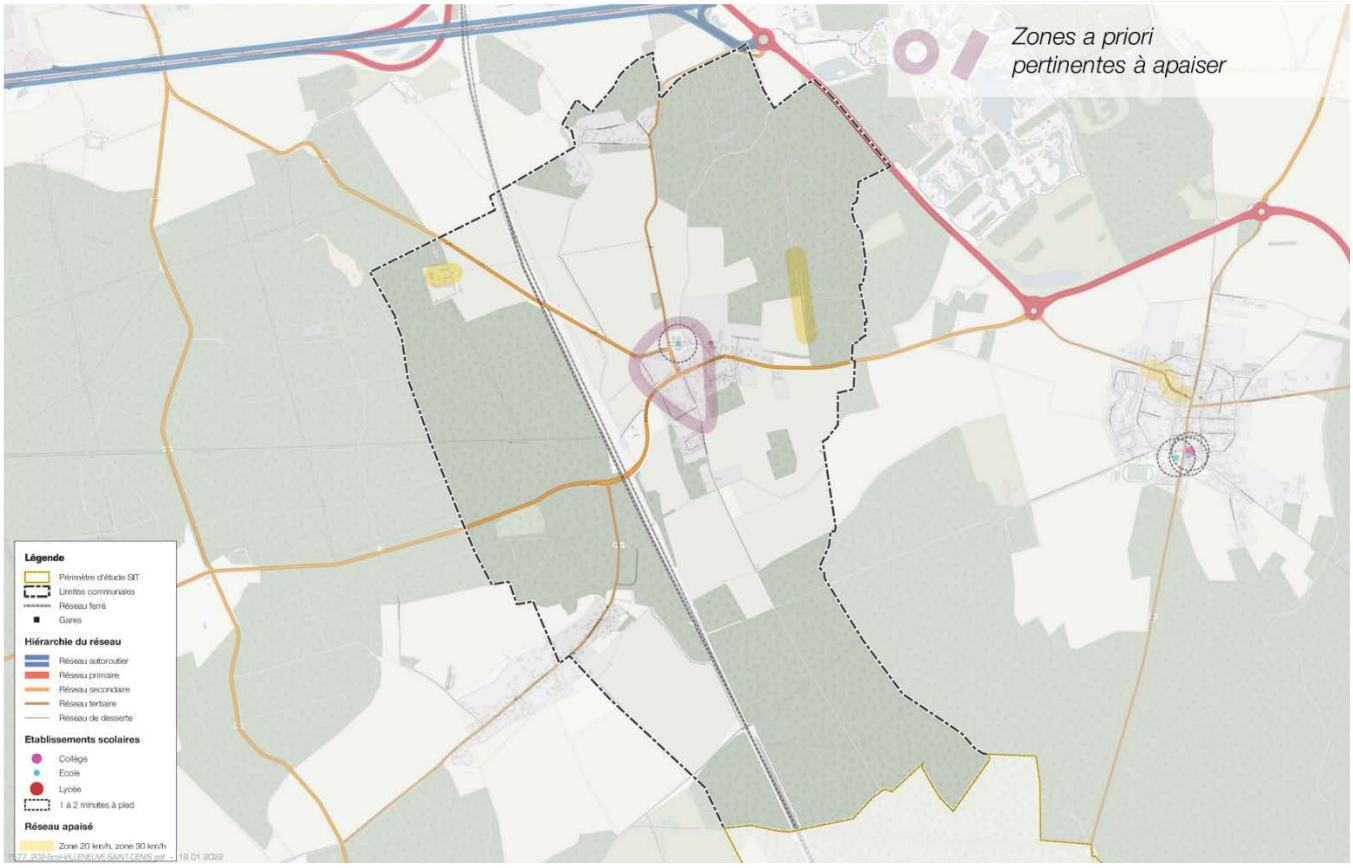


Villeneuve-le-Comte





Villeneuve-Saint-Denis





Plan Local des Mobilités Marne-la-Vallée

ANNEXE

DIAGNOSTIC COMPLET

TRANSITEC
optimiseurs de mobilité · depuis 1954

RAPPORT

Février 2022

Rapport de diagnostic

Plan Local des Mobilités Marne-la-Vallée

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

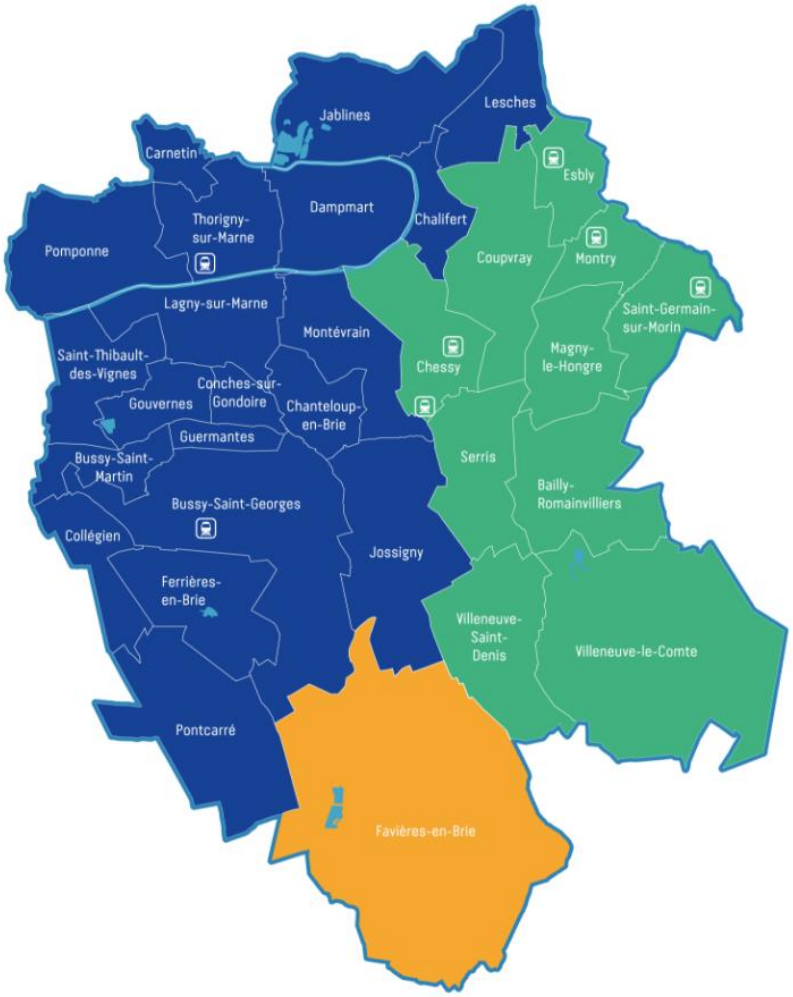


Région îledeFrance

îledeFrance mobilités

EpaMarne l'âme dans l'aménagement

Préambule


Jablines
Lesches
Carnetin
Esbly
Dampmart
Chalifert
Thorigny-sur-Marne
Pomponne
Coupvray
Montry
Lagny-sur-Marne
Saint-Germain-sur-Morin
Montévrain
Saint-Thibault-des-Vignes
Chessy
Magny-le-Hongre
Conches-sur-Gondoire
Gouvernes
Chanteloup-en-Brie
Guermantes
Serris
Bussy-Saint-Martin
Bailly-Romainvilliers
Bussy-Saint-Georges
Collégien
Jossigny
Ferrières-en-Brie
Villeneuve-Saint-Denis
Villeneuve-le-Comte
Pontcarré
Favières-en-Brie

Objet du document

Le Syndicat Intercommunal d'Etudes des Mobilités Urbaines (SIEMU) est compétent pour élaborer et coordonner la mise en œuvre d'un Plan Local des Mobilités à l'échelle de son territoire d'intervention (Secteurs 3 et 4 de la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée). Ce document de planification vise à préciser le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France approuvé en juin 2014.

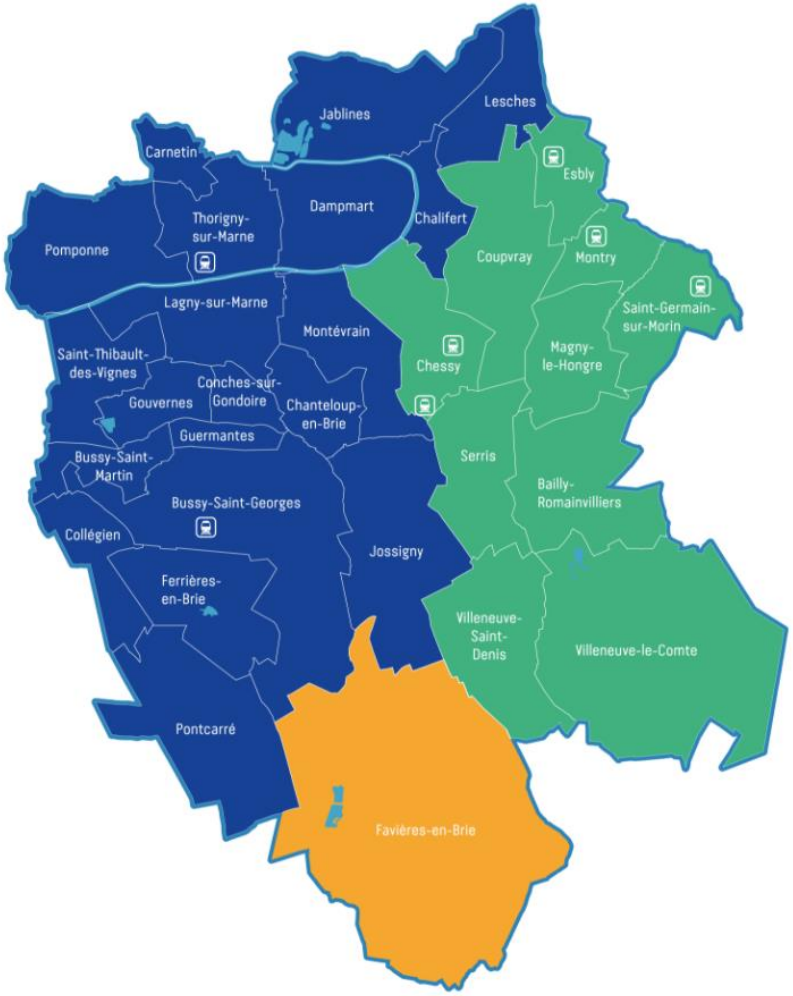
Le Plan Local de Mobilité (PLM) a ainsi pour objectif de répondre aux enjeux de la politique de déplacements à l'échelle des 31 communes de son périmètre.

Le présent document présente le diagnostic actuel et prospectif, et les grands enjeux de mobilité. Ce diagnostic servira de base pour la réalisation du plan d'actions du PLM.

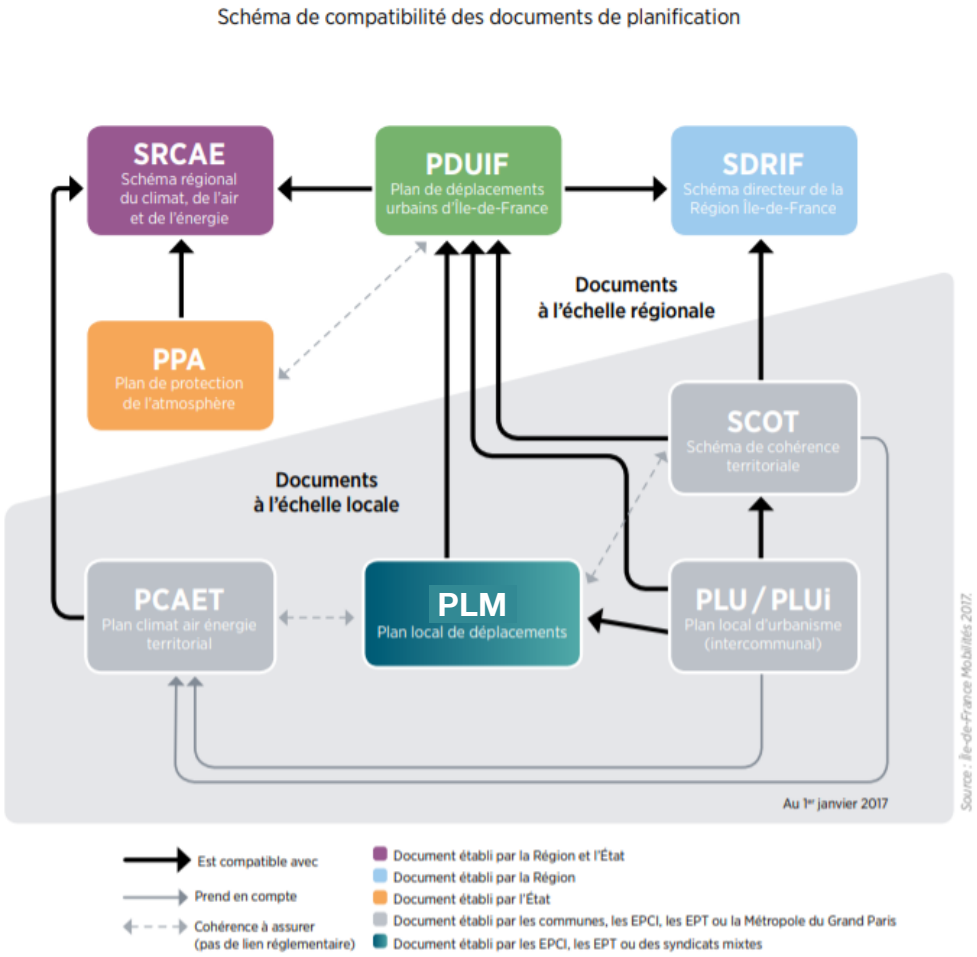
Sommaire

- Introduction p.5
- Les 6 enjeux issus du diagnostic du Plan Local des Mobilités p.12
- Structure du territoire..... p.14
- La voiture, mode de déplacement privilégié sur le territoire..... p.21
- Des alternatives à la voiture individuelle qui existent : une attractivité à améliorer p.35
- Stationnement : un levier majeur à mettre au service d'une mobilité plus durable p.66
- Des enjeux de mobilité spécifiques : accessibilité PMR, mobilité scolaire, mobilité touristique, gouvernance et transport de marchandises p.74
- Synthèse et orientations p.92

Introduction



Qu'est ce que le Plan Local des Mobilités ?



- Une déclinaison locale du **Plan des Déplacements Urbains d'Ile-de-France**

- Un outil de planification de la mobilité qui **définit les principes d'organisation** du **transport et du stationnement**, des personnes et des marchandises :
  - à l'échelle du Syndicat,
  - qui concerne tous les modes de transport,
  - à horizon 5 ans.

- Mais aussi :
  - Un **outil de programmation**, qui hiérarchise les actions et prévoit leur financement,
  - Une **démarche partenariale** entre les différents acteurs institutionnels et de la société civile,
  - Un outil de **promotion de la mobilité durable**.

- **2008 : date du dernier PLD de Marne-la-Vallée**

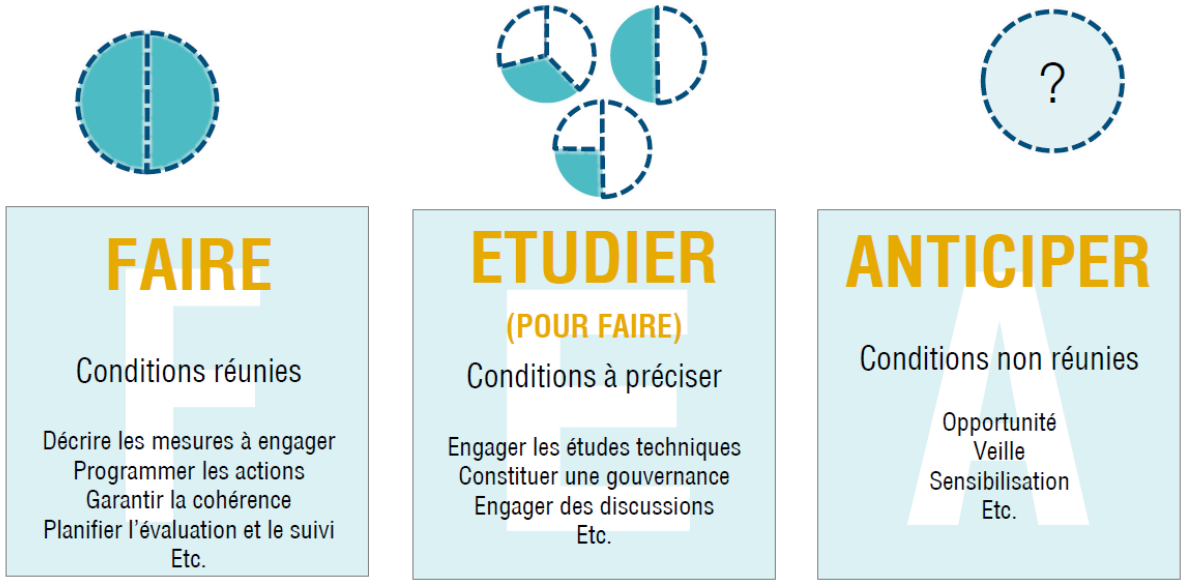
Quels sont les champs d'intervention du PLM ?

Volet socle : actions du PDUIF à décliner prioritairement dans les PLD		Fiches de la feuille de route à prendre en compte
2.4	Un réseau de bus plus attractif	Le bus (réaliser des aménagements ponctuels en faveur des bus)
2.5	Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité	Aménager des pôles intermodaux et multiservices
3/4.1	Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs	Généraliser la vitesse à 30km/h sur la voirie locale en zone urbaine
3/4.2	Résorber les principales coupures urbaines	Résorber les coupures pour assurer la continuité des itinéraires
3.1	Aménager la rue pour le piéton	Élaborer des plans en faveur de la marche
4.1	Rendre la voirie cyclable	Améliorer la cyclabilité du territoire francilien
4.2	Favoriser le stationnement des vélos	Augmenter l'offre de stationnement pour les vélos
5.1	Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière	Mieux coordonner l'action en faveur d'une plus grande sécurité routière
5.2	Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable	Renforcer l'efficacité des politiques de stationnement payant sur voirie
6.1	Rendre la voirie accessible	Rendre la voirie accessible
7.1	Préserver et développer des sites à vocation logistique	Développer des espaces logistiques et agir sur le foncier
7.4	Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison	Organiser les livraisons et la circulation des poids lourds
Autres actions de la feuille de route à décliner prioritairement dans les PLD		
		Développer des services vélos
		Accélérer la mise en place de plans de mobilité dans les entreprises et administrations et le développement du conseil en mobilité

- Les PLM doivent en priorité décliner, parmi les 34 actions que comporte le PDUIF, **les 14 actions dont la réalisation relève essentiellement de la responsabilité des EPCI ou des communes.**
- Ces actions constituent le volet socle des PLM.

Le contenu du plan d'actions

- Un plan d'actions opérationnel : chiffré et programmé (court/moyen/long terme)
- 3 niveaux d'actions :



- Un plan d'actions défini pour une période de 5 ans (2023-2027), mais qui devra s'inscrire dans une vision à long terme des enjeux du territoire en matière de mobilités et d'aménagement.

Le calendrier de la démarche

Phase 0 Lancement
Décembre 2020 – Mars 2021

- Préparation du diagnostic
- Visites de site
- Préparation de la concertation
- **1er Comité des partenaires**

Phase 1 Diagnostic et objectifs
Avril 2021 – Octobre 2021

- Etude de l'ensemble des flux de déplacements et diagnostic multimodal
- **Entretiens (Avril-Mai) :** CAMG, VEA, EPA, IDFM, Région IDF, Département 77, les 31 communes du territoire, Disney…
- Enquête sur les pratiques de mobilité du territoire
- **5 ateliers des travail thématiques**
- **1er Comité Grand Public**
- **2ème Comité des partenaires**
- **COTECH : 16/09/2021**
- **COPIL : 28/09/2021**

Phase 2 Programme d'actions
Novembre 2021 – Juin 2022

- **Construction du plan d'actions**
- **2ème Comité Grand Public**
- **3ème Comités des partenaires**
- **COTECH : 8/04/2022**
- **COPIL : 31/05/2022**
- **Réunion de restitution finale**

Phase 3 Enquête publique
Juillet 2022 – Février 2023

- **Consultation des PPA**
- **Enquête publique**

Mise en œuvre opérationnelle du PLM 2023-2028

- Réalisation et suivi des actions

Approbation finale du PLM par les instances du Syndicat

Méthodologie du diagnostic

- Etude de l'ensemble des flux de déplacements et diagnostic multimodal
- Plus d'une quarantaine d'entretiens réalisés en avril et mai 2021 :
  - IDFM, CAMG, VEA, Région IDF, Département 77
  - 31 communes du territoire
  - EpaMarne
  - Disney
  - Sanef, SNCF Réseau, VNF, Haropa Ports de Paris, DRIEA
- Une grande enquête menée auprès des usagers sur les pratiques de mobilité du territoire
- 5 ateliers des travail thématiques avec les partenaires de la démarche :
  - Stationnement
  - Mobilité touristique
  - Alternatives à l'automobile
  - Développement du territoire
  - Transport de marchandises

Deux enquêtes pour recueillir le diagnostic et les attentes de la population

Résultats enquête auprès du grand public

- Une enquête grand public, mise en ligne du 9 avril au 9 juin 2021
- 846 répondants au questionnaire dans le délai imparti, dont :
  - 779 habitants du territoire
  - 59 usagers du territoire n'y habitant pas

Résultats enquête auprès des scolaires

- Une enquête en ligne diffusée auprès des établissements scolaires du 2 avril au 9 juin 2021
- 1664 répondants, dont :
  - 1075 collégiens
  - 560 lycéens
  - 29 autres profils
- 15 collèges et 11 lycées, sur le secteur couvert par le Syndicat et les territoires limitrophes
- Des élèves de 10 à plus de 18 ans

Les 6 enjeux issus du diagnostic du Plan Local des Mobilités

Les 6 enjeux principaux issus du diagnostic du PLM

- **Le fort développement du territoire :** Il engendre des besoins de mobilité supplémentaires induisant une nécessité de développer des réseaux et des modes capacitaires. L'absence de vision globale des effets du développement urbain sur la mobilité induit un risque de perte d'accessibilité (risque de saturation globale du réseau affectant tous les modes).

- **Les déplacements internes au territoire :** De nombreux trajets relativement courts, à l'échelle du territoire, sont réalisés en voiture. Il est donc nécessaire de développer des solutions en faveur de l'augmentation de l'usage des modes alternatifs.

- **La structure du réseau bus :** Le réseau bus assure une desserte fine du territoire au prix de fréquences de passage et amplitudes limitées sur certaines lignes. Son attractivité pour du report modal est ainsi réduite.

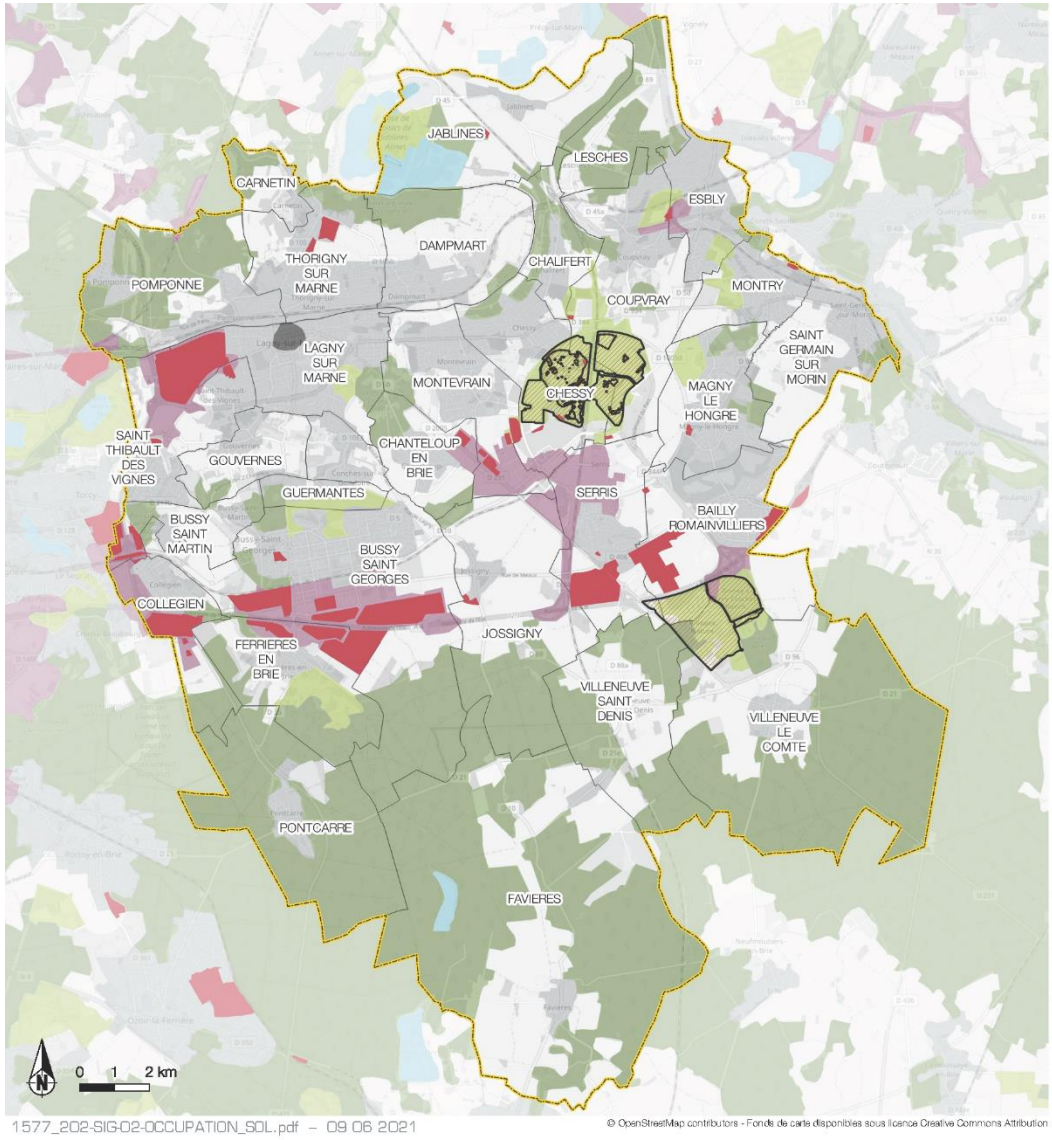
- **L'accessibilité aux gares du territoire** : La structure des déplacements est largement tournée vers les gares du territoire et le sera davantage demain avec le Grand Paris Express. En conséquence, il est primordial d'améliorer les conditions d'accès et d'intermodalités.

- **Le stationnement :** Il s'agit d'un levier d'action déterminant en faveur d'une mobilité plus durable. La stratégie actuelle incite à une forte motorisation des ménages et génère des conflits d'usage sur l'espace public.

- **Le management de la mobilité :** Des besoins spécifiques sont identifiés pour tous les publics (nouveaux arrivants, touristes, scolaires, entreprises), pour inciter à la mobilité durable et valoriser les services et solutions de mobilité existants sur le territoire.

Structure du territoire

Un territoire contrasté, entre ville et campagne (1/2)



- De nombreux espaces verts et forêts, notamment sur le sud du territoire ;
- Un « bandeau urbain » situé entre les axes de transport : la ligne P et l'A4 ;
- Des pôles touristiques qui se démarquent à l'échelle du territoire : Disney, Davy Crockett Ranch, Village Nature et l'Ile de Loisirs de Jablines.

Légende

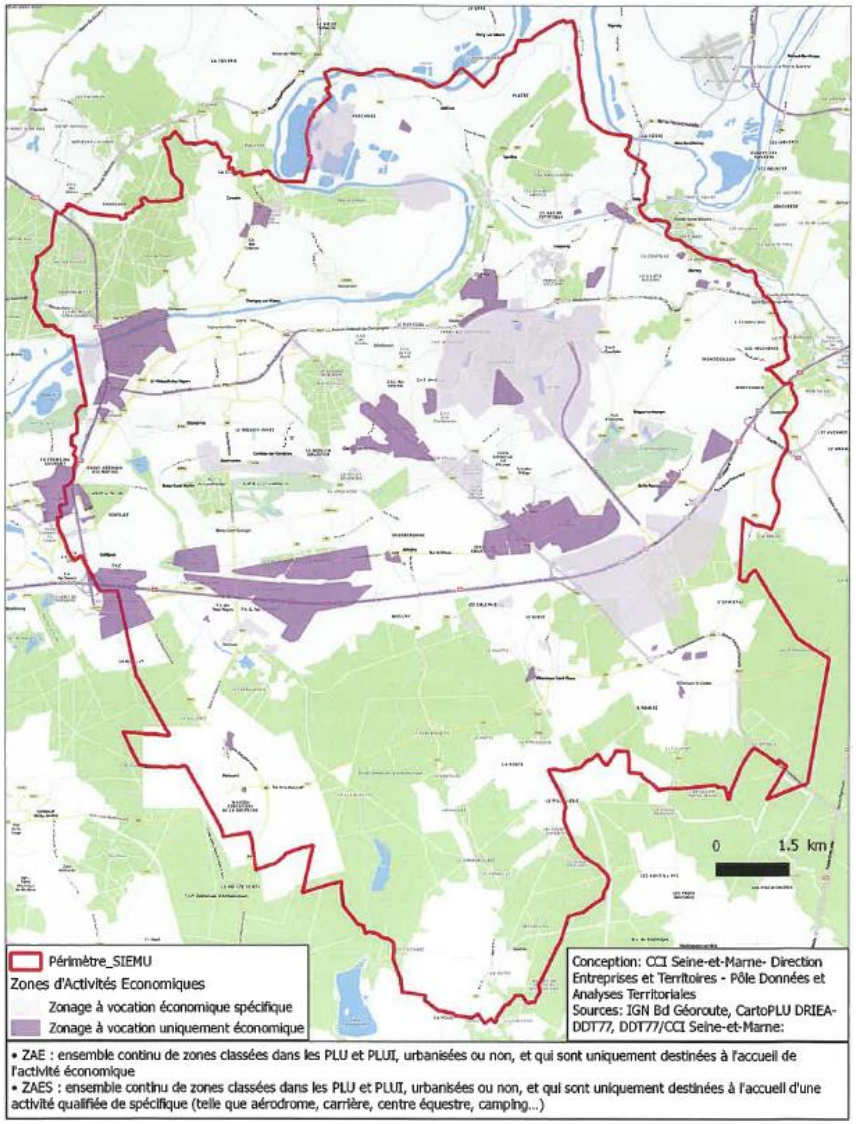
Périmètre SIT

- Périmètre d'étude SIT
- Limites communales
- TOURISME
- Zones industrielles (source : OpenstreetMap)

Occupation du sol (source : Corine land cocer 2018)

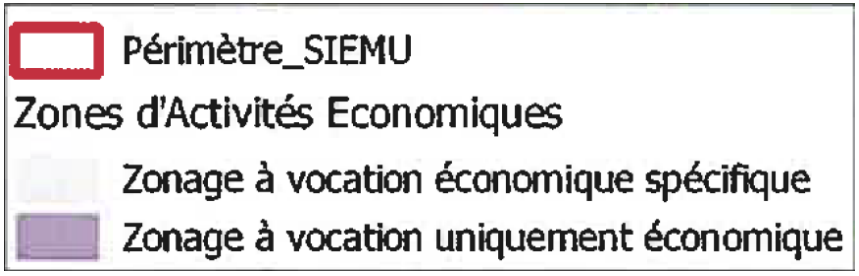
- Zone urbanisée continue
- Zone urbanisée discontinue
- Zones industrielles et commerciales
- Espaces verts et de loisirs
- Forêts
- Eau

Un territoire contrasté, entre ville et campagne (2/2)



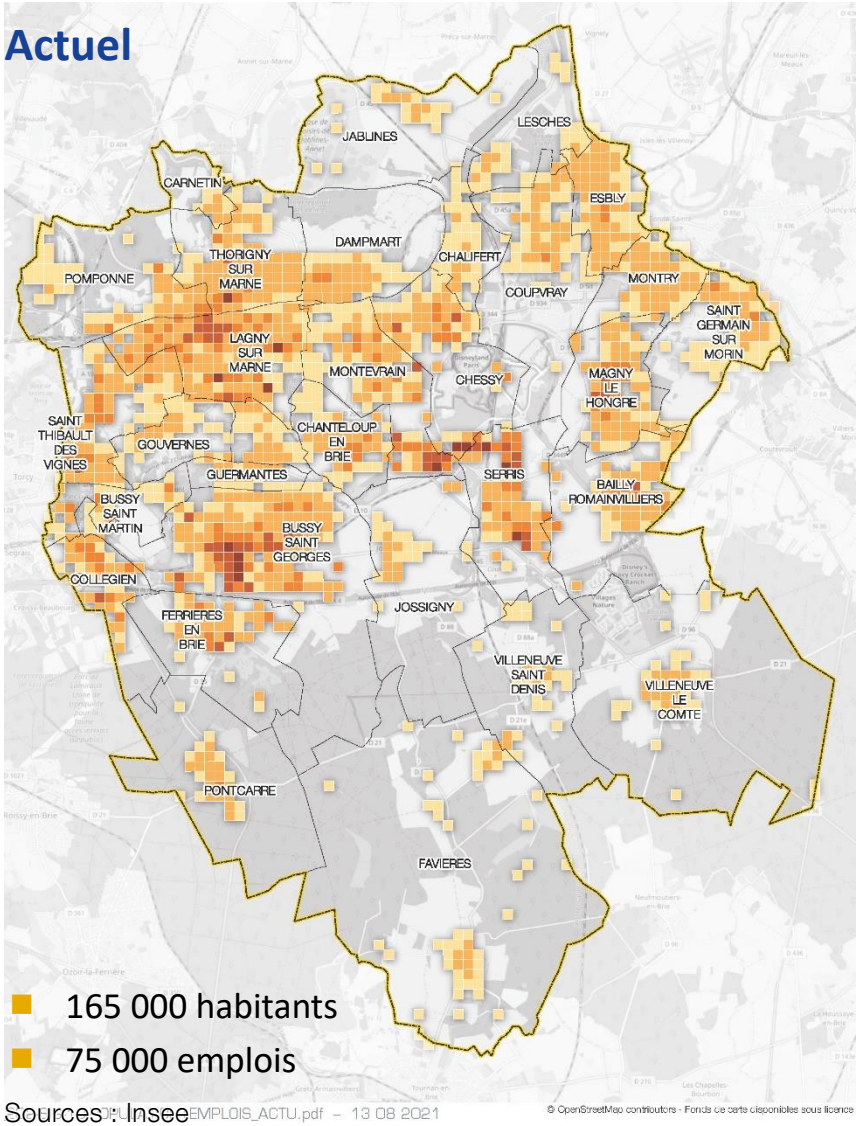
- Des zones industrielles et commerciales principalement le long de l'A4

- Un territoire contrasté, composé de zones urbaines denses, ainsi que de territoire très ruraux.



Un territoire contrasté en fort développement (1/2)

Actuel



- 165 000 habitants
- 75 000 emplois

Sources : Insee

© OpenStreetMap contributors - Fonds de carte disponibles sous licence

- La majorité des populations et emplois sur le territoire sont localisés au nord de l'A4 ;
- Le sud de l'A4 et la frange nord du territoire sont très peu denses ;
- Le territoire s'est fortement développé, avec, entre 2010 et 2018, environ + 14% d'habitants et + 30 % d'emplois.
- Le territoire se développe très vite, avec en conséquence :
  - un territoire qui conserve des pratiques rurales, malgré le développement urbain ;
  - des difficultés à lancer des projets, dont les données d'entrée évoluent, le territoire étant en constante évolution.

Légende

Périmètre SIT

Périmètre d'étude SIT

Limites communales

Population+emplois 2030 (grille 200x200m) :

< 100

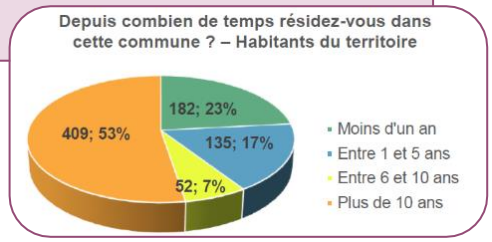
50 - 250

250 - 500

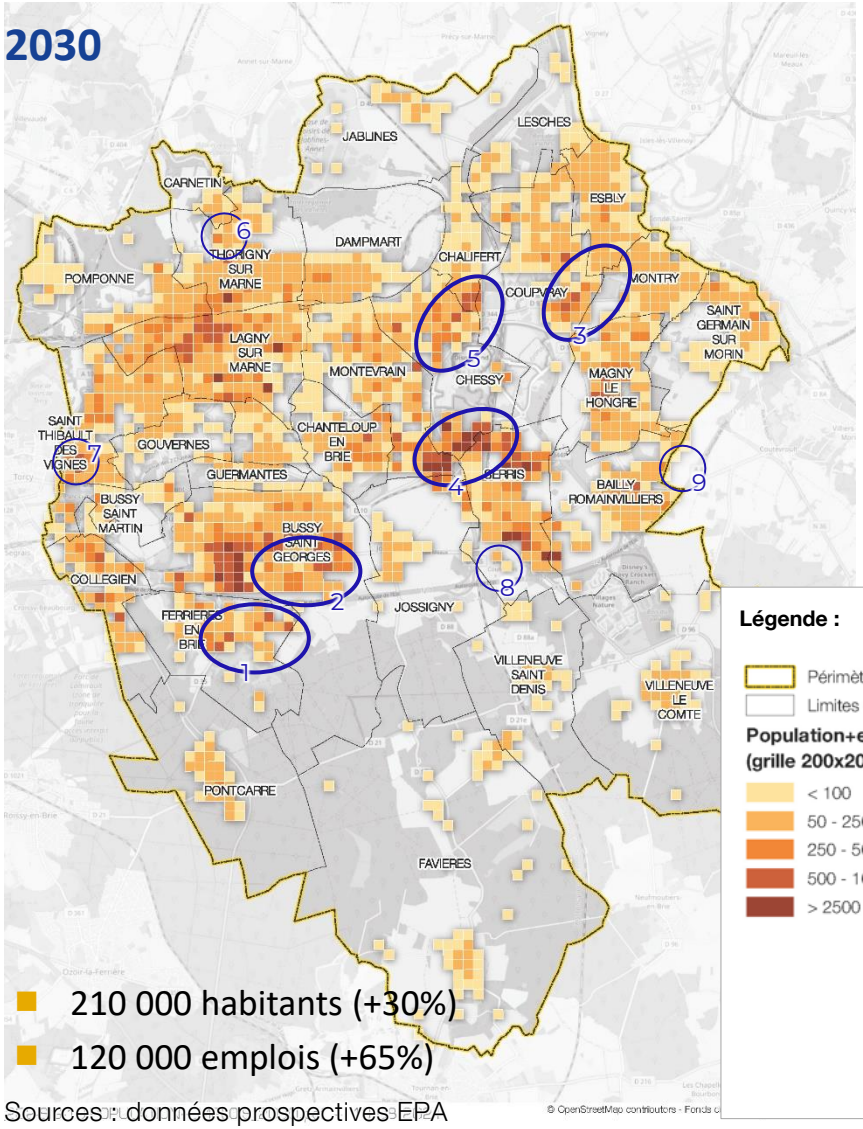
500 - 1000

> 2500

Près de 25% des répondants résident dans leur commune depuis moins d'un an



Un territoire contrasté en fort développement (2/2)



- 210 000 habitants (+30%)
- 120 000 emplois (+65%)

Légende :

- Périmètre d'étude SIT
- Limites communales

Population+emplois 2030 (grille 200x200m) :

- < 100
- 50 - 250
- 250 - 500
- 500 - 1000
- > 2500

Principaux développements urbains

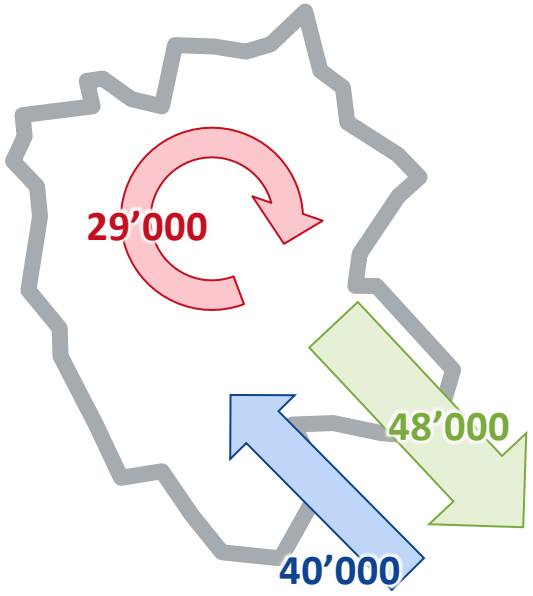
1. **ZAC de la Rucherie à Bussy-Saint-Georges**
2. **ZAC Sycomore à Bussy-Saint-Georges**
3. **ZAC de Coupvray et ZAC de la Coulommière à Montry**
4. **ZAC des Studios et Congrès à Chessy**
5. **ZAC de Chessy et ZAC du Clos des Haies Saint Eloi à Chalifert**
6. Extension de la ZAE des Vallières à Thorigny-sur-Marne
7. Projet de ZAE à l'ouest de l'A104 à Saint-Thibault-des-Vignes
8. Développement d'une ZAE au sein de la ZAC du Couternois à Serris
9. Projet de ZAE sur le secteur Lilandry à Bailly-Romainvilliers.

Sources : données prospectives EPA

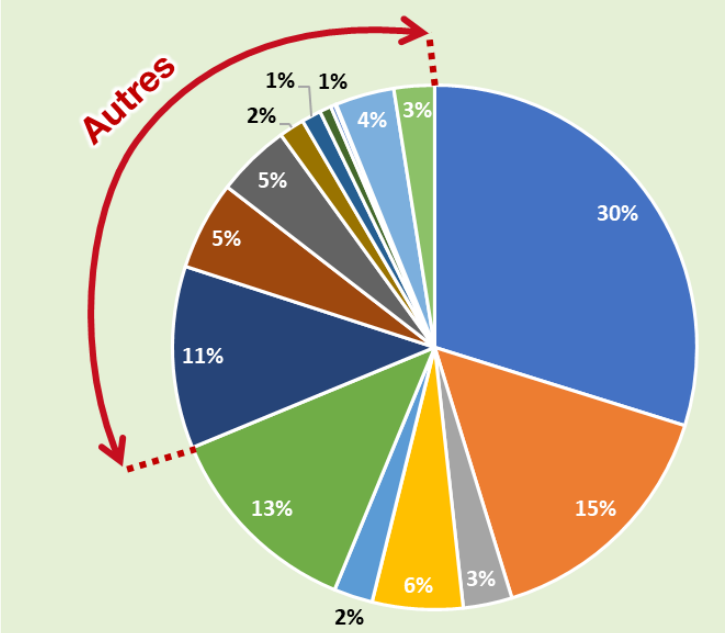
- **Le territoire va accueillir +90'000 « population + emplois » supplémentaires d'ici 2030, soit une évolution de + 37 % par rapport à la situation actuelle 2021** ;
- Cette forte augmentation découle du développement de nombreuses ZAC sur le territoire
- **Les projets majeurs sont portés en grande partie par l'EPA Marne / EPA France** (d'autres projets étant également portés par les aménageurs SPLA Marne et Gondoire et Aménagement 77).

- **Une tendance de fort développement sur le territoire qui se poursuit** et qui pose question : l'offre en transport est-elle en capacité d'absorber les flux générés par les nouveaux habitants et emplois ?
- Lors des entretiens, plusieurs communes ont alerté le syndicat sur le risque de perte d'accessibilité de leur commune.

Structure des déplacements – l'exemple domicile-travail



Flux sortants



Source : Insee, 2017

- Paris
- Communes desservies par le RER A (entre MLV et Paris)
- Communes desservies par la ligne P (hors Meaux et Paris)
- Roissy
- Meaux
- Département 77

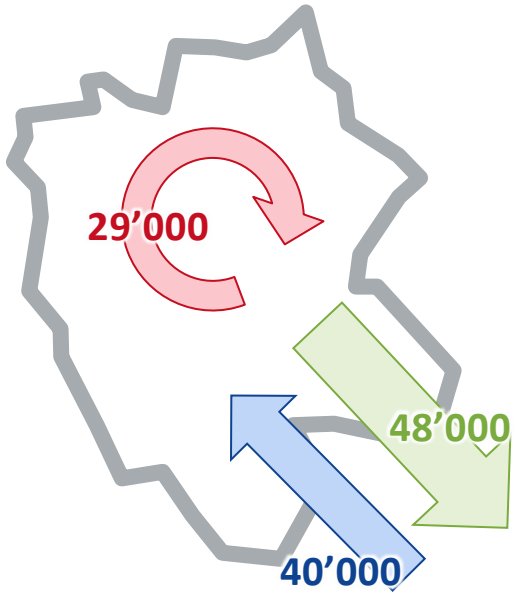
Autres

- 93
- 94
- 92
- 91
- 95
- 78
- 60
- 89
- 28
- 27
- RER A (Ouest)
- RER A (branche sud-est)

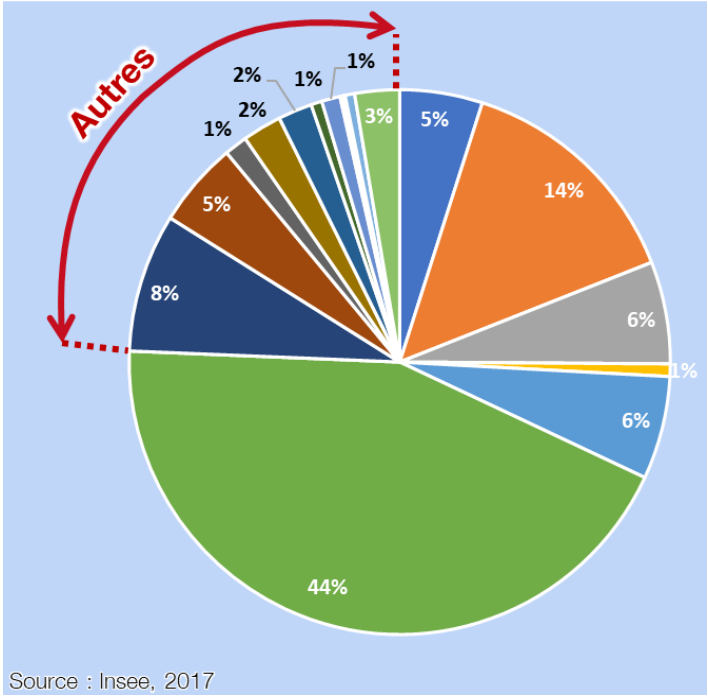
- **117'000 déplacements domicile-travail quotidiens ;**
- **75% sont en « échange » (entrant ou sortant)** et le territoire en émet plus qu'il n'en reçoit ;
- **Où vont les habitants ?**
  - pour 35% au sein du SIEMU ;
  - pour 20% vers Paris ;
  - 14% vers les communes desservies par le RER A entre MLV et Paris ;
  - à plus petite échelle vers Roissy (4%) et Meaux (2%) ;

NB : Ces déplacements domicile-travail ne représentent qu'une partie des déplacements. Par exemple, il ne s'agit que de 15% des déplacements sur Marne-et-Gondoire. Toutefois les autres déplacements, de motifs de loisirs, achats, etc. sont de plus courte portée et beaucoup plus diffus dans la journée.

Structure des déplacements – l'exemple domicile-travail



Flux entrants



- Paris
- Communes desservies par le RER A (entre MLV et Paris)
- Communes desservies par la ligne P (hors Meaux et Paris)
- Roissy
- Meaux
- Département 77

Autres

93	60
94	89
92	28
91	27
95	RER A (Ouest)
78	RER A (branche sud-est)

- **Les travailleurs viennent principalement du territoire du Syndicat (35%) et des communes voisines du département de la Seine-et-Marne (25%)**
- **Par ailleurs, parmi les 29'000 déplacements journaliers domicile-travail réalisés à l'échelle du territoire :**
  - 55% d'entre eux se font à l'échelle d'un sous-secteur (regroupement de quelques communes) ;
  - 40% d'entre eux se font à l'échelle d'une même commune.

Mobilité professionnelle en lien avec le territoire du Syndicat

- Le territoire émet plus de déplacements qu'il n'en reçoit.
- Les actifs du territoire travaillent :
  - pour 35% au sein du SIEMU ;
  - pour 20% à Paris ;
  - pour 14% vers les communes desservies par le RER A entre MLV et Paris ;
  - et à plus petite échelle vers Roissy (4%) et Meaux (2%).
- Les actifs du territoire résident principalement au sein du territoire (35%) et sur les communes voisines du département de la Seine-et-Marne (25%) ;
- Parmi les 29'000 déplacements journaliers domicile-travail internes au SIEMU, 40% d'entre eux se font à l'échelle d'une même commune.

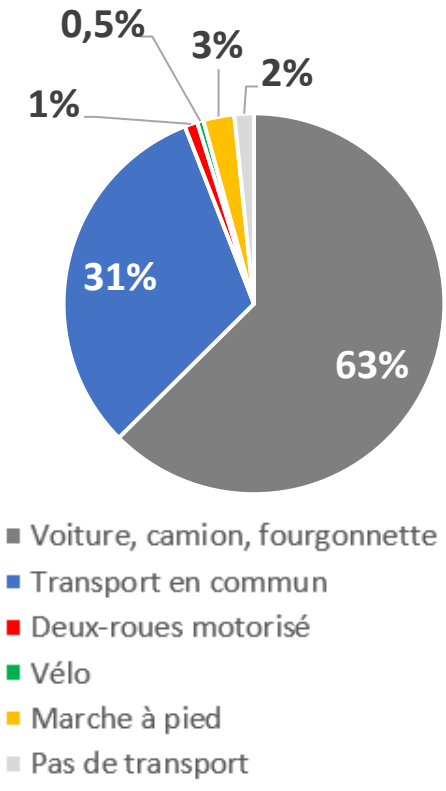
39% des répondants habitent et travaillent sur le territoire

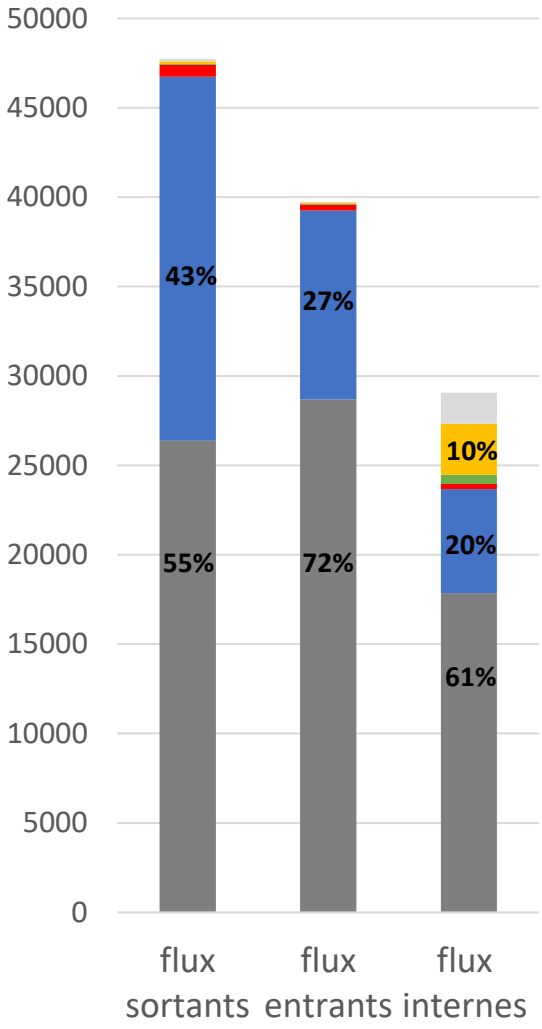
- **Ces déplacements domicile-travail ne représentent qu'une partie des déplacements. Il s'agit seulement de 15% des déplacements sur Marne et Gondoire. Toutefois, les autres déplacements, ayant pour motifs des achats, les loisirs, etc. sont de plus courte portée et beaucoup plus diffus dans la journée.**

La voiture, mode de déplacement privilégié sur le territoire

Une part modale voiture dominante pour les déplacements domicile-travail

117'000 déplacements domicile-travail quotidiens en lien avec le territoire





Sources : INSEE 2017

- **Une part modale qui n'a pas évolué depuis 2013, aussi bien pour les déplacements émis qu'attirés.**
- Une part modale voiture dominante en lien avec la forte motorisation des habitants ou le manque d'alternative ;
- Une part importante des transports en commun, principalement en relation avec l'offre de réseau structurant ferroviaire présente sur le territoire ;
- Des modes doux qui peinent à émerger (5%).

46% des répondants utilisent la voiture « conducteur » comme mode principal pour se rendre sur leur lieu de travail

La voiture, un mode de transport qui séduit

Les 3 premiers critères de choix du mode de déplacement plébiscités par les répondants sont :

- La rapidité pour 55% d'entre eux
- La flexibilité des horaires pour 40% d'entre eux
- Le confort pour 27% d'entre eux

Parmi les 1600 scolaires ayant répondu :

- Plus de **85%** d'entre eux affirment que « la voiture, c'est la liberté et c'est pratique »
- Seuls **20%** d'entre eux pensent qu'il faut « éviter d'acheter une voiture si on peut »

La rapidité, la souplesse et le confort, privilégiés par les usagers.

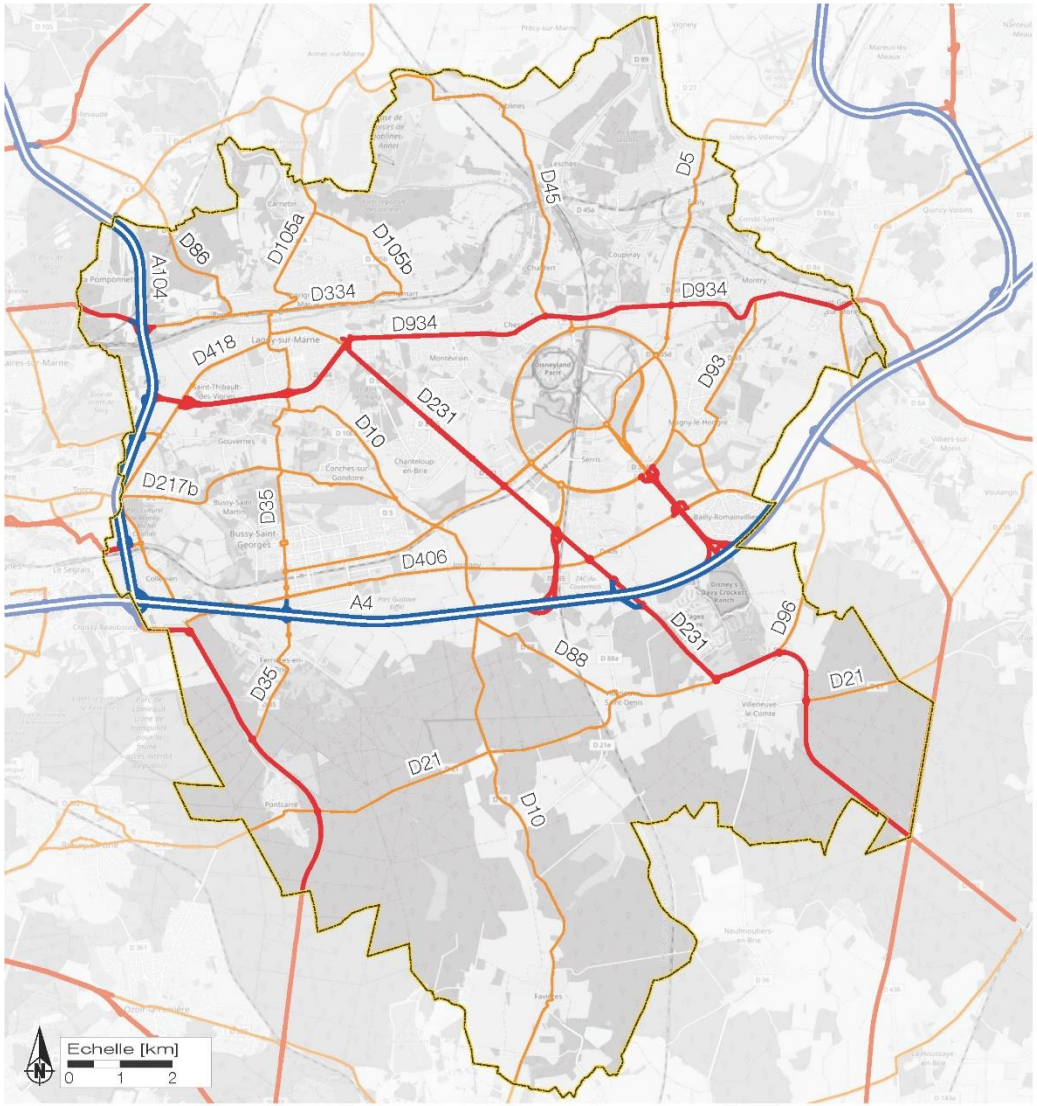
➔ La voiture reste actuellement le mode répondant le mieux à ces critères de choix

➔ La voiture reste un mode de transport plébiscité par les jeunes également

La voiture, mode de déplacement privilégié sur le territoire

L’augmentation du trafic routier : un risque de perte d’accessibilité

Hiérarchie actuelle du réseau routier



1577_202-f03-Hierarchie.ai – 09 08 2021

- Un accès privilégié au réseau autoroutier, avec : **l'autoroute A4**, qui traverse le territoire d'est en ouest, et **la francilienne**, qui longe le territoire sur le nord-ouest ;
- Des départementales qui relient le réseau autoroutier au secteur et constituent le réseau primaire ;
- Un bon maillage de départementales assurant des connexions entre secteurs.

Légende

Périmètre d'étude SIT

Limites communales

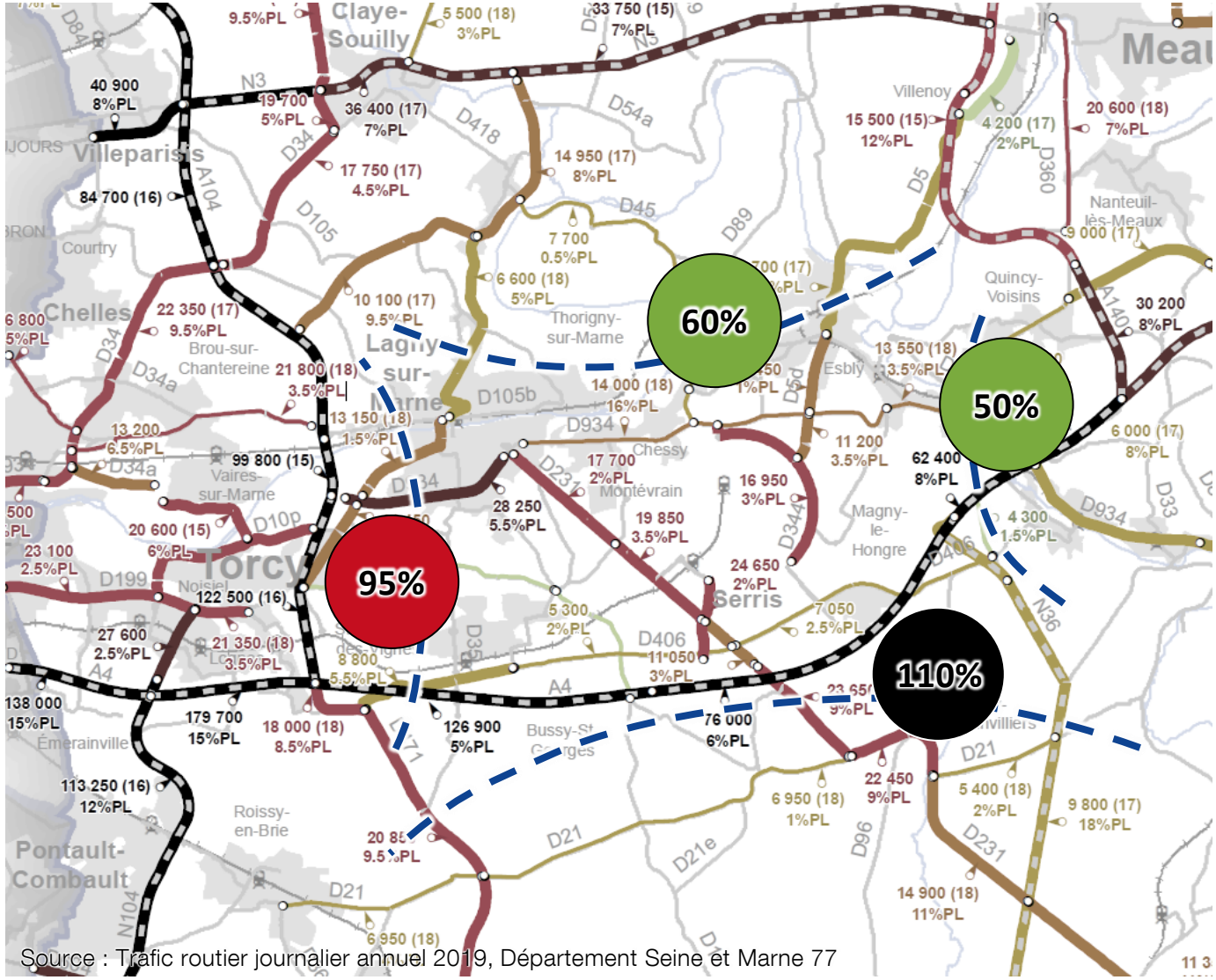
Hiérarchie du réseau routier

Réseau autoroutier

Réseau primaire

Réseau secondaire

Trafic aux portes du territoire – situation actuelle



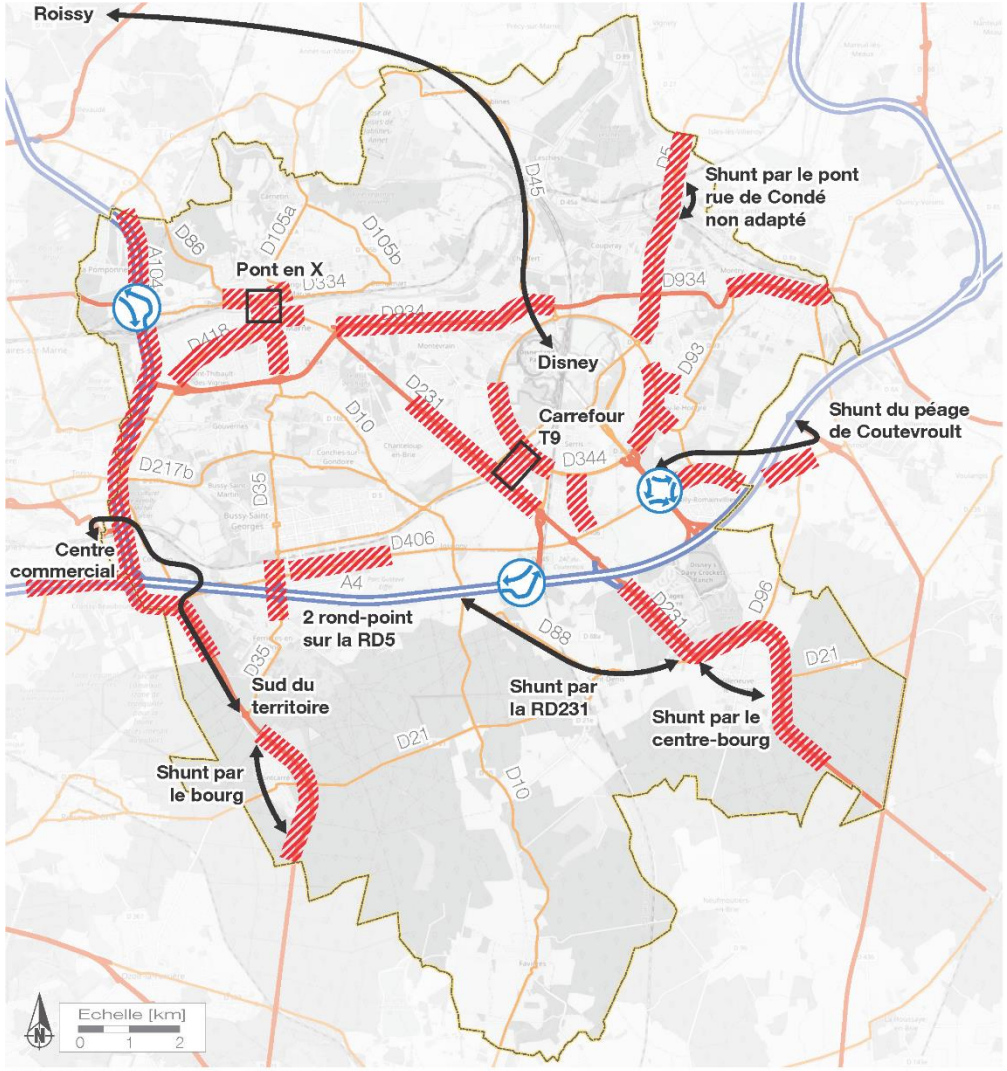
Source : Trafic routier journalier annuel 2019, Département Seine et Marne 77

Pour évaluer l'accès du territoire, 4 écrans ont été virtuellement placés. Pour chaque écran, le nombre de véhicules comptés sur les axes a été divisé par la capacité théorique des axes. **La capacité théorique utilisée de chaque écran** est ainsi obtenue, exprimée en pourcentage, traduisant les facilités ou difficultés d'accès au territoire.

Au total, 335'000 véhicules/jour estimés aux écrans

Une difficulté d'accès au cœur du territoire depuis les écrans ouest et sud : les flux de véhicules sur ces écrans avoisinent ou dépassent la capacité théorique du réseau routier.

Enjeux actuels de shunt et de saturation



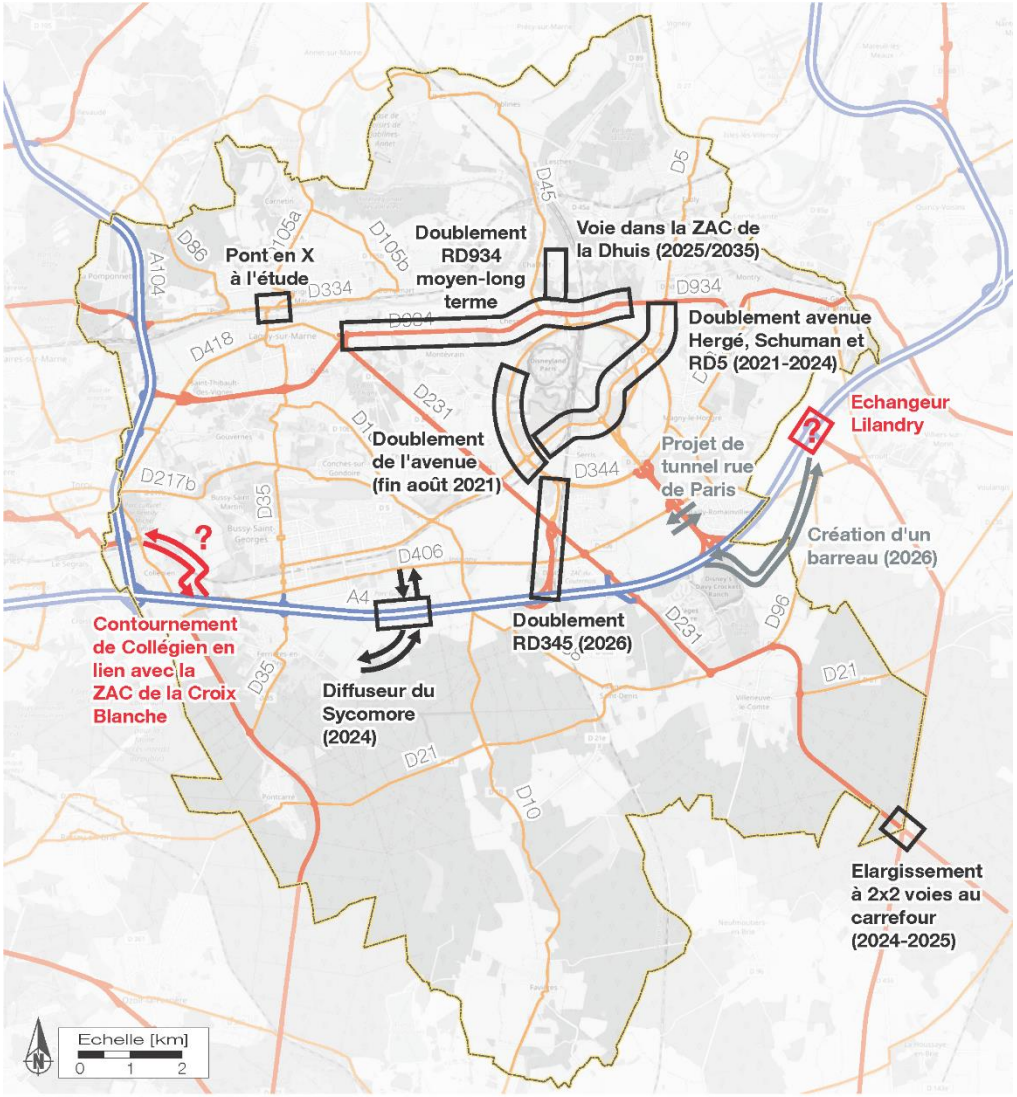
1577_202-f04-Enjeux_shunt.ai – 30 08 2021

Légende :
- Périmètre d'étude SIT
- Limites communales
- Réseau autoroutier
- Réseau primaire
- Réseau secondaire
- Saturation de l'axe
- Point dur de circulation
- Itinéraires de shunt observés
- Demi-échangeur

- Des saturations sur les axes structurants Nord-Sud (RD231, RD471, A104) ;
- Des saturations ou perturbations sur l'A104, générant des reports sur le réseau local ;
- Des points durs ponctuels, notamment :
  - Le pont en X,
  - Le shunt du péage de Coutevroult,
  - Le carrefour T9 et les voies en accès au cœur urbain de Val d'Europe.

- Des problématiques d'accessibilité à la fois locales et globales, impactant également la vie locale ;
- **Un risque de perte d'accessibilité du territoire avec l'augmentation du trafic à venir.**

Des projets d'augmentation des capacités routières internes au secteur …

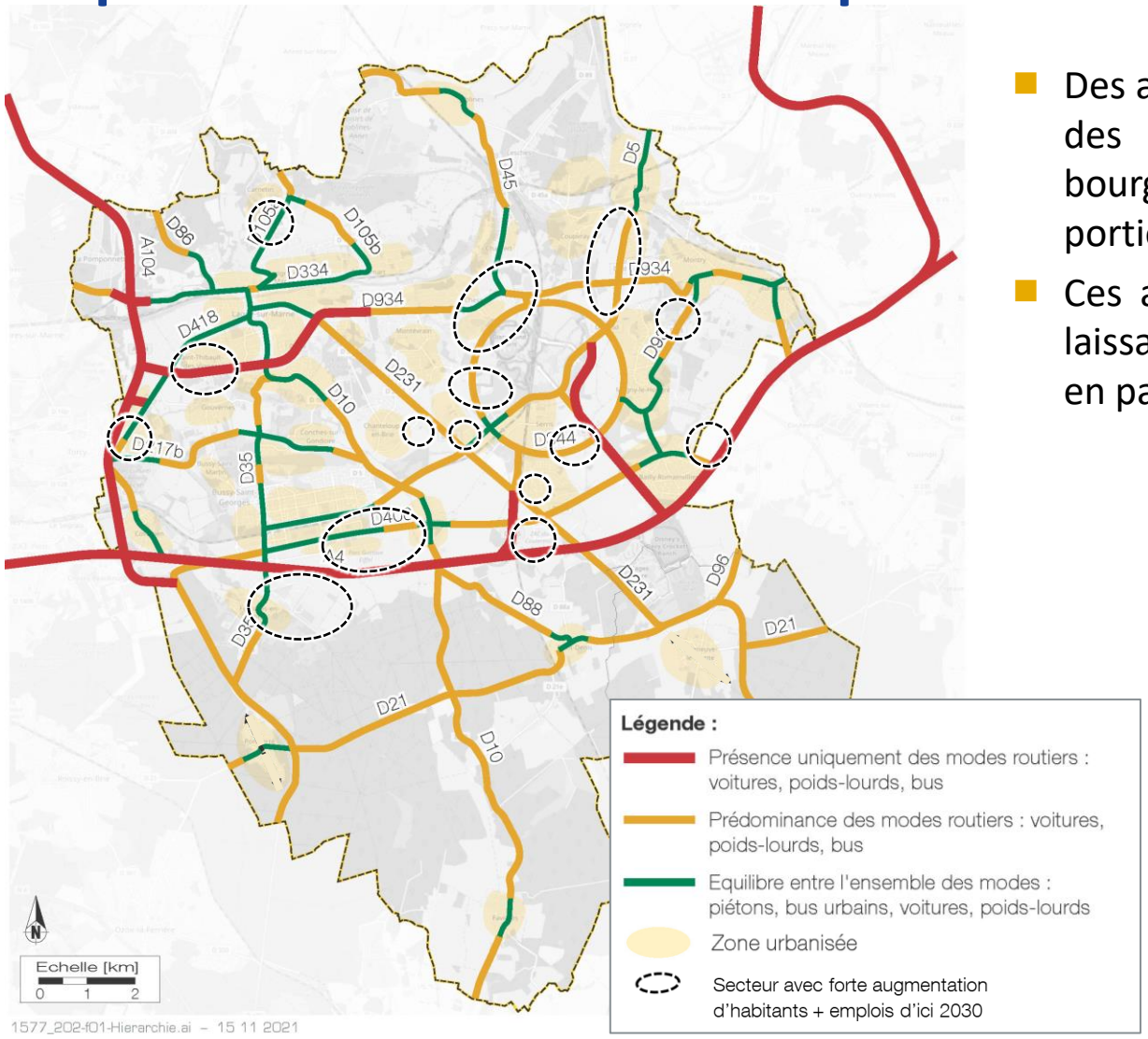


1577_202-f05-Projets_routier.ai – 30 08 2021

- Les projets permettront :
  - d'améliorer l'accessibilité et la fluidité du circulaire (doublement RD345, doublement bd Grand Fossé),
  - de réduire les difficultés sur la RD934 (doublement),
  - de faciliter les flux en sortie de l'A4 vers Bussy-Saint-Georges et vers Ferrières-en-Brie (nouveau diffuseur).

➔ **Outre le projet de diffuseur du Sycomore, et le doublement de la RD345, les autres projets routiers engagés n'ont pas d'incidence sur la capacité routière en accès au territoire.**

… qui devront aussi tenir compte des autres modes de déplacement



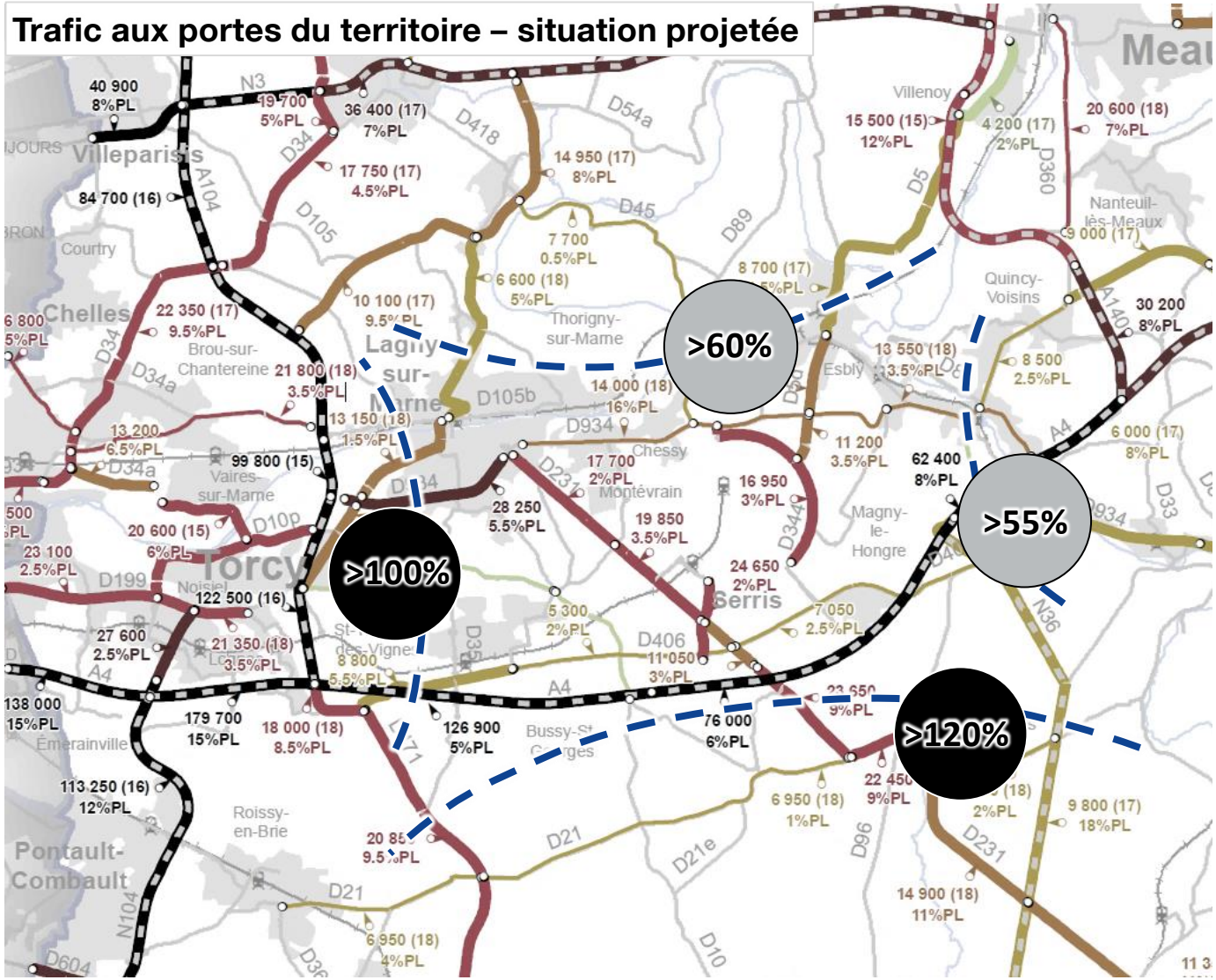
Répartition de l'espace public entre les différents modes sur le réseau structurant existant

- Des axes du réseau routier structurant qui traversent des secteurs urbanisés, notamment des centre-bourg, et servent aussi de desserte locale sur ces portions.
- Ces axes existants présentent des profils de voirie laissant globalement peu de place aux autres modes, en particulier les piétons et les vélos.

- Sur les axes existants en traversée de secteur urbains, il sera nécessaire de mettre en place des apaisements des voiries afin de sécuriser les modes actifs ;
- De plus, les nouveaux projets routiers réalisés (en particulier les doublements de voiries au sein de secteurs urbanisés) devront donc à la fois permettre d'augmenter la capacité routière, tout en tenant compte d'une répartition de l'espace plus favorable aux autres modes.

Des augmentations de trafic qui génèrent un risque de perte d'accessibilité

Trafic aux portes du territoire – situation projetée



Une approche prospective basée uniquement sur les déplacements domicile-travail est proposée ci-contre.

Hypothèse retenue : 75% des déplacements domicile-travail générés par les développements en échange avec les territoires extérieurs (comme en situation actuelle)

A noter toutefois que le territoire génèrera également de nouveaux déplacements en lien avec d'autres motifs : achats, accompagnement, loisirs, … (détails de ces flux non connus).

- L'estimation montre que les saturations s'accentuent sur les écrans sud et ouest, et mettent en évidence un risque de perte d'accessibilité du territoire.

NB : Le territoire ne dispose pas d'une vision globale et partagée des problématiques de circulation à horizon 2030.

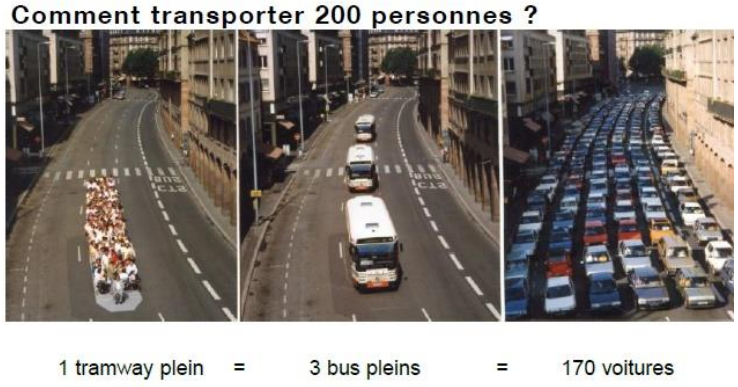
Synthèse

Des enjeux de capacité multimodale

Aujourd'hui, l'offre de transport peine à suivre le développement rapide du territoire et des saturations sont déjà observées sur le réseau routier.

Le territoire va continuer à se développer massivement dans les prochaines années : + 100'000 « habitants + emplois » d'ici 2030. Au regard de ces nouveaux besoins de mobilité qui posent des enjeux capacitaires, le développement d'offre et notamment d'alternatives à l'autosolisme est nécessaire.

Il est primordial de disposer d'**une vision globale et partagée pour définir une stratégie des mobilités** garantissant l'accessibilité au territoire, tout en prenant en compte les impératifs environnementaux et sociaux.

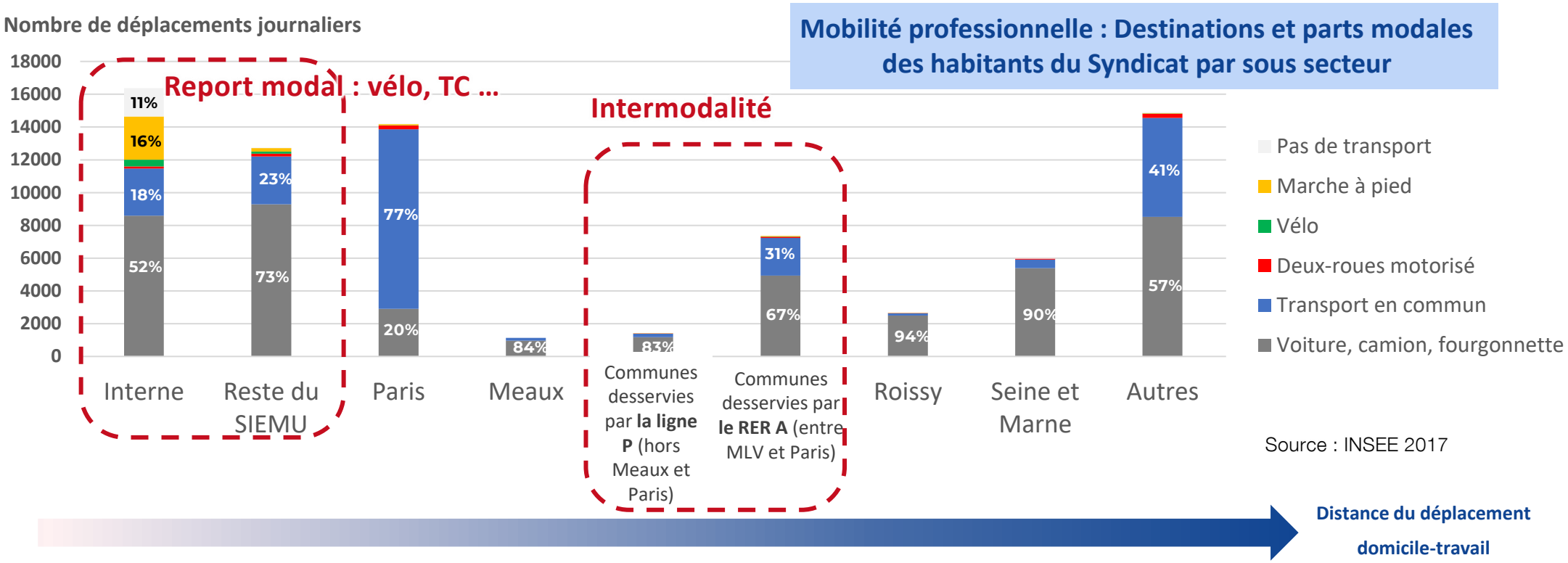


Les mobilités plus durables que la voiture permettent de répondre à une augmentation de la demande de déplacement dans un contexte de densification du territoire.

La voiture, mode de déplacement privilégié sur le territoire

Du potentiel pour le report modal

Des opportunités en faveur du report modal (1/2)

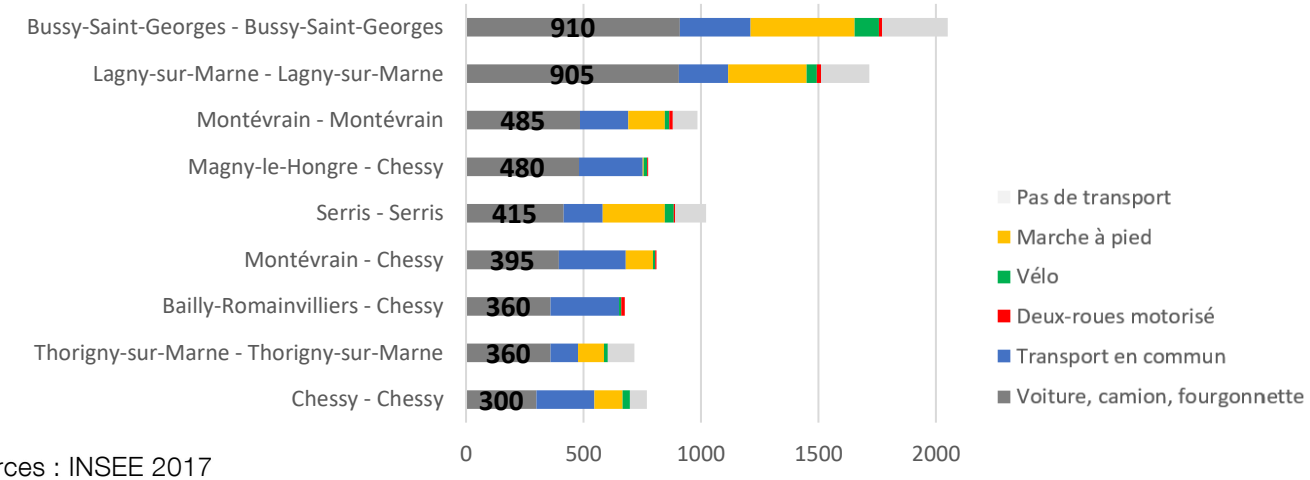


L'analyse de déplacements domicile-travail en lien avec le territoire montre que :

- Parmi les déplacements de courte et moyenne distance (à l'intérieur du périmètre du SIEMU voire à l'intérieur d'une même commune), ceux-ci pour la large majorité d'entre eux réalisés en voiture. Il y a donc une forte opportunité de report modal vers les modes actifs, et en particulier vers le vélo pour ce type de déplacements.
- De même, pour les déplacements effectués vers des communes desservies par la ligne P (hors Paris et Meaux) et le RER A entre Paris et Marne-la-Vallée, ceux-ci sont en majorité réalisés en voiture. Il y a donc également des opportunités ici pour du report modal vers le réseau ferré, en intermodalité avec le bus ou le vélo sur le territoire.

Des opportunités en faveur du report modal (2/2)

Origine-Destination et parts modales à l'échelle du Syndicat pour les mobilités professionnelles (nombre de déplacements par jour)



Sources : INSEE 2017

Ci contre quelques exemples de parts modales pour les déplacements domicile travail réalisés sur de très courtes distances (à l'intérieur d'une même commune ou entre deux communes) : la marche est bien représentée, tandis que le vélo est encore très peu utilisé.

Synthèse

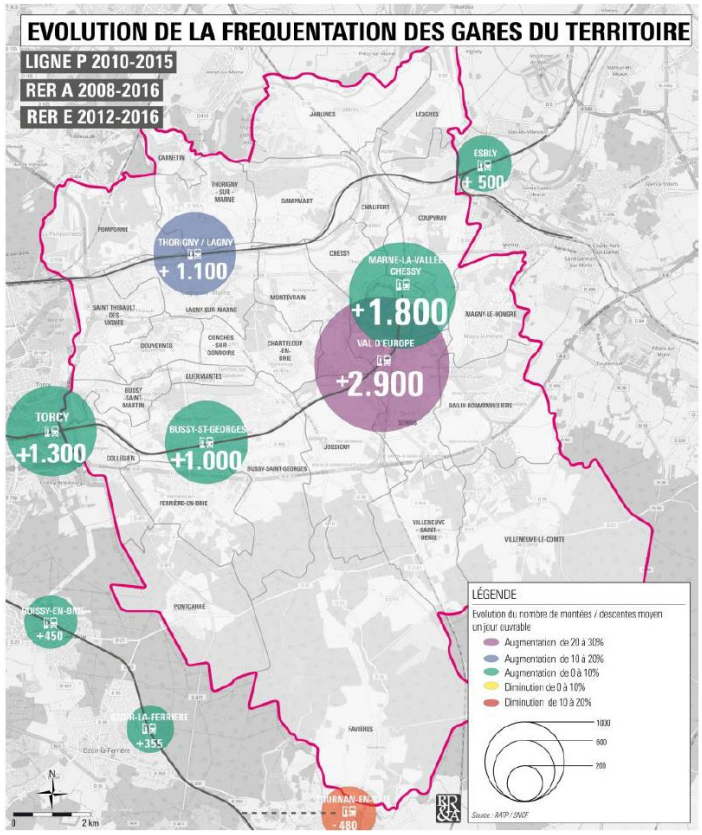
- Des potentiels de report modal pour les déplacements internes au territoire vers le vélo et les transports en commun (nombreux déplacements à l'échelle d'une seule et même commune) ;
- Une intermodalité et un rabattement en gare à améliorer pour favoriser le report modal vers les transports en commun pour les communes desservies par la ligne P ou le RER A.

Des alternatives à la voiture individuelle qui existent : une attractivité à améliorer

Des alternatives à la voiture individuelle qui existent : une attractivité à améliorer

Un réseau TC lourd fortement fréquenté

Des augmentations importantes de la fréquentation des gares du territoire



Source : Evaluation PLD 2017

Des augmentations importantes de la fréquentation des gares du territoire, qui vont se poursuivre voire s'accentuer

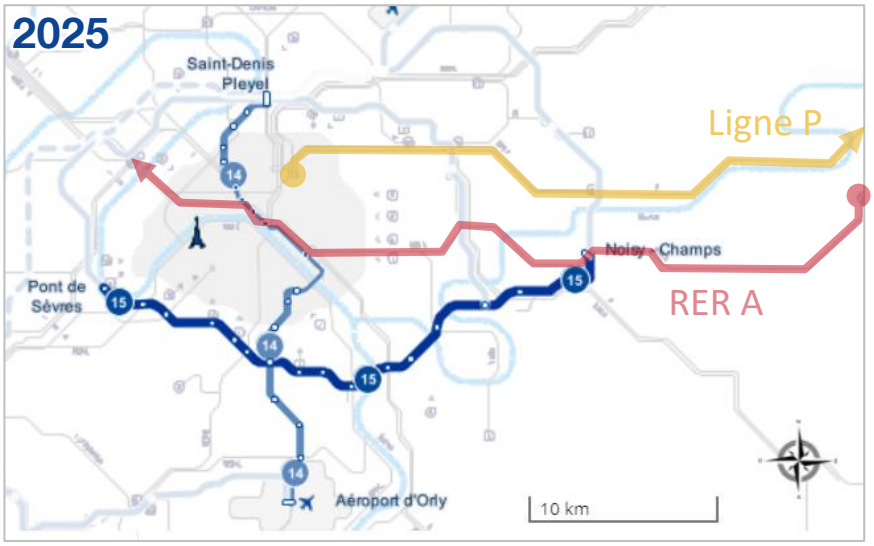
- *Rappel : + 16% de population sur le territoire entre 2008 et 2014*
- RER A, 2008 → 2016 :
  - + 16 % de fréquentation sur l'ensemble des gares de Torcy à Marne-la-Vallée Chessy
  - + 30% de fréquentation sur la gare du Val d'Europe
- Ligne P, 2010 → 2015 :
  - +19 % de fréquentation sur l'ensemble des gares de Lagny-sur-Marne et Esbly
- La fréquentation journalière continue d'augmenter, avec une augmentation de l'ordre de **+10%** sur l'ensemble des gares du territoire entre 2015 et 2019.
- **Cette tendance va se poursuivre au regard des développements prévus, voire s'accentuer avec le développement des modes alternatifs à l'automobile.**

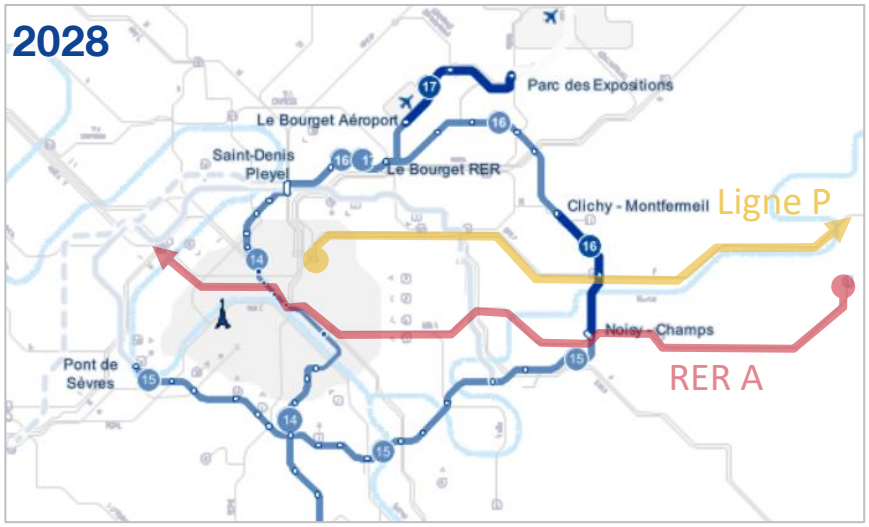
- **Ces augmentations de fréquentation génèrent des problématiques de saturation des trains, notamment à l'heure de pointe du matin.**
- **En parallèle, il n'est pas prévu à ce jour de projet structurant d'évolution de l'offre sur le RER A et la ligne P.**

Rappel des évolutions récentes sur le RER A et la ligne P :

- *Le RER A a fait l'objet d'améliorations depuis 2017 : refonte de l'offre (2017), déploiement du matériel roulant à 2 niveaux (2017), déploiement du pilotage automatique (2019) ;*
- *Ligne P : Un projet de renouvellement du matériel roulant pour horizon 2030-2035 (pas d'évolution de la capacité).*

Les projets d'évolution du réseau lourd





- **Grand Paris Express :**
  - 2025 : Mise en service de la ligne 15 Sud, en correspondance avec le RER A à Noisy-Champs ;
  - 2028 : Mise en service de la portion de la ligne 16, en correspondance avec la ligne P et le RER A au niveau des gares de Chelles et Noisy-Champs (au-delà de la temporalité du PLM).

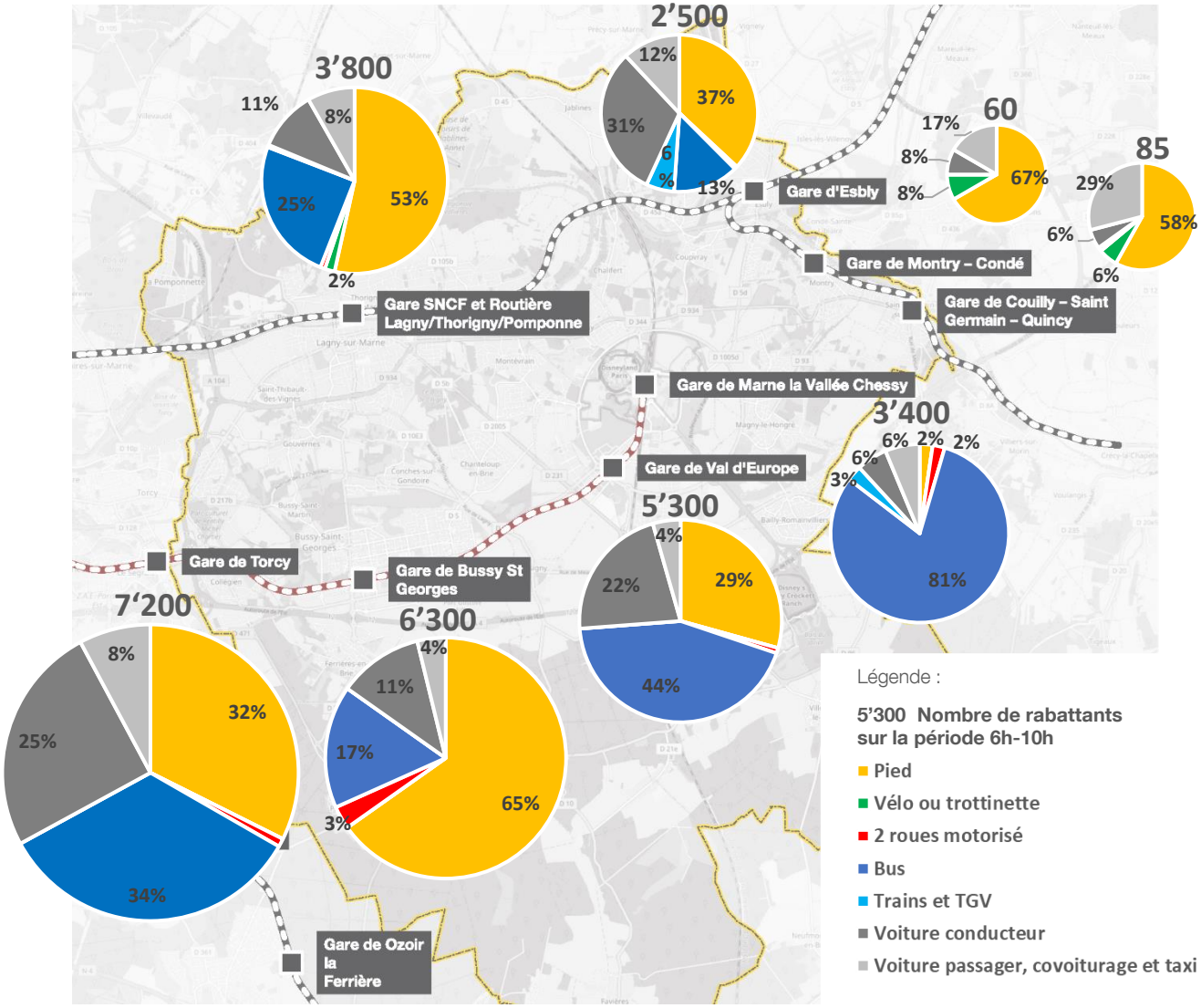
➔ **Une évolution structurante du réseau ferré qui va impacter la structure des déplacements.**

- Les nouvelles lignes offertes par le Grand Paris Express, en connexion directe avec la ligne P et le RER A, amèneront une augmentation de l'attractivité des gares du territoire, ce qui renforce encore l'enjeu d'amélioration des conditions d'intermodalité de ces gares.

Des alternatives à la voiture individuelle qui existent : une attractivité à améliorer

Intermodalité : des projets à poursuivre et des rabattements automobiles à réorganiser

Rabattement sur les gares du territoire



Source : Enquêtes de rabattement entre 6h00 et 10h00, 2018 et 2019, Ile-de-France Mobilité

Modes de rabattement

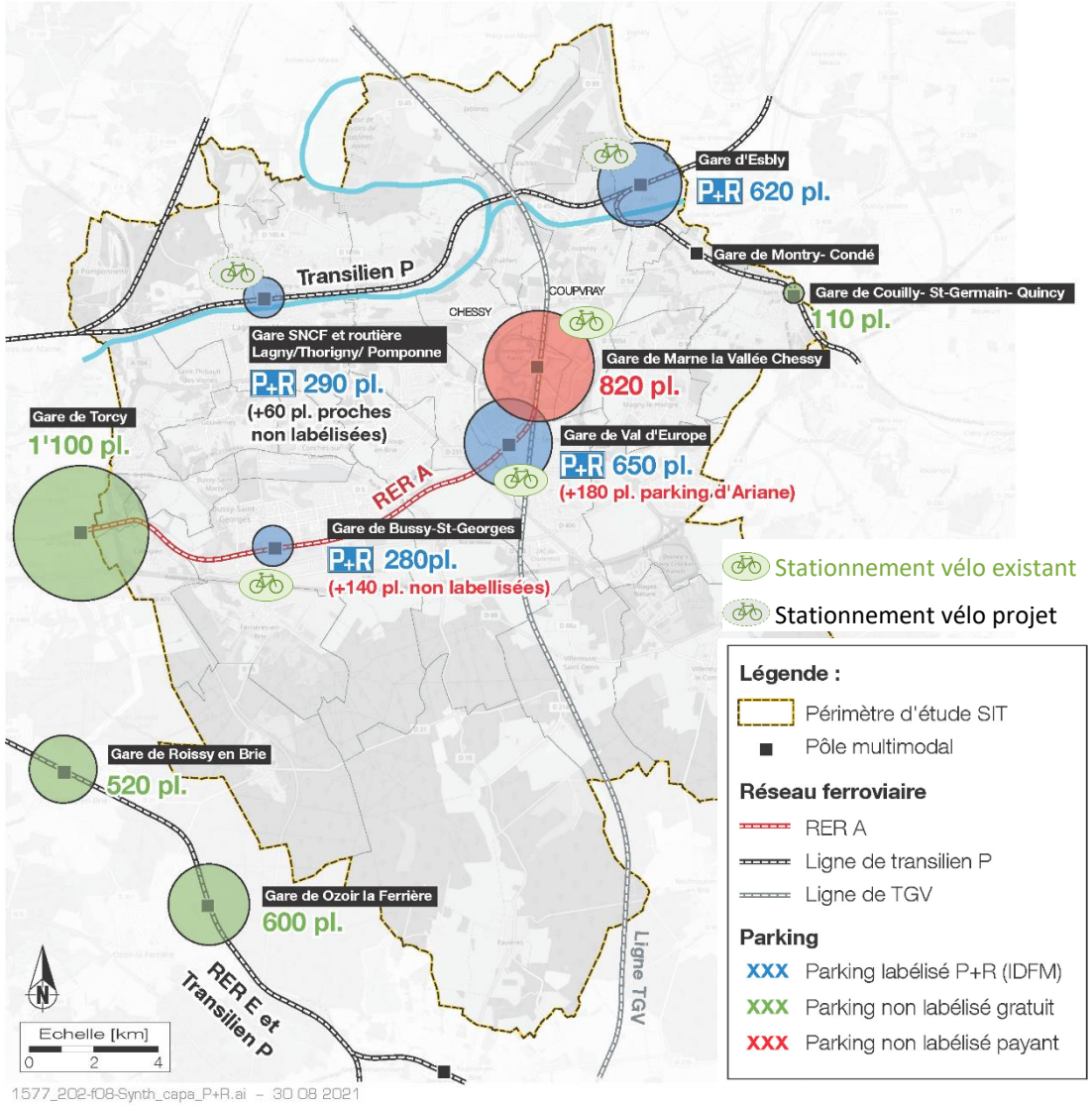
- Une part très importante du rabattement à pied (habitants proches) ;
- Des marges de progression importantes pour du rabattement à vélo : un mode de rabattement aujourd'hui quasiment inexistant ;
- Un rabattement très fort en bus vers la gare de Chessy (80%), en lien avec parking relais moins adapté que sur les autres gares (parking non labelisé et utilisé principalement pour du rabattement sur la gare TGV) ;

Des déplacements orientés vers l'Ouest

- Sur l'ensemble des gares, 70% à 90% des montées sont en direction de l'ouest (dont Paris).

** Les données exploitées sur les gares du RER A ne font pas apparaitre de rabattement en vélo. Les rabattements en vélo ont potentiellement été comptés parmi la part modale en 2 roues-motorisé sur ces gares.*

Synthèse des capacités de stationnement en gare



1577_202-f08-Synth_capa_P+R.ai – 30 08 2021

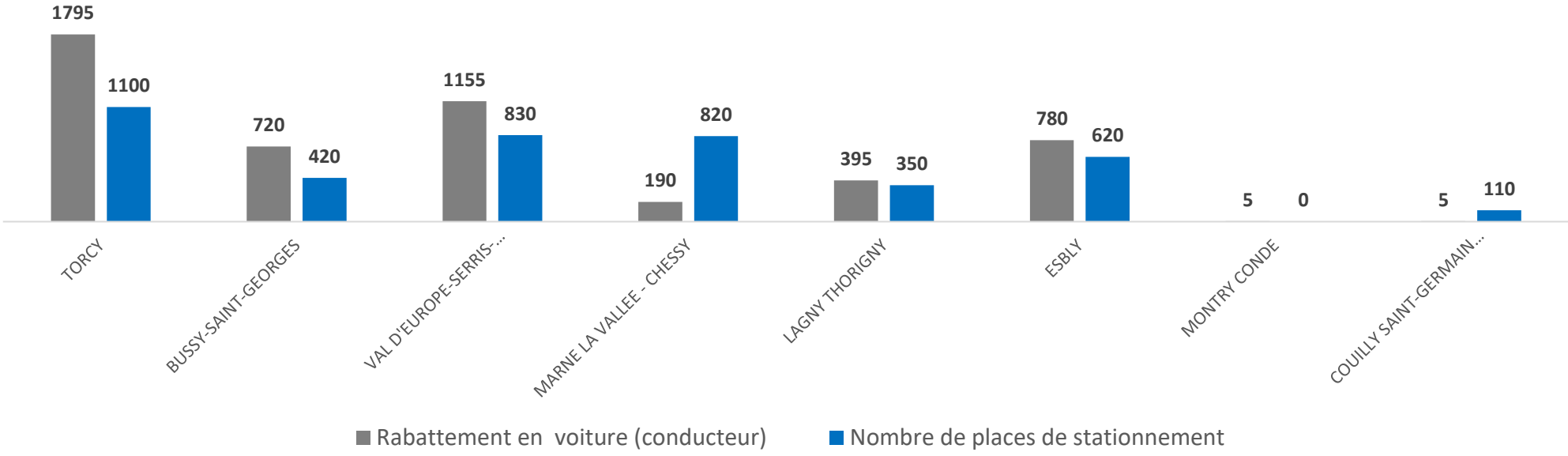
Parkings relais

- Torcy : parking relais gratuit avec forte capacité, attirant de nombreux habitants de l'ouest du territoire. **Des réflexions sont en cours concernant la labélisation du P+R** (impact sur la tarification) ;
- Des parkings de centres commerciaux gratuits, utilisés pour du rabattement (CC Val d'Europe : plus de 800 véh/jour / Bay 1 - Bay 2 : nombre de véh en rabattement inconnu) ;
- Evolutions :
  - Nouveau parking de la gare d'Esbly, labellisé P+R et payant (pas d'évolution de capacité)
  - Evolution de la capacité du P+R de Val d'Europe (en cours d'étude)
  - Potentiel passage au payant du parking du CC Val d'Europe
  - → **Pas d'augmentation des capacités de P+R envisagée à ce jour**

Stationnement vélo en gare

- Du stationnement vélo en gare existant ou projeté sur les 5 principales gares du territoire ;
- A minima 7 nouvelles stations Véligo viendront compléter l'offre de stationnement sécurisé en gare, encore peu développée aujourd'hui sur le territoire.

Une demande de stationnement en rabattement supérieure à l'offre

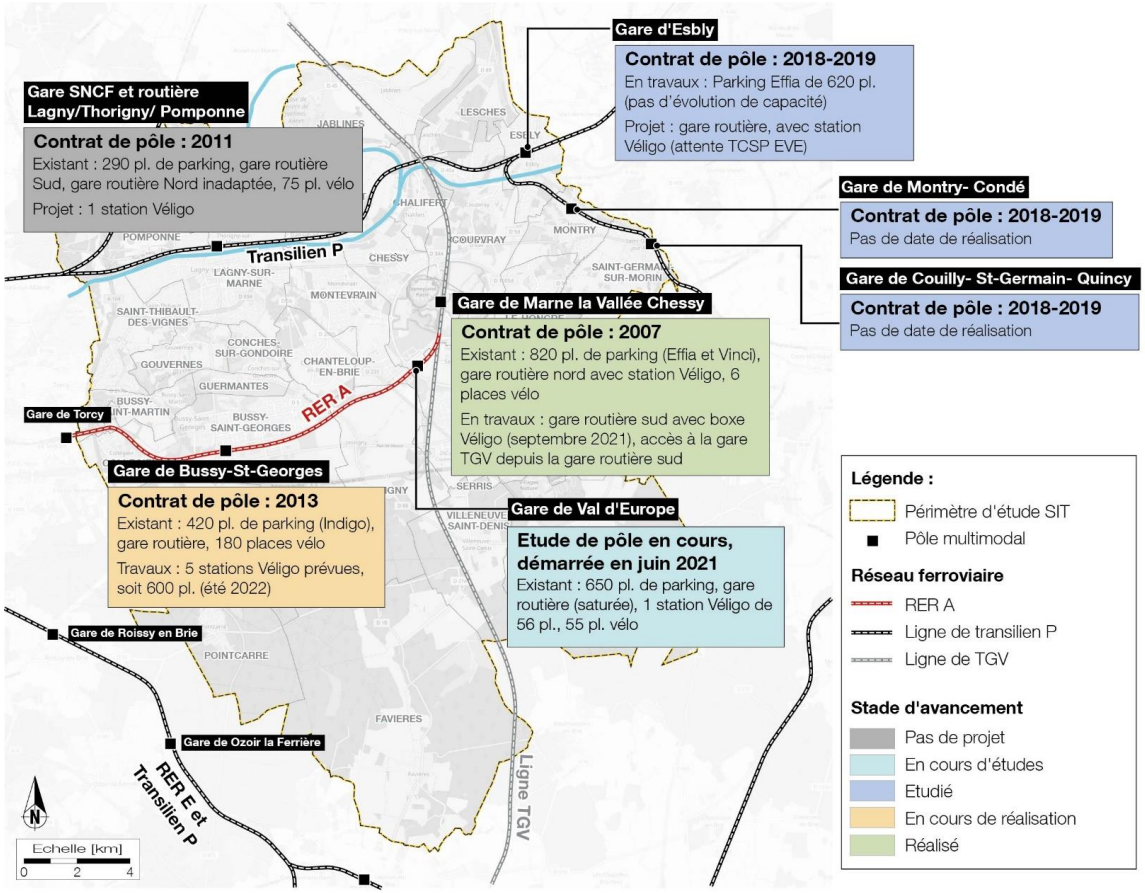


Source : Enquêtes de rabattement entre 6h00 et 10h00, 2018 et 2019, Ile-de-France Mobilité

- La demande de stationnement est supérieure à l'offre de stationnement de rabattement sur toutes les gares du territoire, à l'exception de :
  - Montry-Condé et Couilly-Saint-Germain ;
  - Et Marne-la-Vallée Chessy (P+R non labellisé, utilisé également pour le rabattement sur la gare TGV).

➔ **Sur le territoire, la demande de stationnement en rabattement est supérieure à l'offre proposée. Toutefois, les parkings de rabattement sur les gares RER et Transilien ne sont pas systématiquement complets car ceux-ci ne sont pas toujours attractifs au regard de l'offre gratuite à proximité** (notamment les parkings des centres commerciaux).

Des pôles gares en cours de transformation



- Des difficultés sur le pôle gare de Lagny avec :
  - une gare routière nord inadaptée (postes à quai éclatés et manque de capacité).
  - une gare routière sud qui arrive à saturation.

  ➔ **A ce stade, pas d'étude de pôle programmée.**
- Serris-Montévrain : une gare routière qui arrive à saturation

  ➔ **Etude de pôle en cours**
- Marne-la-Vallée - Chessy : des enjeux de correspondances entre les deux gares routières (nécessité de traverser la zone de contrôle de Disney)

- Des réflexions sur les pôles d'échanges à des stades relativement avancés.
- Mais des gares routières qui arrivent à saturation à Lagny et Serris-Val d'Europe, qui doivent donc évoluer pour accueillir une offre bus supplémentaire accompagnant le développement du territoire.

Synthèse

Une intermodalité à améliorer

Des projets de pôle sont en cours pour l'amélioration de l'intermodalité en gare : Bussy-Saint-Georges (en fin de travaux), Val d'Europe (à l'étude), Esbly, Montry-Condé, Couilly – Saint-Germain Quincy (étudiés).

Quelques dysfonctionnements « résiduels » sont encore à traiter, notamment : en gare de Lagny-sur-Marne où la gare routière nord est saturée et éclatée et où la gare routière Sud arrive à saturation ; en gare de Marne-la-Vallée Chessy où les correspondances entre les gares routières sont problématiques ; en gare de Val d'Europe, où la gare routière de Serris arrive à saturation.

Une intermodalité train / bus parfois difficile sur les gares du territoire, en raison des retards récurrents sur les lignes ferroviaires (retours entretiens).

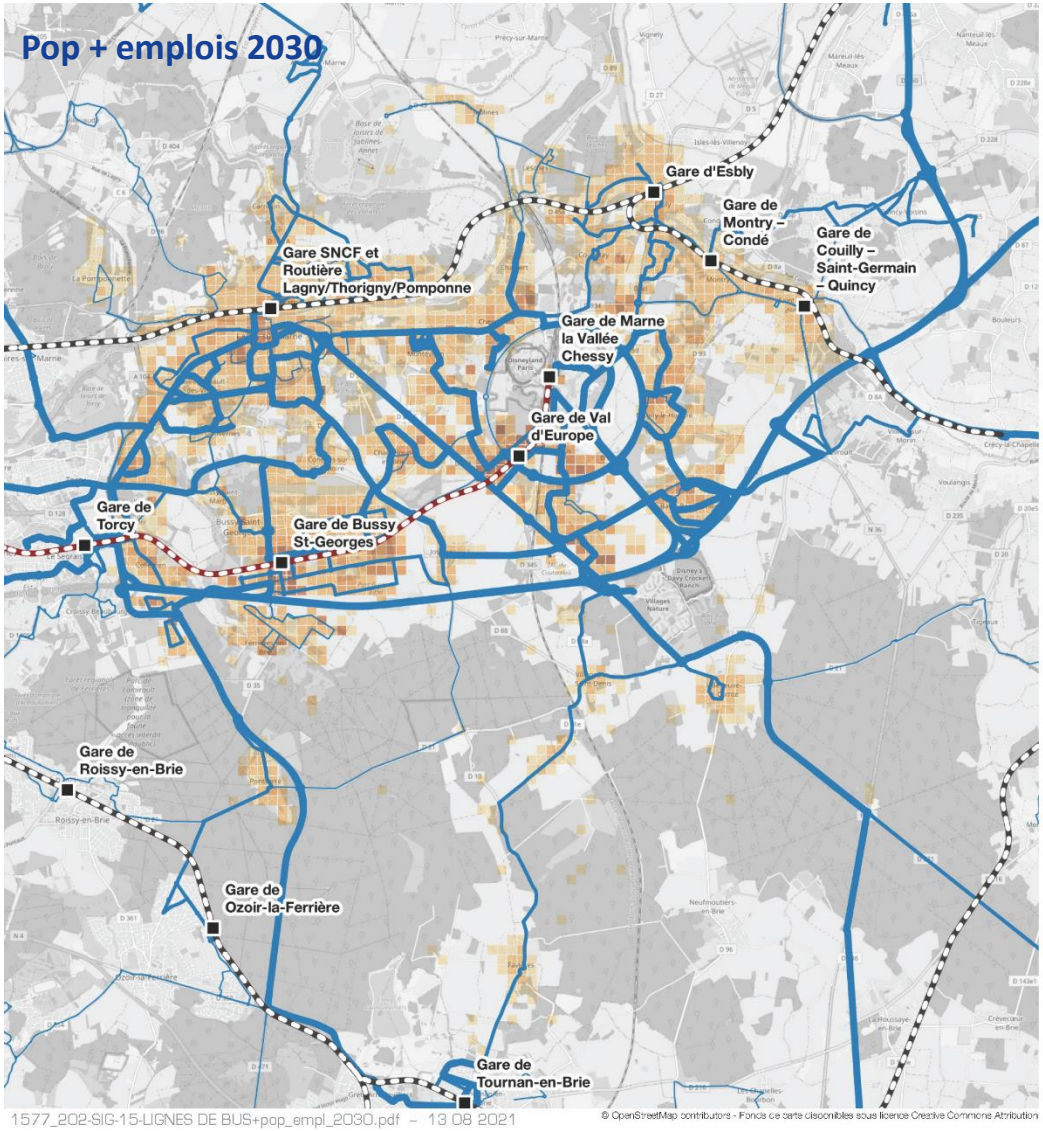
La demande de stationnement en rabattement est supérieure à l'offre proposée en P+R. Pourtant les parkings relais ne sont pas systématiquement complets, ceux-ci n'étant pas attractifs au regard de l'offre gratuite présente à proximité. Il est donc nécessaire de requestionner le fonctionnement des P+R à l'échelle globale du territoire (tarification, répartition des capacités …). Cette réflexion doit être menée, tout en assurant un équilibre entre contrainte dissuasive et facilité d'usage, afin de ne pas encourager la voiture face aux autres modes de rabattement (bus, vélo …).

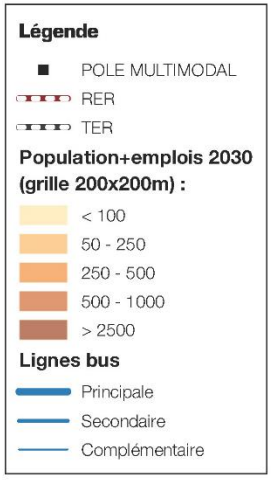
Il est nécessaire de favoriser le rabattement vers le vélo et le bus en augmentant les capacités de stationnement vélo en lien avec le développement de la pratique (SD cyclables) et en renforçant l'attractivité des bus.

Des alternatives à la voiture individuelle qui existent : une attractivité à améliorer

Réseau bus : un réseau assez diffus, qui ne dispose pas de site propre

Un réseau bus desservant toutes les communes



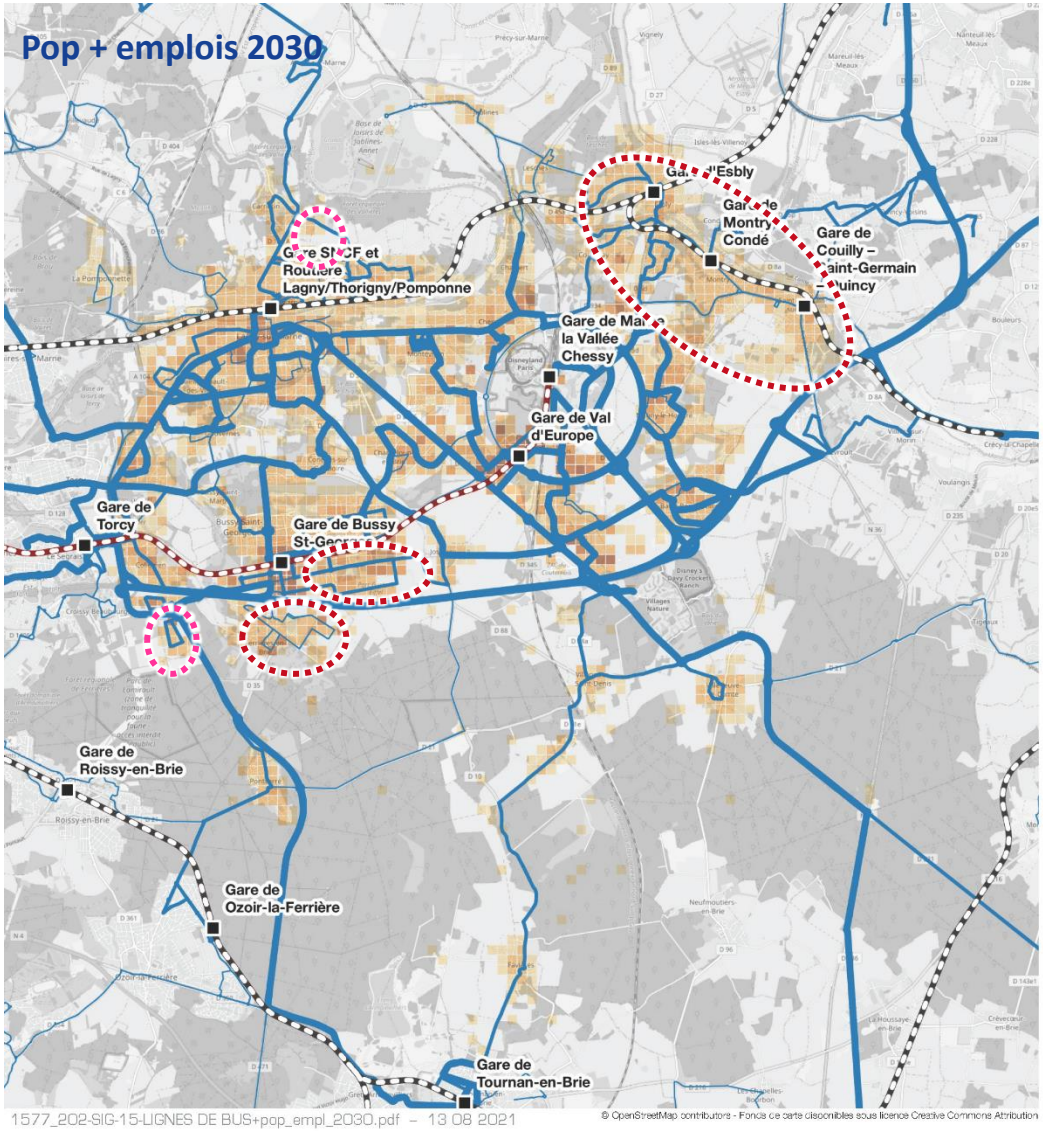


- Un réseau « Marne-la-Vallée » composé de lignes axées autour des pôles de Bussy-Saint-Georges, Lagny-sur-Marne et Chessy, ainsi que de liaisons entre les grandes gares ferroviaires du territoire ; une nouvelle variante mise en place en juillet 2021 ;
- Les communes sont toutes desservies par à minima une ligne de bus régulière ;
- Quelques autres réseaux avec des lignes en marge du territoire : SME, Sit'bus, Tramy, etc.

- Un réseau peu lisible : de nombreuses sous-lignes et des itinéraires peu directs, qui nuisent à l'attractivité de l'offre bus.

85% des répondants disposent d'un arrêt de bus à moins de 10 minutes à pied de leur logement.

Un réseau bus desservant toutes les communes



Une nécessité d'accompagner les développements urbains à venir :

- Des zones pré-identifiées où l'offre actuelle apparait faible au regard des futurs développements : Ferrières-en-Brie, Bussy-Saint-Georges, et plus globalement le nord-est du territoire ;
- Des dessertes de nouveaux développements difficiles (ZAC de Lamirault, ZAE des Vallières), en raison d'aménagements de voiries non adaptés.

Légende

- POLE MULTIMODAL
- RER
- TER

Population+emplois 2030 (grille 200x200m) :

- < 100
- 50 - 250
- 250 - 500
- 500 - 1000
- > 2500

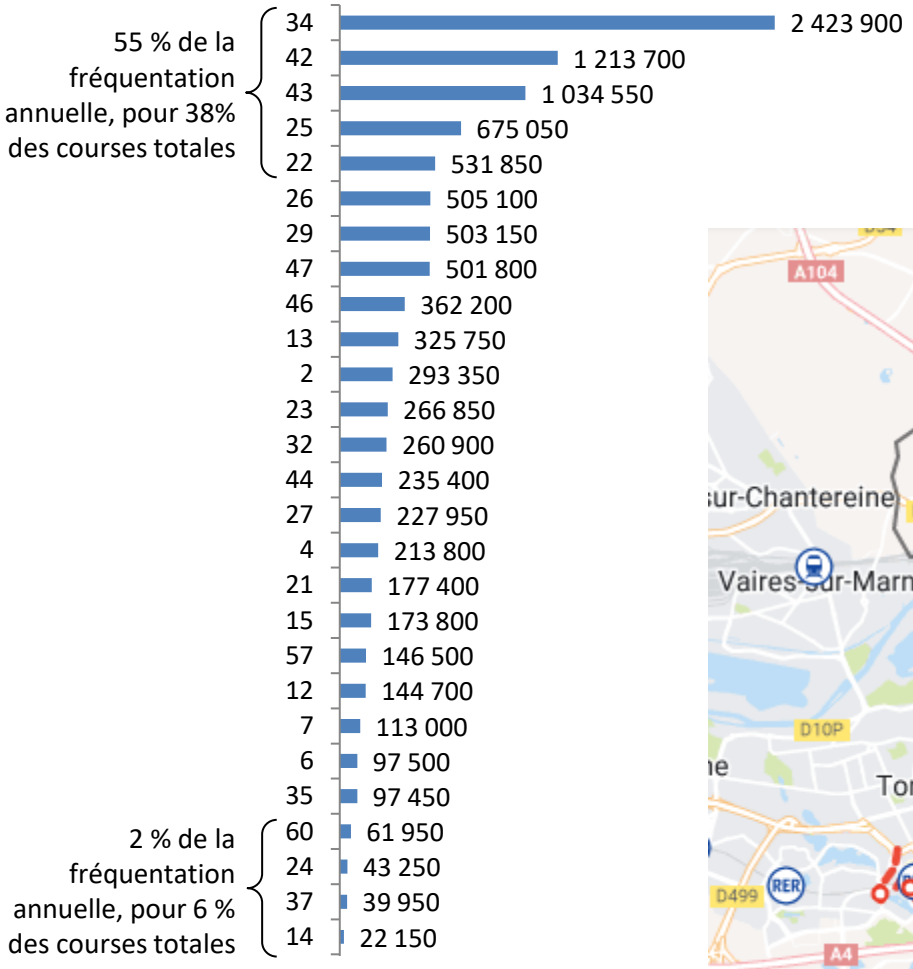
Lignes bus

- Principale
- Secondaire
- Complémentaire

- Un enjeu d'anticipation de la desserte bus en amont des développements urbains. Les schémas viaires notamment doivent être pensés en amont et anticipés avec les aménageurs.

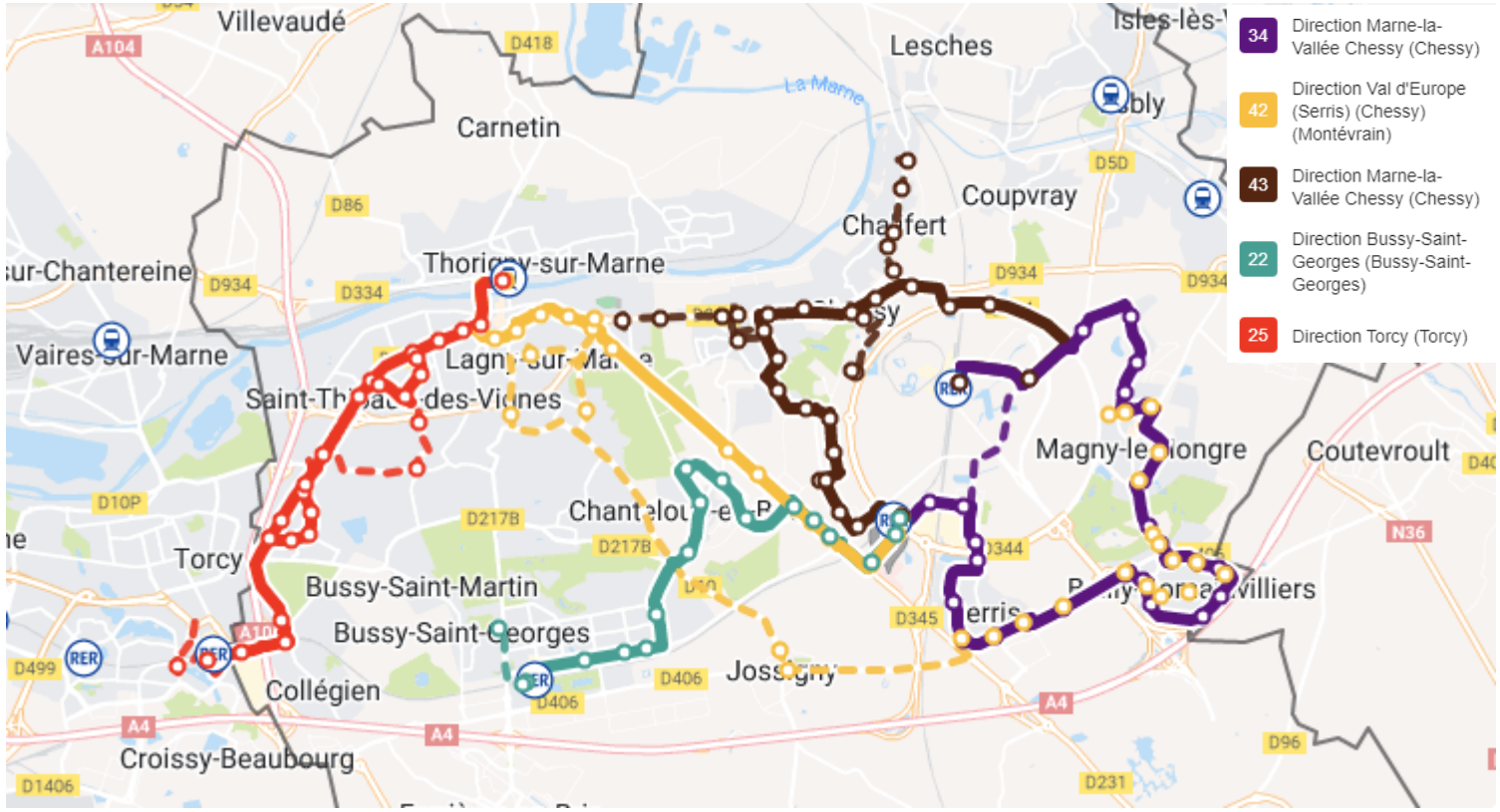
Un réseau bus qui assure majoritairement du rabattement vers les gares ferroviaires

Nombre de validations annuelles 2019



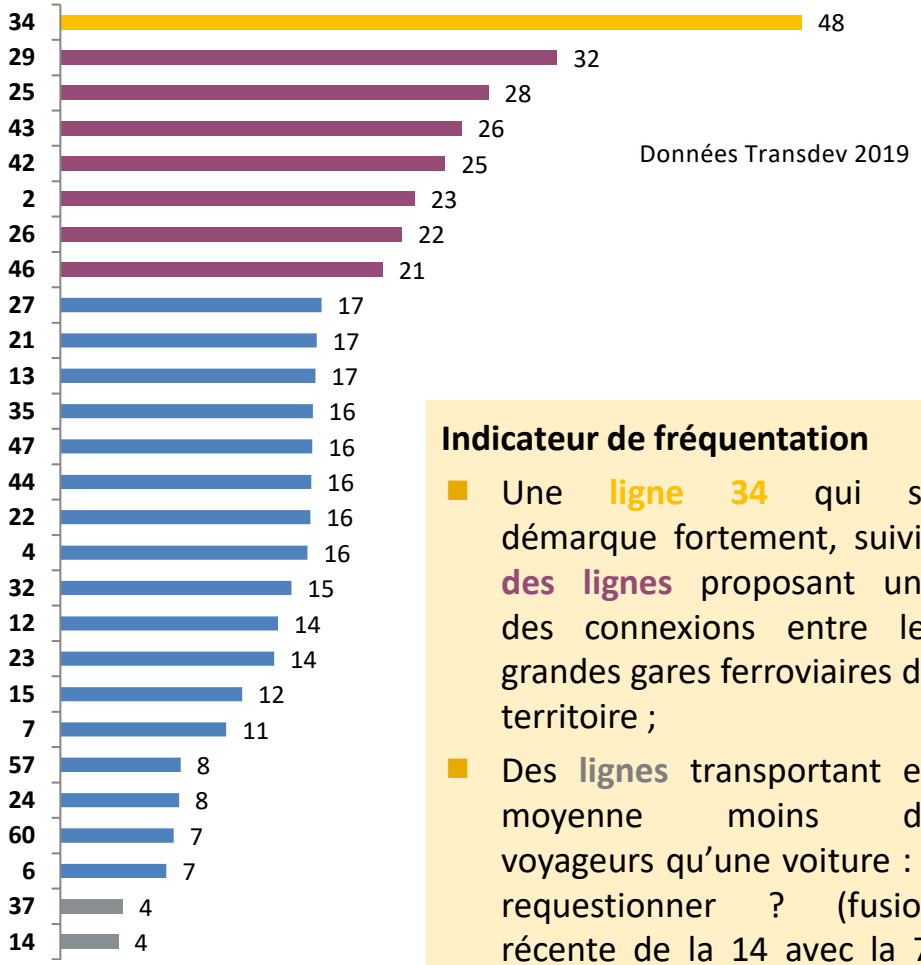
Données Transdev 2019

- **Les 5 lignes les plus fréquentées 34, 42, 43, 22 et 25 représentent à elles seules presque 55 % de la fréquentation annuelle, pour 38% des courses totales ;**
- Il s'agit de liaisons entre les gares ferroviaires du territoire.



Un réseau bus qui assure majoritairement du rabattement vers les gares ferroviaires

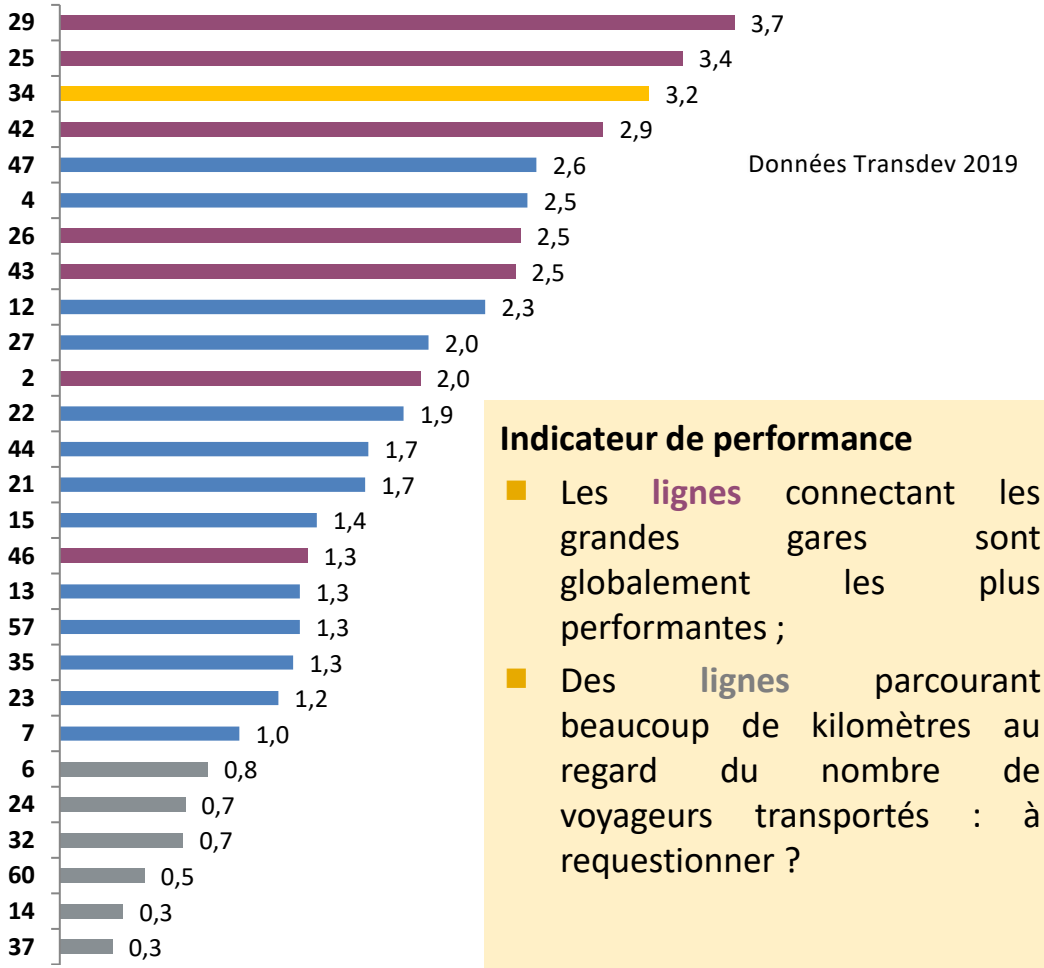
Nombre moyen de validations par course



Indicateur de fréquentation

- Une **ligne 34** qui se démarque fortement, suivie **des lignes** proposant une des connexions entre les grandes gares ferroviaires du territoire ;
- Des **lignes** transportant en moyenne moins de voyageurs qu'une voiture : à requestionner ? (fusion récente de la 14 avec la 7, évolution à observer).

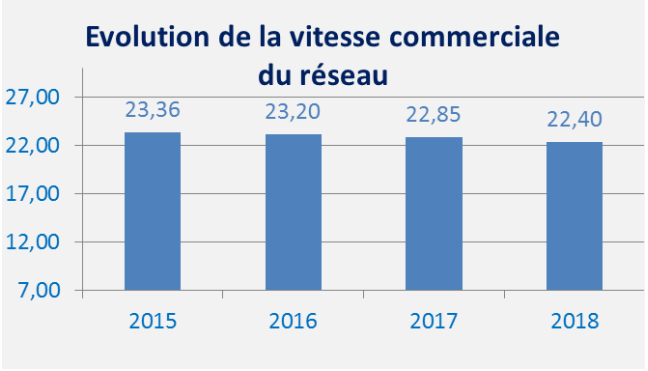
Nombre de validations par km

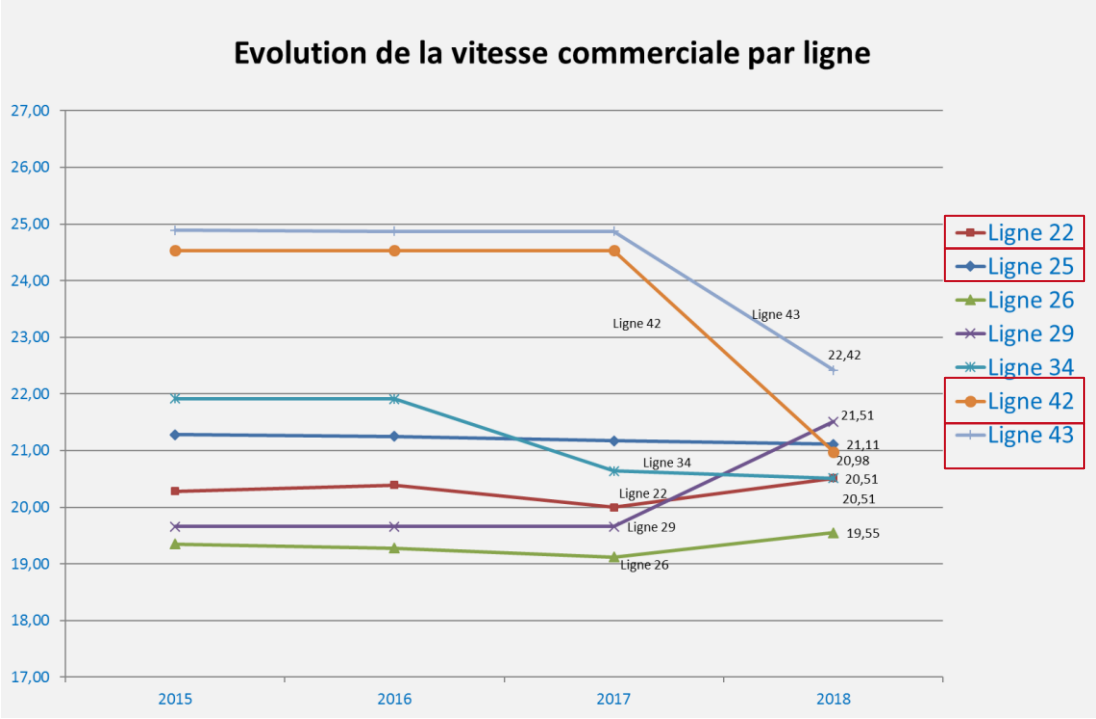


Indicateur de performance

- Les **lignes** connectant les grandes gares sont globalement les plus performantes ;
- Des **lignes** parcourant beaucoup de kilomètres au regard du nombre de voyageurs transportés : à requestionner ?

Une vitesse commerciale en baisse

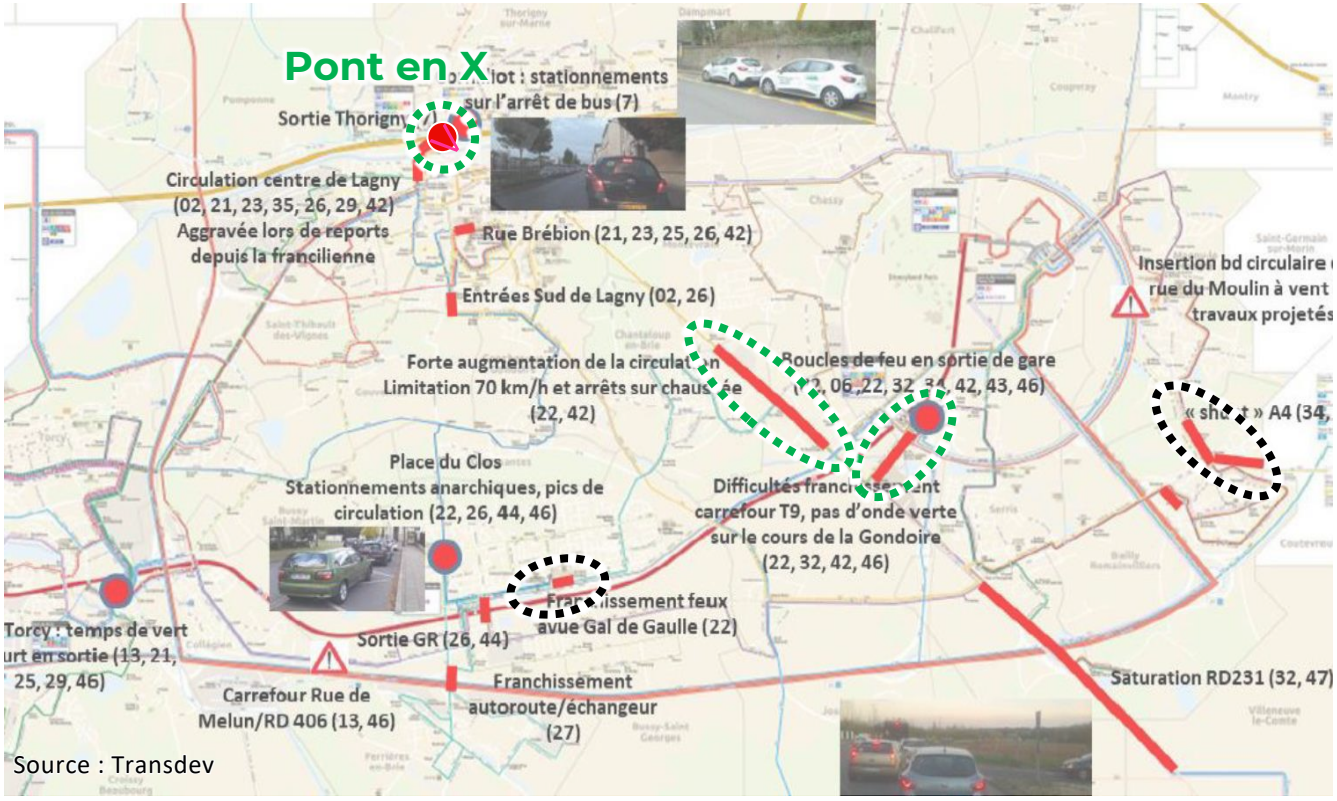




- La vitesse commerciale de l'ensemble du réseau est globalement en baisse entre 2015 et 2018 ;
- Le développement urbain sur le territoire entraine une saturation progressive de la voirie, principalement aux heures de pointe;

→ **Nécessité de réaliser des aménagements de voirie en faveur des transports en commun par les collectivités**.

Les points durs du réseau de transport collectif

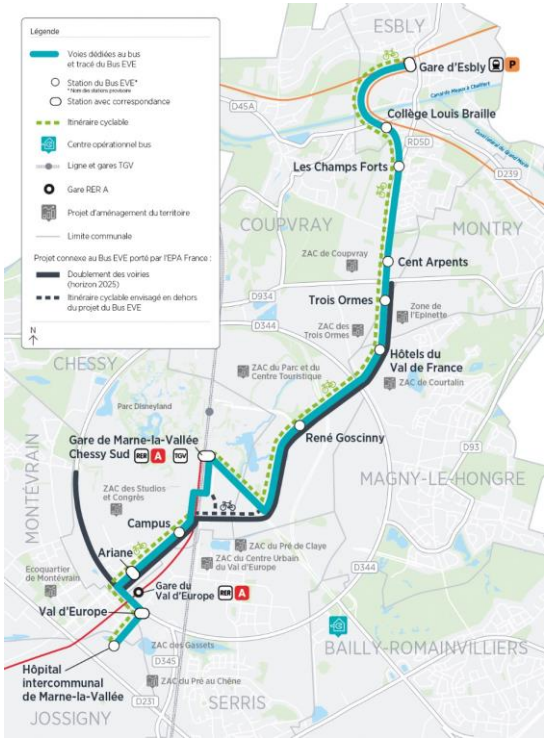


Source : Transdev

- Des problématiques de circulation des bus dans le tissu urbain ancien : des gabarits bus trop importants aux regards des dimensions de voiries (Thorigny, Dampmart, Chalifert, Lesches, Jablines, Coupvray, Bailly-Romainvilliers) ;
- Le pont en X n'est aujourd'hui pas franchi par les bus en raison du fort impact que cela aurait sur leur temps de parcours, mais pose question pour l'organisation de la gare routière.

- **Les lignes majeures du réseau sont impactées sur plusieurs tronçons** : certains sont déjà à l'étude comme la RD231 côté nord, le carrefour T9, le pont en X ; d'autres ne sont pas traités à ce stade : le shunt de Coutevroult, le franchissement du feu sur l'av. du Général de Gaulle à Bussy-Saint-Georges ;
- **Nécessité de traiter les points durs de circulation bus, pour garantir des temps de parcours attractifs par rapport à la voiture. Et d'adapter les gabarits des véhicules de transport en commun sur les secteurs les plus contraints.**

Des projets de transport en commun

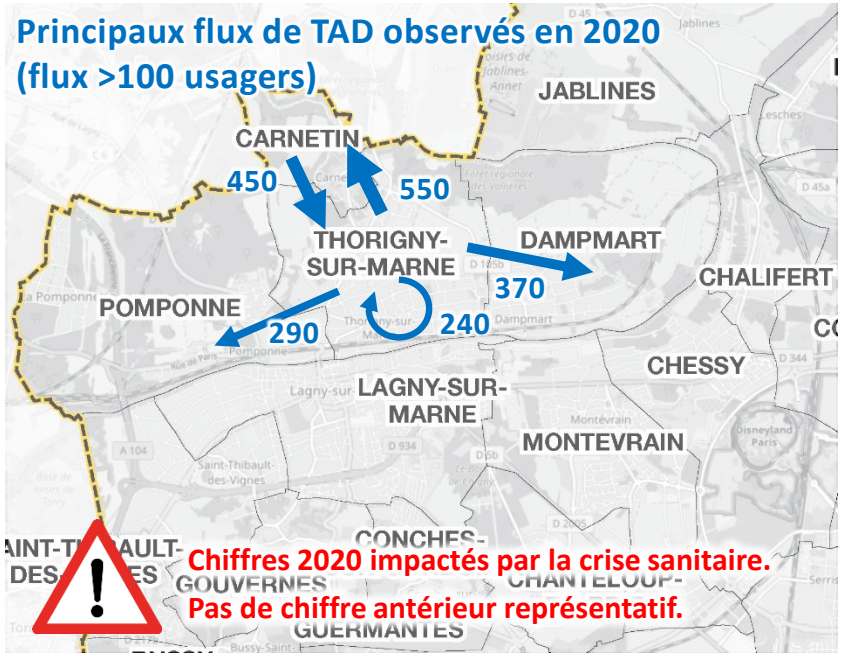


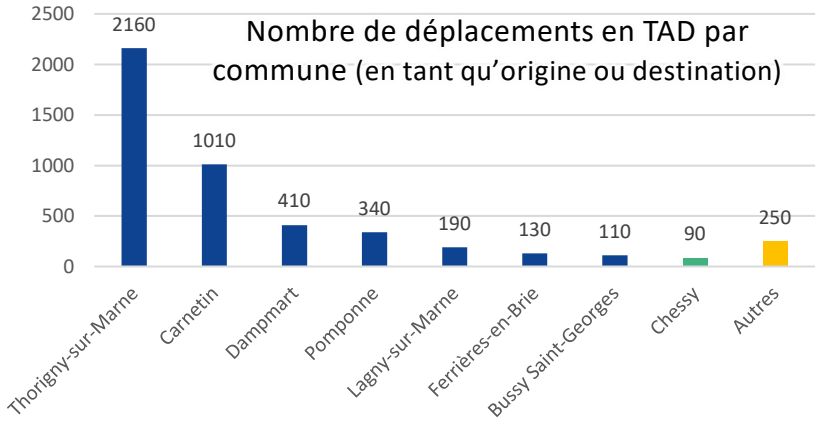
- **TCSP EVE** : Horizon 2026 – 2027 : travaux puis mise en service.
- **Chessylien** : navette reliant le bourg de Chessy au centre urbain du Val d'Europe ; ligne mise en service au 1er septembre 2021 pour une expérimentation.
- **D'autres projets de liaisons TCSP avaient été envisagés, mais non priorisés face au TCSP EVE :**
  - la liaison Lagny-sur-Marne - Val d'Europe (étude priorisation bus menée par le CD77 en attendant) ➔ un enjeu : de nombreux points durs sur le tracé (notamment RD231) et forte fréquentation de la ligne 42 actuelle ;
  - une liaison sur l'actuel tracé de la ligne de bus 46, sur l'avenue du Général de Gaulle et le Sycomore ➔ un enjeu : nombreux développements et potentiel de report modal à échelle du Syndicat (OD attractives) ;
  - la liaison Torcy-Lagny ➔ de nombreux rabattements vers Torcy, aujourd'hui réalisés via les lignes 25 et 29.

➔ Liaisons non approfondies au profit d'une stratégie plus opérationnelle visant à traiter les points durs de circulation avérés pour les bus par des aménagements.

- Un seul projet structurant : le TCSP EVE, avec une mise en service prévue pour accompagner les développements du territoire.

TAD : un besoin concentré sur les communes du nord Marne





Usage actuel du service

- Un service très peu utilisé à l'échelle du territoire, en lien avec le fort taux de motorisation ;
- Une moyenne de 1,63 voyageurs / trajet ;
- Les principaux flux de TAD sont concentrés sur le territoire nord Marne : ils représentent plus de **80%** de l'ensemble des courses.

Les principaux freins à l'usage du service

- Pas de besoin ressenti sur la majeure partie du territoire, en lien avec la bonne couverture du réseau de bus réguliers.
- Problèmes de qualité de service avec le précédent prestataire ;
- Manque de communication : les habitants ont peu connaissance du TAD, les touristes n'en ont pas du tout connaissance ;
- Une prise en main du service peu évidente : réservation nécessaire, des destinations spécifiques variables selon la commune de départ ;
- Une desserte limitée à certains pôles spécifiques : marchés, gares, etc.

- Un service complémentaire au réseau de bus régulier, dont les objectifs doivent être redéfinis.

Synthèse

Un réseau de bus assez diffus, qui ne dispose pas de site propre

Le réseau de bus assure aujourd'hui une desserte fine du territoire, limitant l'attractivité nécessaire au report modal : toutes les communes sont desservies, mais les cadences proposées sont faibles.

De plus, les performances du réseau sont impactées de manière régulière par l'augmentation du trafic routier. En l'absence d'aménagement dédié, les bus sont pris dans les congestions routières, impactant alors leurs vitesses commerciales. Le réseau bus ne représente donc pas une alternative compétitive vis-à-vis de l'automobile.

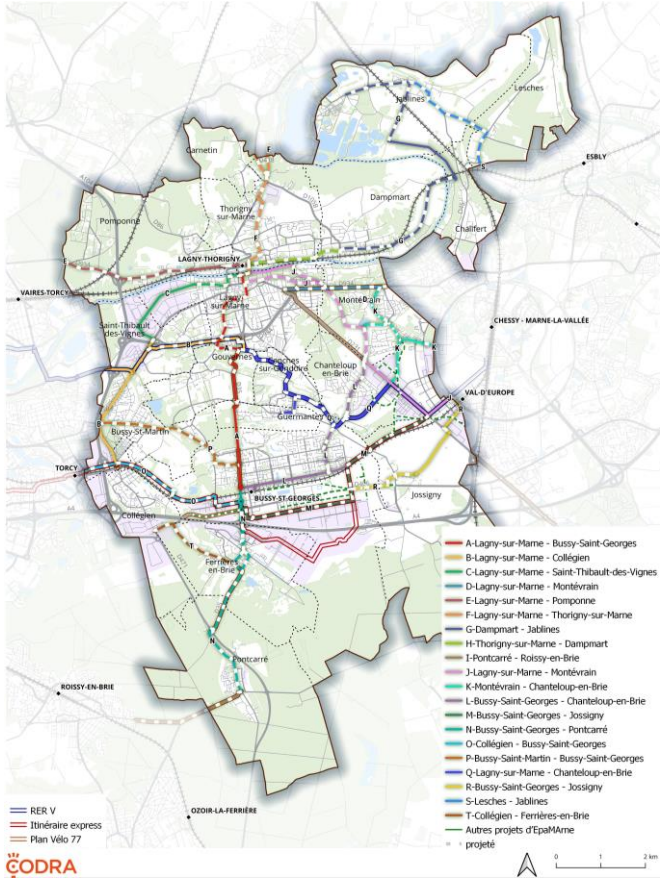
Le transport à la demande (TAD) est un service de proximité qui complète le réseau de bus régulier mais qui reste globalement peu connu et peu utilisé, à l'exception du secteur Nord Marne. Les modalités d'utilisation du service apparaissent également comme un frein pour les usagers. Ce service doit donc être repensé, en cohérence avec l'évolution du réseau bus.

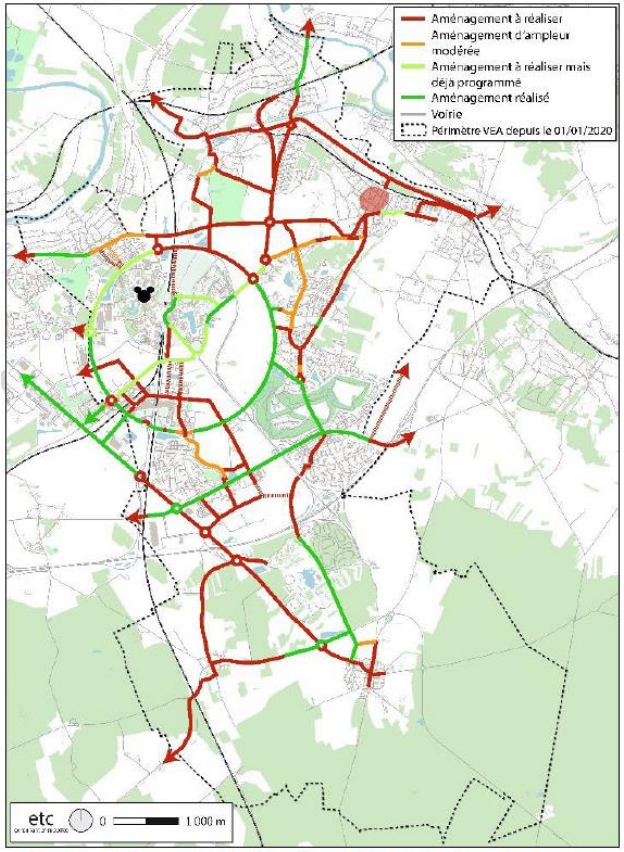
Des alternatives à la voiture individuelle qui existent : une attractivité à améliorer

Modes actifs : des actions en cours de réalisation

Schémas directeurs cyclables, menés par les intercommunalités

Réseaux cyclables projetés sur les communautés d'agglomération de Marne-et-Gondoire et Val d'Europe Agglomération - **Documents provisoires**





Carte des aménagements à créer et à reprendre sur le réseau structurant –

MARNEetGONDOIRE communauté d'agglomération

VAL D'EUROPE AGGLOMÉRATION

- Des itinéraires peu sécurisés et discontinus, expliquant le faible usage du vélo aujourd'hui ;
- **Deux schémas cyclables en cours de finalisation sur Marne et Gondoire et Val d'Europe ;**
- Des schémas directeurs qui prévoient :
  - La réalisation d'aménagements cyclables pour des trajets utilitaires et de loisirs ;
  - Le déploiement de stationnement vélos ;
  - Le déploiement de services ;
  - Des actions de promotion et de communication autour du vélo.
- Des itinéraires qui se complètent au niveau de la frontière CAMG – VEA. Et un enjeu de continuité avec les intercommunalités voisines (notamment CAPVM, dont le SDC est en cours).

➔ La ligne A du projet RER vélo, planifiée à horizon 2024 (JO), concentrera les efforts du développement des itinéraires cyclables jusqu'en 2024 sur le territoire.

Stationnement vélo planifié dans les schémas directeurs (hors gare)

Schéma Directeur des Liaisons Douces de la CAMG (version provisoire)

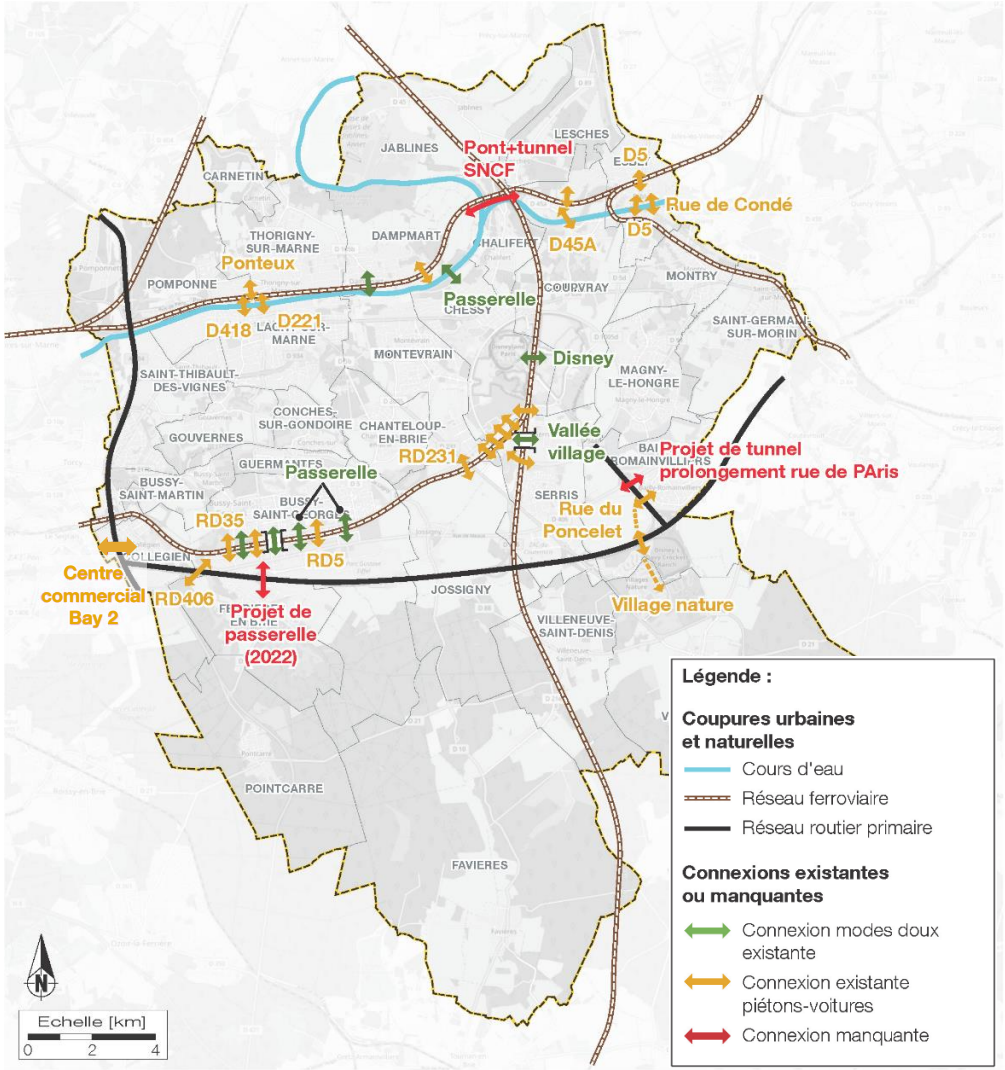
Actions	Coût
Environ 50% de l'offre existante des 260 places de stationnement sur espace publique en pinces roues, à remplacer.	20'000 €
Un besoin supplémentaire de 2'500 places aux pôles générateurs (dont 67% sur les établissements scolaires).	700'000 à 800'000 €

Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables de VEA (version provisoire)

Actions	Coût
Stationnement courte durée : de petites unités implantées à proximité des commerces, équipements de loisirs et parcs. L' offre proposée de 97 poches à créer (sur 3 ans).	340'000 € HT
Stationnement moyenne durée (gare, équipements publics, établissement scolaire) : 11 poches afin de couvrir chaque générateur. • Couverture d'une poche d'arceaux existante en gare de Val d'Europe ; • 6 poches d'une douzaine d'arceaux à Serris ; • Poche d'une douzaine d'arceaux à l'entrée des Villages Nature.	182'000 € HT
Stationnement longue durée (hors gare) : test vélo-box	3 000 - 8 500 € HT pour 5 places

- **Les schémas directeurs planifient le déploiement de stationnements vélo sur l'espace public, à proximité des pôles générateurs** : environ 2'500 places sur CAMG et environ 1'300 places sur Val d'Europe.

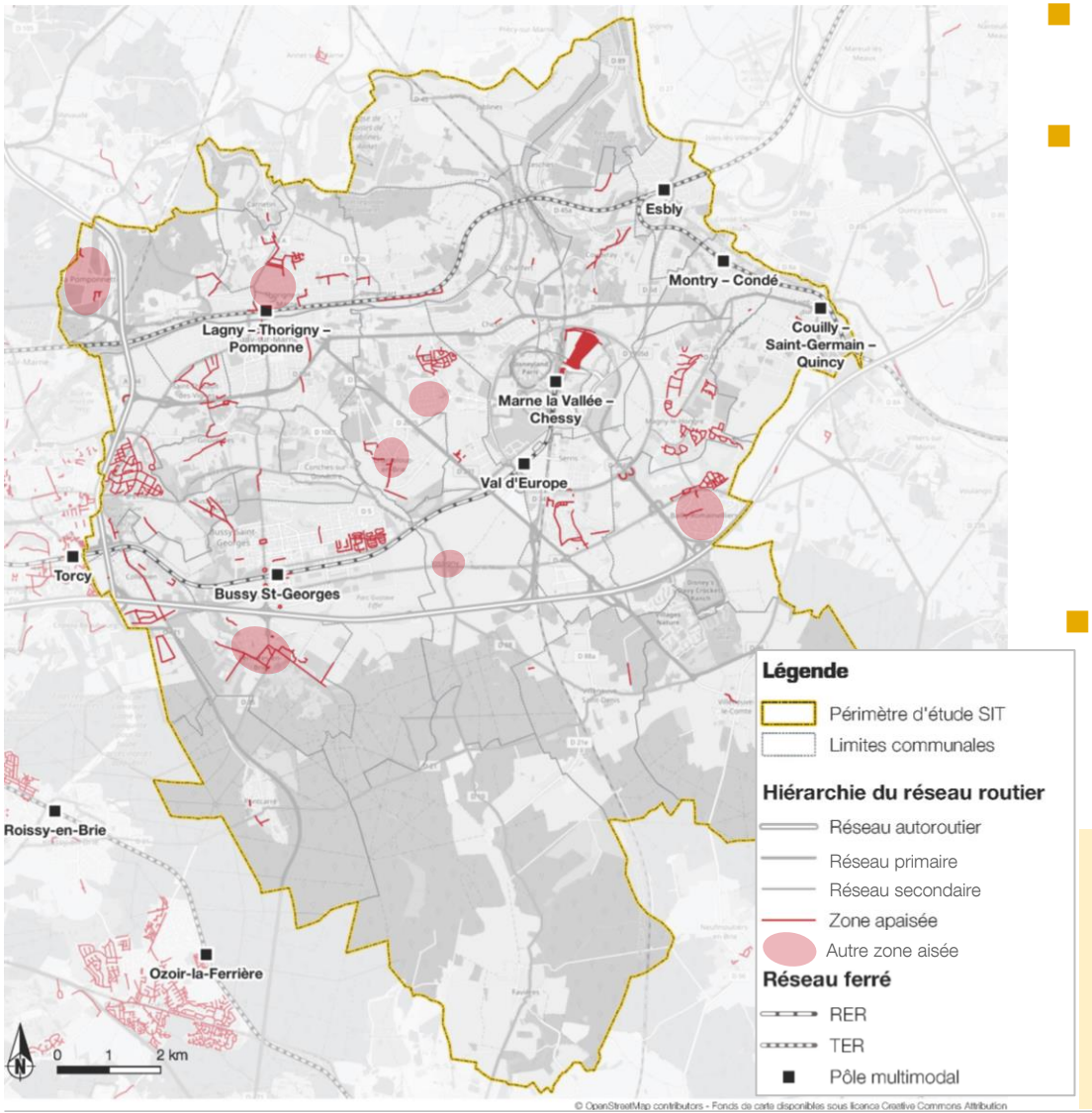
Synthèse des coupures modes actifs sur le territoire



1577_202-f06-Coupure.ai – 30 08 2021

- Des infrastructures ferroviaires quadrillent le territoire :
  - Pas de difficulté liée au RER A sur Bussy-Saint-Georges et sur le Val d'Europe ;
  - Une perméabilité plus difficile avec la ligne P, doublée par la coupure naturelle qu'est la Marne ;
  - **Une opportunité de valoriser le pont et le tunnel existants SNCF pour proposer une connexion entre Dampmart et Coupvray ?**
- Un manque de franchissement des infrastructures routières :
  - **Le projet de passerelle entre Bussy-Saint-Georges et Ferrières-en-Brie va résorber le problème de sécurité sur le pont de la RD35** (objectif 2024) **;**
  - Le centre commercial Bay 2 n'est pas facilement accessible depuis le bourg de Collégien.

Zones à circulation apaisées : une mise en œuvre partielle



- **En 2016 : environ 80 kilomètres de voiries partagées et 30 kilomètres de zones limitées à 30 km/h ;**
- De nombreuses communes possèdent des voiries apaisées sur leur territoire et souhaitent poursuivre cette dynamique d'apaisement, par exemple :
  - Montry a pour volonté de passer la commune en zone de rencontre ;
  - La commune de Bailly-Romainvilliers milite pour des zones 30 afin de sécuriser les cheminements des modes doux ;
- Les voiries apaisées sont accompagnées d'aménagements régulateurs de vitesses : coussins (à Jossigny par exemple), ralentisseurs (Collégien), rétrécissements (Jablines), etc.

- Une tendance au développement des zones de rencontre et zones 30 de la part des communes : une mise en œuvre partielle d'une action déjà pointée au précédent PLD ;
- Un diagnostic précis des zones apaisées à réaliser.

Synthèse

Des actions en cours de réalisation en faveur des modes actifs

L'usage des modes actifs pour les déplacements utilitaires reste actuellement faible sur le territoire, en lien avec des manques d'infrastructures cyclables continues et sécurisées sur le territoire.

De plus, quelques coupures urbaines persistent encore en traversée de la Marne et d'axes routiers structurants comme l'autoroute A4.

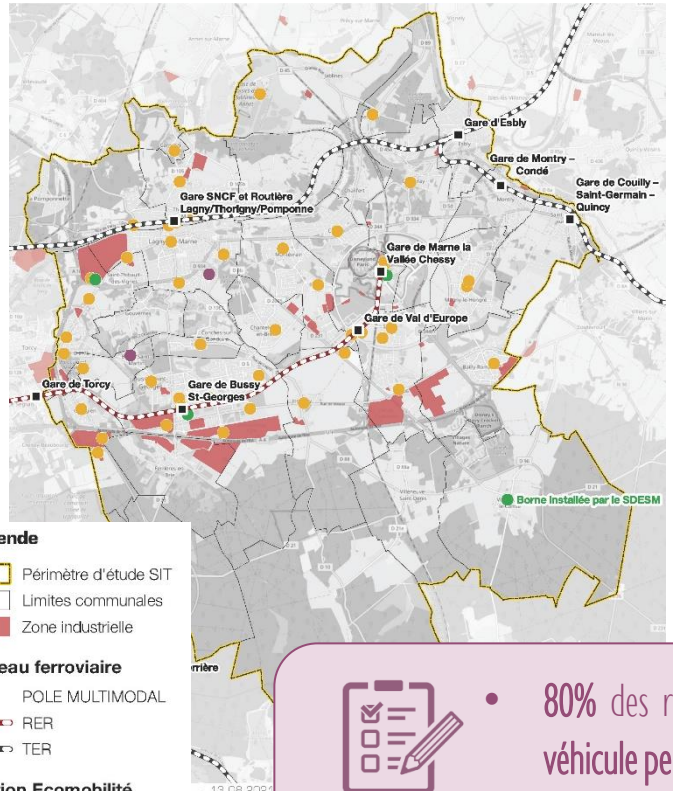
Des actions majeures sont cependant en cours de réalisation, notamment :

- la définition des schémas cyclables sur la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire et Val d'Europe Agglomération ;
- la réalisation du projet passerelle entre Bussy-Saint-Georges et Lagny-sur-Marne, prévue pour une mise en service à horizon 2024.

Des alternatives à la voiture individuelle qui existent : une attractivité à améliorer

Mobilités innovantes, services et management de la mobilité

Ecomobilité : un réseau déployé sur le cœur du territoire

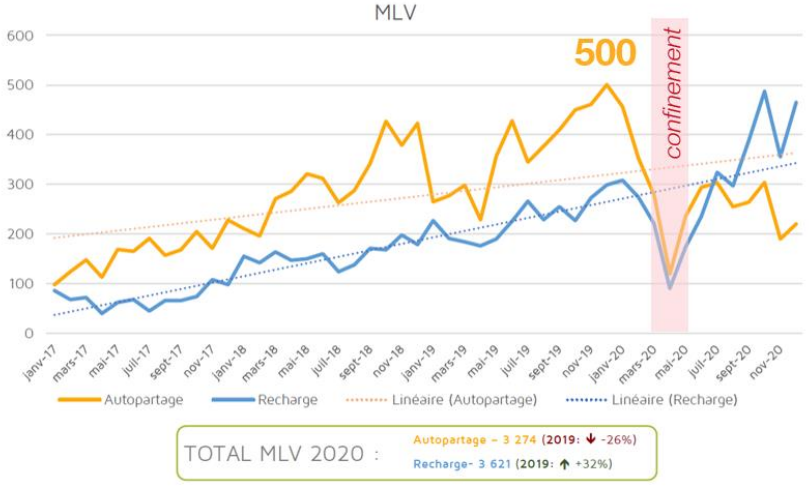


Plusieurs réseaux d'écomobilité sur le territoire

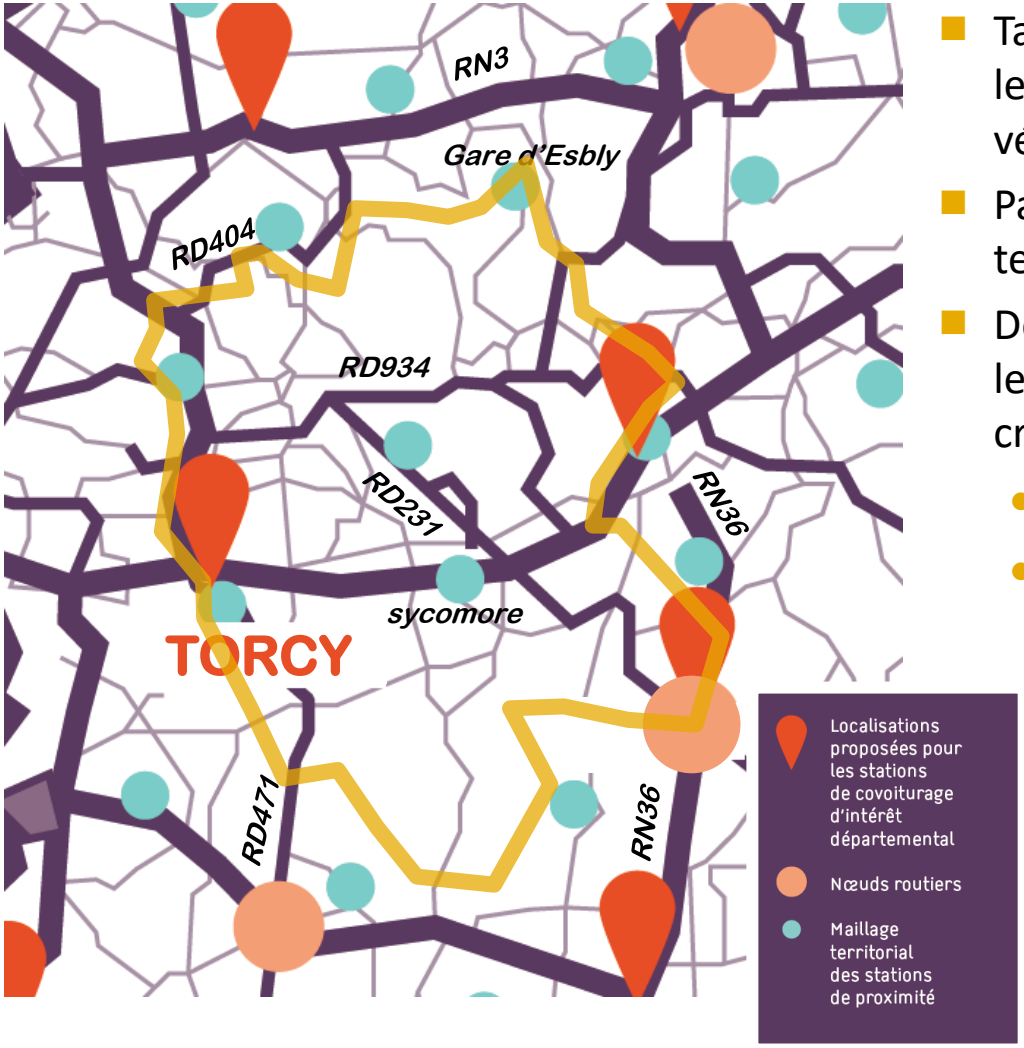
- **Réseau Clem' (réseau majoritaire) -** bornes de recharge et d'autopartage - VEA : 11 stations + CAMG : 38 stations
- **Réseau IZIVIA (EDF) :** 4 stations
- Une fréquentation en hausse régulière jusqu'au premier confinement, pour l'autopartage et la recharge de véhicules électriques ;
- Une inversion des tendances suite au premier confinement : la demande pour le service de recharge devient supérieure à la demande d'autopartage.

- 80% des répondants ne souhaitent pas abandonner leur véhicule personnel au profit d'un véhicule partagé
- 65% des répondants pensent à changer de véhicule pour un véhicule hydrique ou électrique

➔ Une opportunité de développement du parc électrique et d'augmentation de l'usage des bornes de recharge ?



Covoiturage : une pratique encore marginale



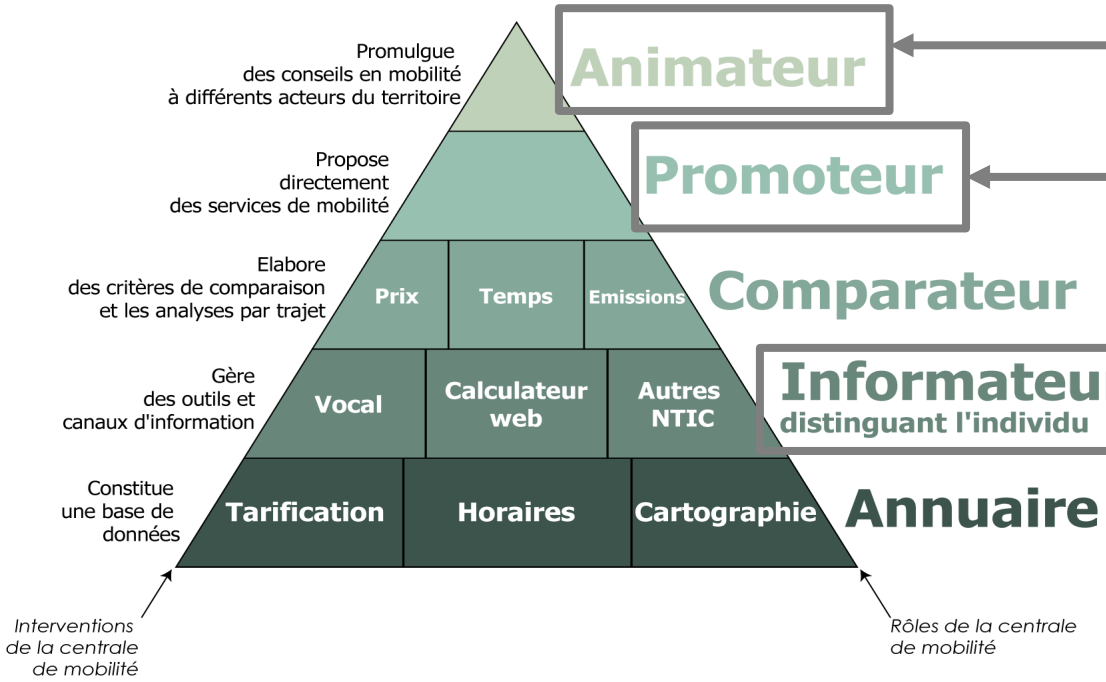
Localisation envisagées pour des stations de covoiturage (source CD77)

- Taux d'occupation des véhicules en Seine-et-Marne pour les déplacements domicile-travail : 1,19 personne par véhicule (CD77, covoiturage domicile – travail) ;
- Pas de station de covoiturage actuellement sur le territoire du Syndicat ;
- Des potentiels identifiés par le département, notamment le long de l'A4. Le Schéma départemental comprend la création à l'horizon 2030 sur le territoire du Syndicat de :
  - 3 stations d'intérêt départemental ;
  - 7 stations de proximité.

65% des répondants **préfèrent rester seul dans leur véhicule**

➔ De fortes marges de progression mais une population à convaincre : une mission pour le management de la mobilité en complément des infrastructures à développer ; un travail à faire auprès des entreprises, premier acteur du covoiturage organisé.

Management de la mobilité : un besoin de promotion et de simplification pour encourager le report modal



Le Syndicat est membre du réseau Pro'Mobilité et assure normalement un rôle de conseil et d'accompagnement des entreprises souhaitant réaliser des **plans de mobilités entreprises. Mais un manque de ressources pour être proactif sur ce sujet.**

Maison des mobilités de Marne-et-Gondoire, à Lagny-sur-Marne. Services proposés : **conseil en mobilité**, prêt de VAE, ateliers d'auto-réparation de vélos. L'objectif est de développer des maisons des mobilités

Fiches horaires et plans des lignes de bus

POM (Portail des mobilités) : calculateur d'itinéraires, tracé des lignes de bus, tracé des aménagements cyclables, localisation des stations d'écomobilité, …

- Des outils de management de la mobilité existants intéressants. Des marges de progression pour développer et faire connaitre les outils existants. Pour cela, des ressources supplémentaires sont nécessaires.

Plus de 90% des répondants **ne connaissent pas le Portail des Mobilités.** La majorité des répondants utilise d'autres applications de transports (Vianavigo, Citymapper, Waze, …)

Synthèse

Mobilités innovantes et écomobilité : des alternatives en progression

La mobilité électrique apparait comme une solution de mobilité en progression sur un territoire qui bénéficie déjà d'un réseau de bornes de recharge développé. Cependant, le niveau de service et les facilités d'usages restent encore à améliorer pour promouvoir ces infrastructures existantes.

L'autopartage et le covoiturage sont des solutions qui peinent à se développer, notamment au regard du fort taux de motorisation des ménages. Le renforcement des actions relevant du management de la mobilité devra permettre l'augmentation de ces usages.

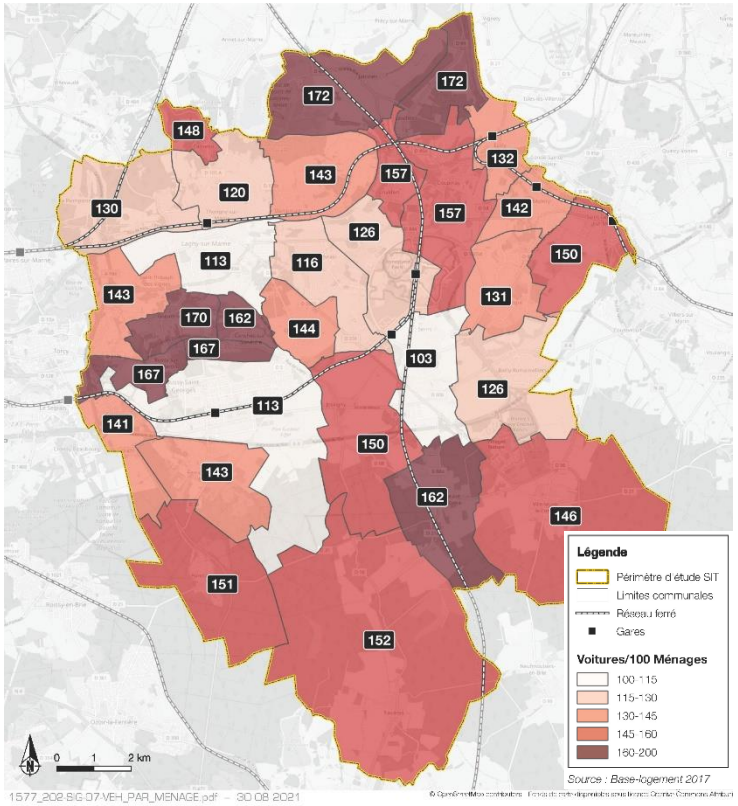
Management de la mobilité : un besoin de promotion et de simplification pour encourager le report modal

Le management de la mobilité est à développer plus amplement sur le territoire : des outils sont existants mais leurs impacts sur les usages sont faibles, et les ressources assignées au management de la mobilité sont très limitées. Il est donc nécessaire d'accompagner le report modal via de la sensibilisation et de la communication auprès de tous les publics (scolaires, entreprises, touristes et visiteurs …).

Stationnement : un levier majeur à mettre au service d'une mobilité plus durable

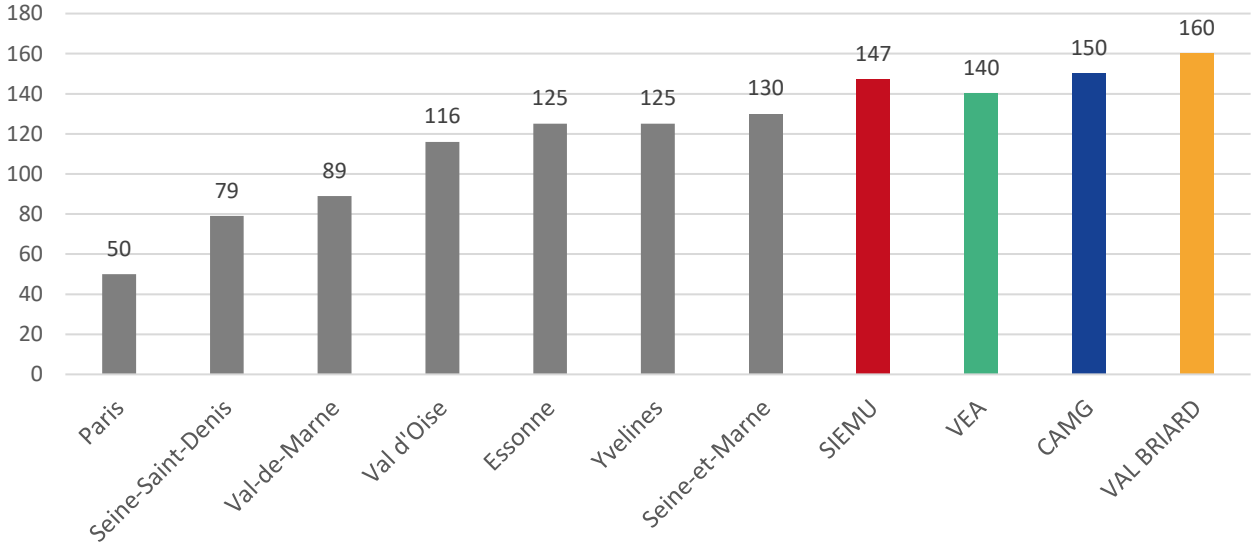


Nombre de véhicules pour 100 ménages



- Une moyenne de 147 véhicules pour 100 ménages sur le territoire, soit **plus de 92'000 véhicules particuliers** sur le territoire du Syndicat ;
- Mais de fortes disparités avec parfois 2 voire 3 véhicules/ménage.

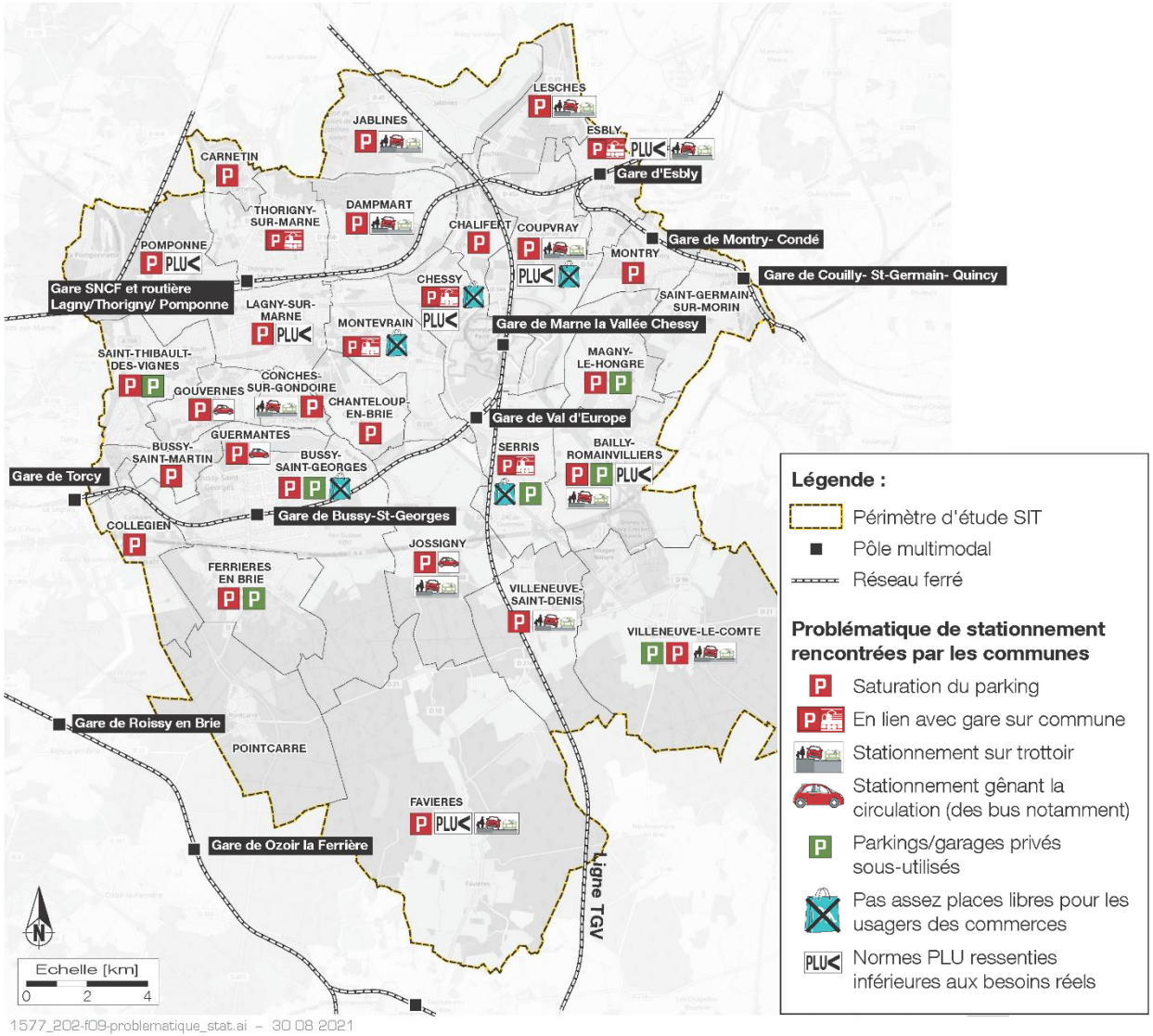
Nombre de véhicules pour 100 ménages



Un taux de motorisation estimé à **1,47 véh/ménage** chez les répondants au questionnaire résident sur le territoire.

- Un taux d'équipement plus élevé que sur le reste de l'Ile-de-France, générant des problématiques diverses liées au stationnement.

Synthèse des problématiques de stationnement ressenties par les communes

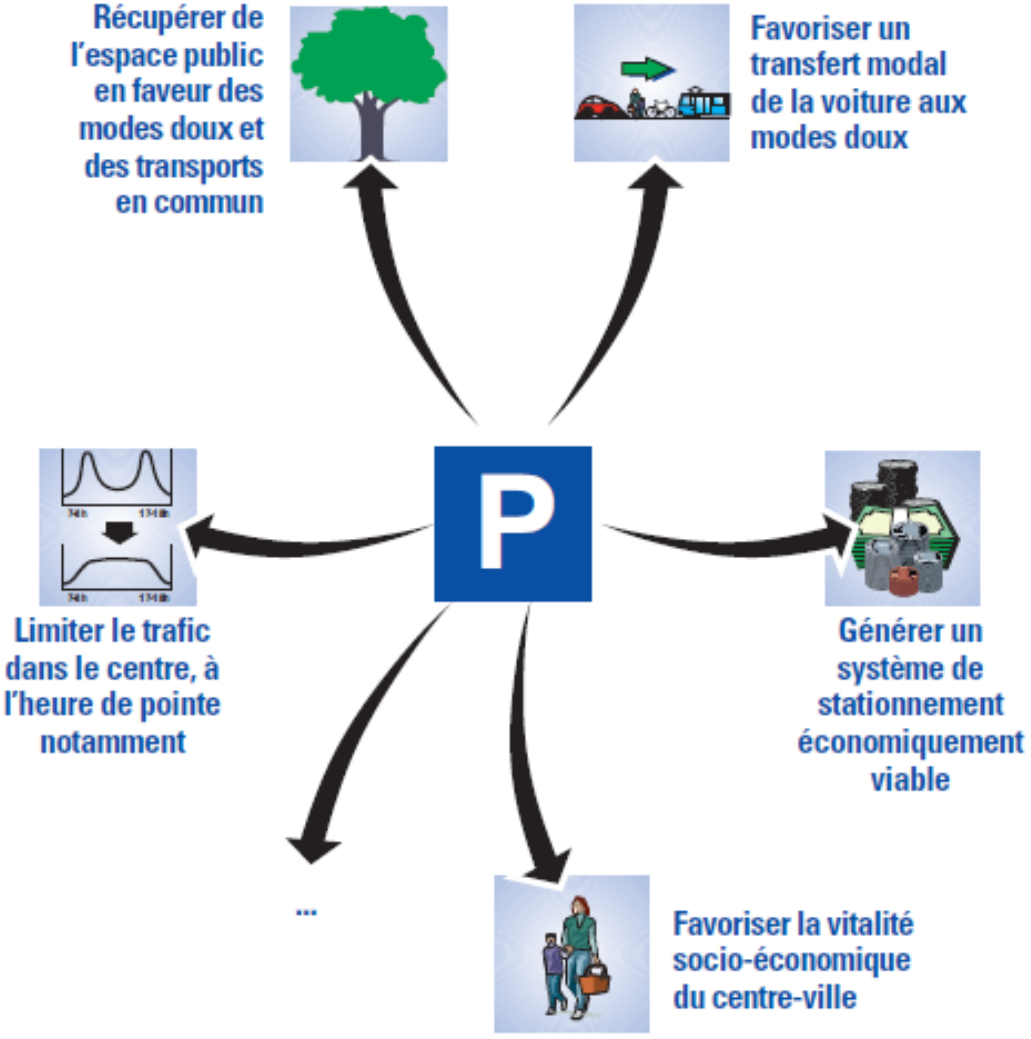


1577_202-f09-problematique_stat.ai – 30 08 2021

- Des problèmes généralisés de saturation sur voirie, dans les secteurs de centre-ville ou centre-bourg, mais aussi dans les secteurs résidentiels ;
- Des normes PLU ressenties comme inférieures aux besoins, mais aussi du stationnement privé parfois sous-utilisé (variable selon les secteurs) .

- La voiture occupe fortement l'espace public et gêne les autres modes : stationnement sur trottoir gênant les circulations piétonnes, stationnement sur voirie gênant les circulations bus...

Leviers d'une politique de stationnement



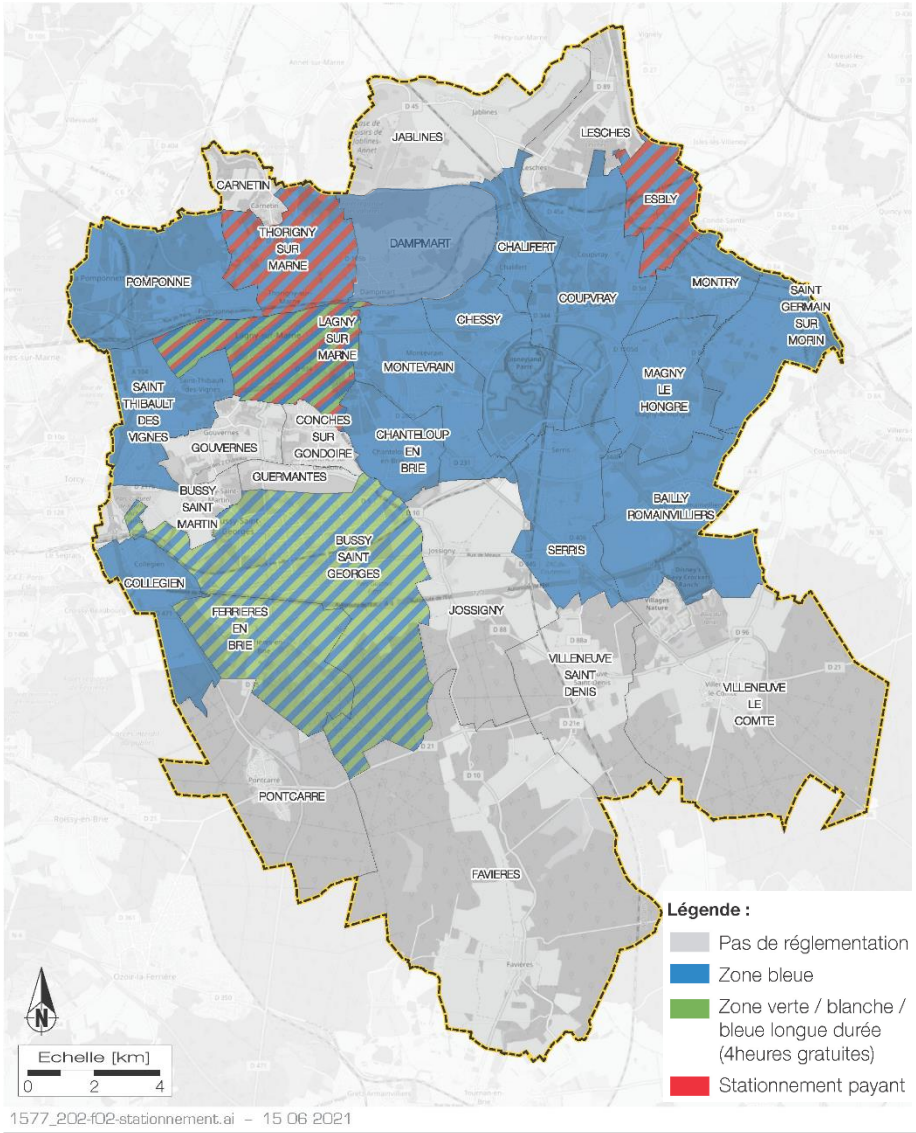
Enjeux du stationnement

- Limiter les conflits avec les autres modes pour un espace public de qualité ;
- Diminuer progressivement l'usage de la voiture particulière.

Les leviers

- La réglementation et le contrôle ;
- L'incitation à l'usage des parkings en ouvrage et des parcs de stationnement privé ;
- Le dimensionnement du stationnement privé.

Réglementation actuelle du stationnement sur voirie



1577_202-f02-stationnement.ai – 15 06 2021

- Plus de la moitié des communes (17 sur 31) proposent du stationnement réglementé avec, a minima, du stationnement en zone bleue. Soit +6 communes depuis l'évaluation du précédent PLD en 2017.
- L'ensemble des communes comprenant une gare proposent du stationnement réglementé.
- Le stationnement payant sur voirie reste rare : uniquement à Lagny-sur-Marne, Thorigny-sur-Marne et Esbly.

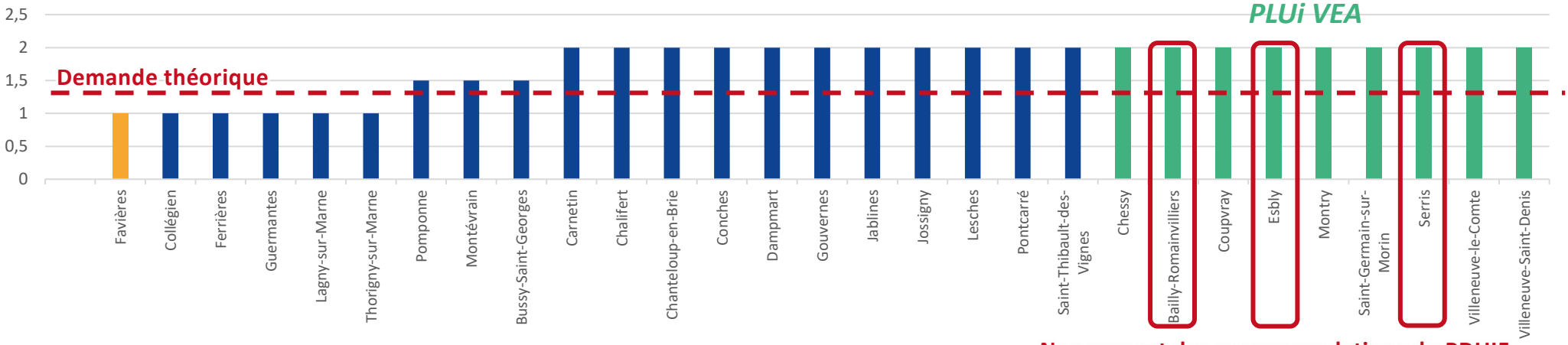
- Un enjeu de libération de l'espace public en faveur des modes alternatifs, qui doit passer par des contraintes sur le stationnement sur voirie : règlementation et contrôle, associées au développement d'alternatives à la voiture ;
- Un enjeu d'homogénéisation de la réglementation du stationnement autour des gares.

90% des répondants sont favorables à la mise en cohérence des politiques de stationnement des communes de l'agglomération.



PLU et normes de construction de places dans les nouveaux programmes

Norme de stationnement plancher pour un T2 de 50 m² (collectif), d'après les PLU et PLUi locaux



Non respect des recommandations du PDUIF

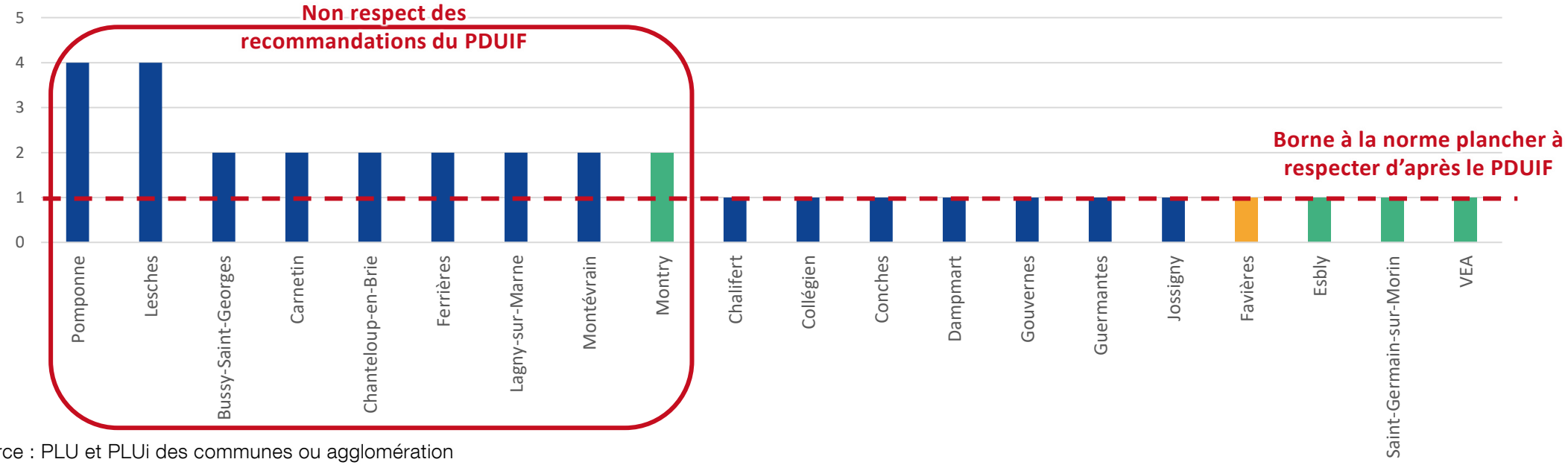
- Pour les logements privés :
  - Le PDUIF fixe une borne à la norme plancher égale à 1,5 fois le nombre de véhicules par ménage de la commune (entre 1,6 et 2,8 pl/ logement) ➔ les communes de Bailly-Romainvilliers, Esbly et Serris ne respectent pas la norme du PDU ;
  - Minimum des PLU : L'ordre de grandeur général est de **minimum 2 pl. de stationnement par logement**.
- Pour les **logements sociaux :**
  - normes uniformes sur la majorité des communes avec un **minimum d'une place par logement ➔ Norme considérée généralement comme trop faible par communes.**

- Un dimensionnement supérieur au besoin théorique de stationnement de seulement 1,47 véhicules par ménage.
- Des normes de stationnement à faire diminuer progressivement (au-delà de l'horizon du PLM), parallèlement au développement et au renfort des alternatives à la voiture individuelle.



PLU et normes de construction de places dans les nouveaux programmes

Norme de stationnement plancher pour un bureau de 100 m² d'après les PLU et PLUi locaux



Source : PLU et PLUi des communes ou agglomération

- Pour les bureaux, le PDUIF fixe :
  - une borne à la norme plancher de 1 place pour 55 m² de surface de plancher sur la totalité du territoire du SIEMU,
  - et même une norme plafond de 1 place pour 45 m² à moins de 500 mètres d'un arrêt structurant de transports en commun. Les différents documents d'urbanisme ne pourront pas exiger la construction de plus de places de stationnement.
- Les communes de Pomponne, Lesches, Bussy-Saint-Georges, Carnetin, Chanteloup-en-Brie, Ferrières, Lagny-sur-Marne, Montévrain et Montry **ne suivent pas les recommandations du PDUIF.**

Synthèse

Le stationnement, un levier majeur à mettre au service d'une mobilité plus durable

Le territoire est fortement équipé en véhicules en comparaison avec le reste de l'Ile-de-France : on compte une moyenne de 1,47 véhicules par ménage, cachant de fortes disparités (ménages avec 2 voire 3 véhicules).

Malgré des normes de stationnement privé répondant au besoin théorique dans les nouveaux programmes, du stationnement résidentiel est largement observé sur voirie, s'expliquant par des zones de stationnement non réglementées, des zones parfois peu contrôlées et une sous-utilisation du stationnement privé sur certains secteurs. **En conséquence, la voiture occupe fortement l'espace public, gêne la circulation des autres modes et limite les possibilités de réaménagement en faveur des modes alternatifs (aménagements bus, vélos …)**. La libération de l'espace public en faveur des modes alternatifs doit passer par des contraintes sur le stationnement sur voirie : règlementation et contrôle, accompagné de la valorisation des parkings privés.

Dans les cœurs urbains, aller vers une maitrise des constructions de stationnement privé est un réel enjeu afin de maitriser le taux de motorisation des ménages, mais aussi dans une optique environnementale (imperméabilisation des sols, …). Il est également nécessaire d'anticiper une potentielle réduction de l'usage de la voiture et donc de prévoir la réversibilité des parkings.

La contrainte du stationnement devra être progressive et menée en parallèle du développement d'alternatives à l'usage de la voiture. Ce levier sera à activer sur les communes du cœur urbain où se concentre la majorité des enjeux du stationnement.

Des enjeux de mobilité spécifiques

Des enjeux de mobilité spécifiques

Mise en accessibilité : des actions à poursuivre

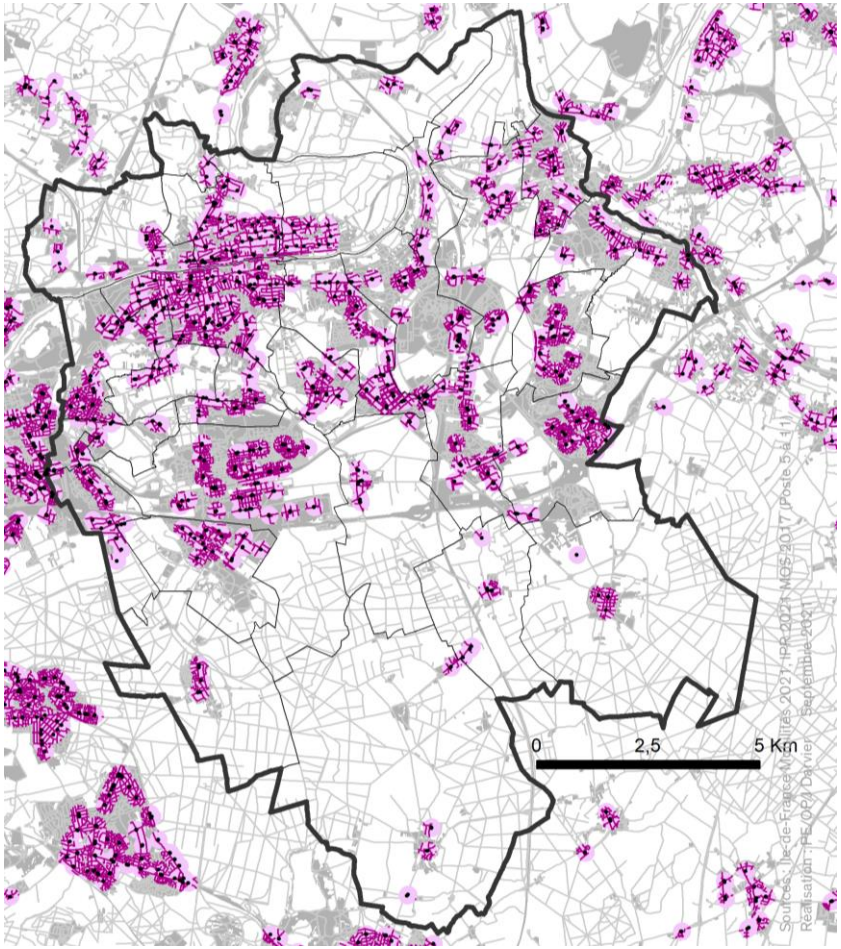
Accessibilité de la voirie

- Plusieurs communes ont réalisé ou sont en train de réaliser un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE), notamment Villeneuve-le-Comte, Thorigny-sur-Marne et Ferrières-en-Brie ;
- La moitié des communes ont par ailleurs évoqué lors de leur entretien des projets et/ou travaux des réfections de la voirie dans l'objectif de rendre les trottoirs accessibles.

➔ **Le PAVE est obligatoire pour les communes de plus de 1'000 habitants : il est donc à réaliser pour 25 des 31 communes**.

Accessibilité des arrêts de bus

Voiries à diagnostiquer sur le territoire du Syndicat



Voirie de 200 m autour des gares et stations inscrites au SDA

Source : IDFM 2021

- La quasi-totalité des arrêts de VEA sont accessibles en raison d'un contexte urbain neuf ;
- 5 lignes de bus sont déclarées accessibles depuis juin 2021 : les lignes 34, 42, 43, 22 et 27.
- 8 lignes de bus inscrites au SDA ne sont pas mises en accessibilité : 13, 22, 23, 25, 26 sur le tronçon principal uniquement, 29, 32, 44 sur le tronçon principal uniquement.

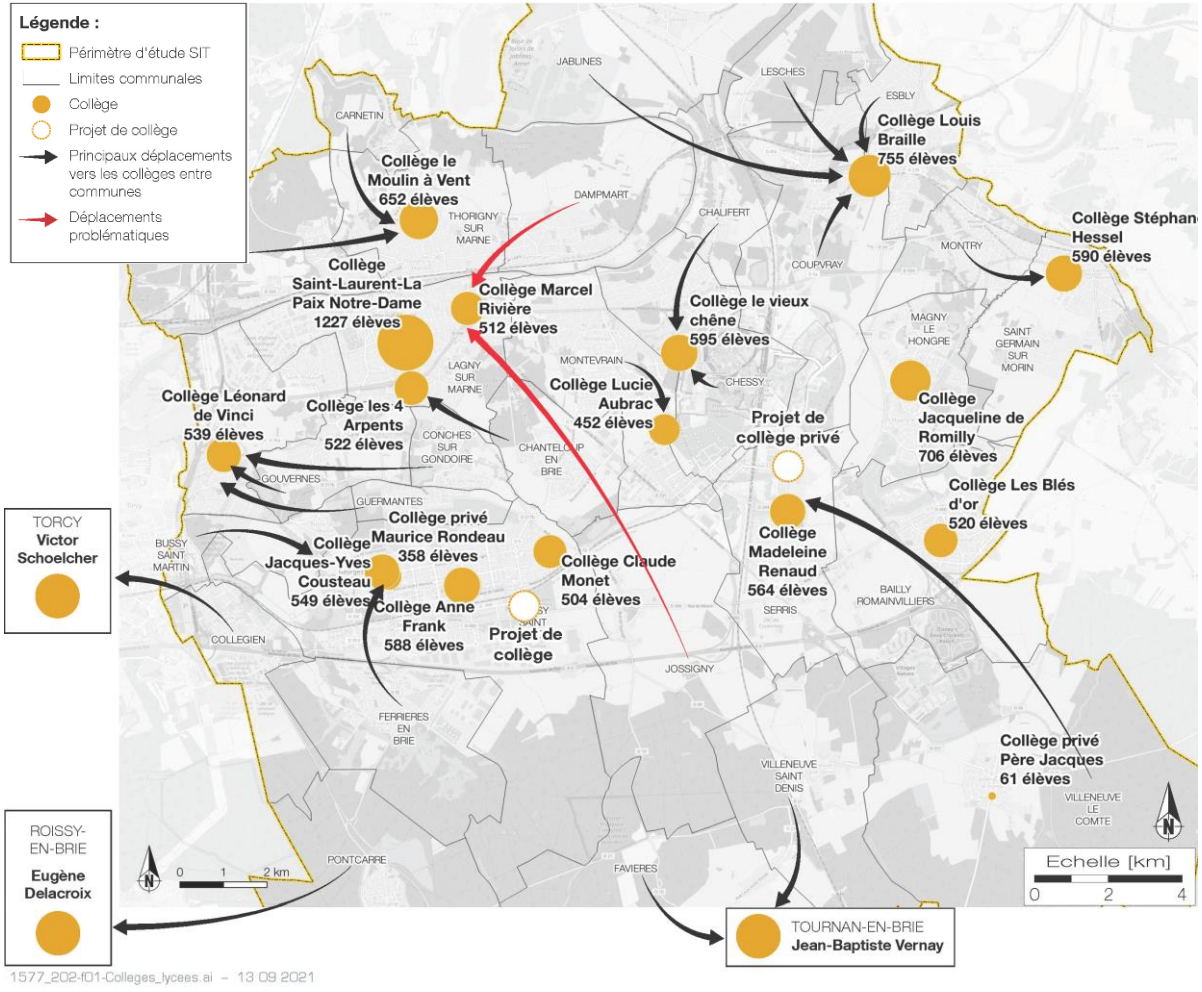
→ **Selon la LOM : obligation de réaliser un diagnostic accessibilité de l'ensemble des voiries dans un périmètre de 200m autour des arrêts inscrits au SDA, d'ici 2023.**

- Des difficultés sont rencontrées pour constituer des dossiers de demande de subvention par lignes plutôt que par commune, qui impliquent une certaine coordination technique et budgétaire entre les collectivités difficile à mettre en œuvre. Une coordination est à effectuer au niveau intercommunal pour accélérer les démarches.

Des enjeux de mobilité spécifiques

Mobilité scolaire : l'enjeu de la desserte des collèges et des lycées

Carte scolaire des collèges - difficultés ressenties par les communes



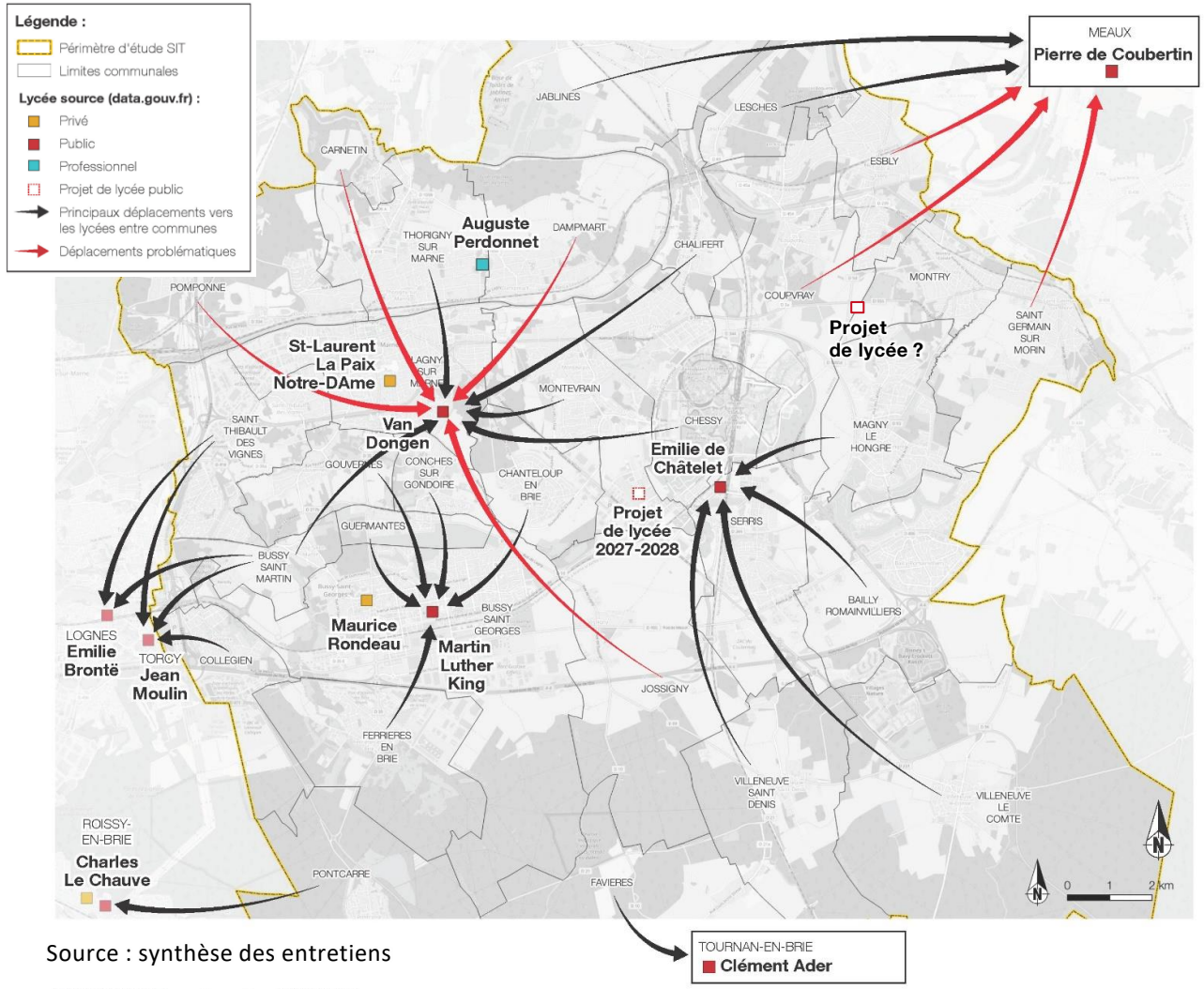
Source : synthèse des entretiens

- Environ **35'000 déplacements journaliers** en lien avec le motif scolaire (tous niveaux confondus, de la maternelle au supérieur)
- **Les principales problématiques concernent les déplacements vers les collèges et les lycées (qui représentent environ 23'000 déplacements émis par jour)**
- Deux projets de collège : public à Bussy-Saint-Georges, privé à Serris.
- Une réserve foncière sur la ZAC de Coupvray pour créer un collège supplémentaire ?

45'000 habitants supplémentaires d'ici 2030 :

- Une nécessité de développer de nouveaux établissements scolaires en adéquation avec l'évolution de la population sur le territoire.
- Un enjeu de prise en compte des conditions de desserte de chaque établissement dans les paramètres d'évolution de la carte scolaire (notamment le réseau bus).

Carte scolaire des lycées - difficultés ressenties par les communes



Source : synthèse des entretiens

1577_202-f01-Colleges_lycees.ai – 09 08 2021

- Un projet de lycée sur Montévrain ;
- Une filière générale envisagée sur le lycée Auguste Perdonnet ;
- Un projet sur Coupvray ?
- Une dizaine de communes déjà tournées vers des lycées extérieurs au Syndicat ;
- **Des manques pour rejoindre les lycées Pierre de Coubertin à Meaux et Van Dongen à Lagny-sur-Marne.**

Comme pour les collèges :

- Une nécessité de développer de nouveaux établissements au regard de l'évolution de la population sur le territoire.
- Un enjeu de prise en compte des conditions de desserte de chaque établissement dans les paramètres d'évolution de la carte scolaire (notamment le réseau bus).

Synthèse

Une mobilité scolaire à faciliter

Plusieurs communes ne sont pas satisfaites de la carte scolaire : l'accès au lycée de Lagny-sur-Marne est difficile pour les communes du nord Marne, la chaîne de déplacements pour accéder au lycée de Meaux est complexe pour les communes du nord-est du territoire, Jossigny est rattachée à des collège et lycée relativement éloignés.

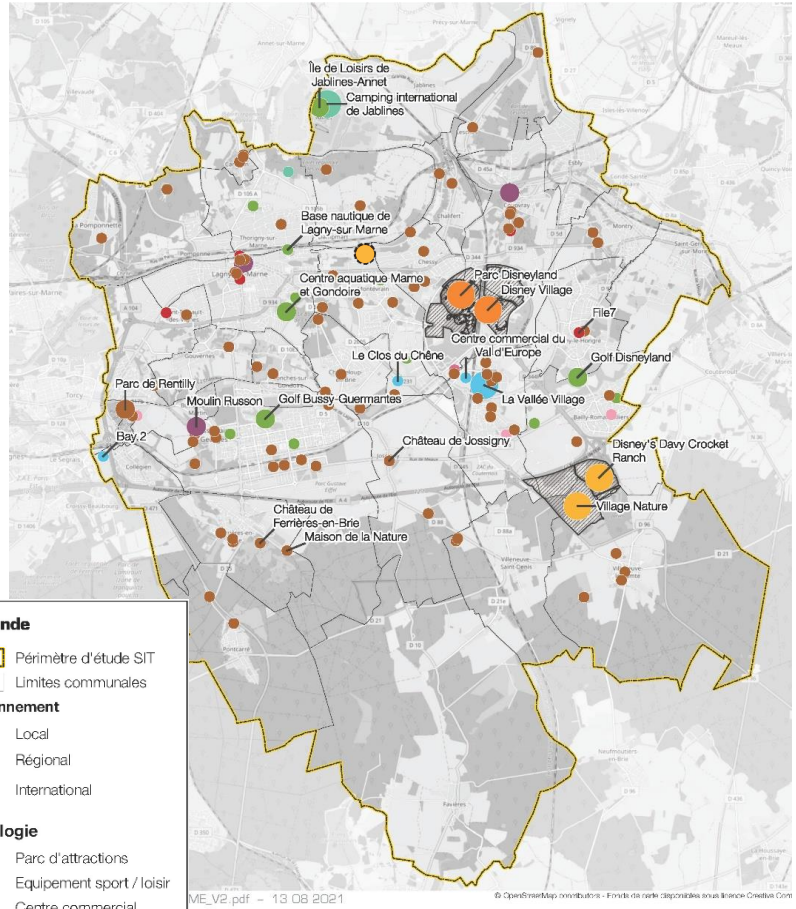
Les conditions de desserte de chaque établissement doivent être prises en compte dans les paramètres d'évolution de la carte scolaire pour favoriser les déplacements scolaires effectués à pied, vélo ou en bus. Toutefois, d'autres critères rentrent également en compte : la mixité sociale, par exemple.

Des craintes sont partagées par plusieurs communes vis-à-vis de la forte croissance de population sur le territoire à venir, tandis que peu de nouveaux collèges ou lycées sont programmés à ce stade. Il est donc nécessaire d'élaborer une stratégie globale du déploiement des établissements scolaires en lien avec le développement du territoire et d'enclencher des réflexions partagées suffisamment en amont afin de garantir des liaisons plus simples vers les établissements de secteur.

Des enjeux de mobilité spécifiques

Mobilité touristique : faciliter les déplacements des visiteurs sur le territoire

Un territoire très touristique, avec la présence de Disney



Disney, un pôle touristique majeur

- Principal pôle de tourisme du territoire avec ses activités, parcs d'attractions, et résidence de tourisme (Parc Disneyland, Disney Village, Golf Disneyland, Disney's Davy Crocket Ranch et Village Nature)
- **Peu de problèmes liés à ces flux touristiques, quelques communes traversées par du transit**

De nombreux autres pôles touristiques

- La Vallée Village (pôle international), des pôles régionaux, notamment (Ile de Loisirs de Jablines, Parc de Rentilly) et de multiples pôles plus locaux, pour lesquels le mode de rabattement privilégié est la voiture ;

Des réflexions naissantes, qui restent à approfondir

- **Une volonté de décloisonner les différents types de mobilités touristiques ? Attirer les visiteurs Disney sur les autres pôles du territoire, en facilitant les mobilités en interne ? Valoriser la Marne pour les déplacements touristiques ?**

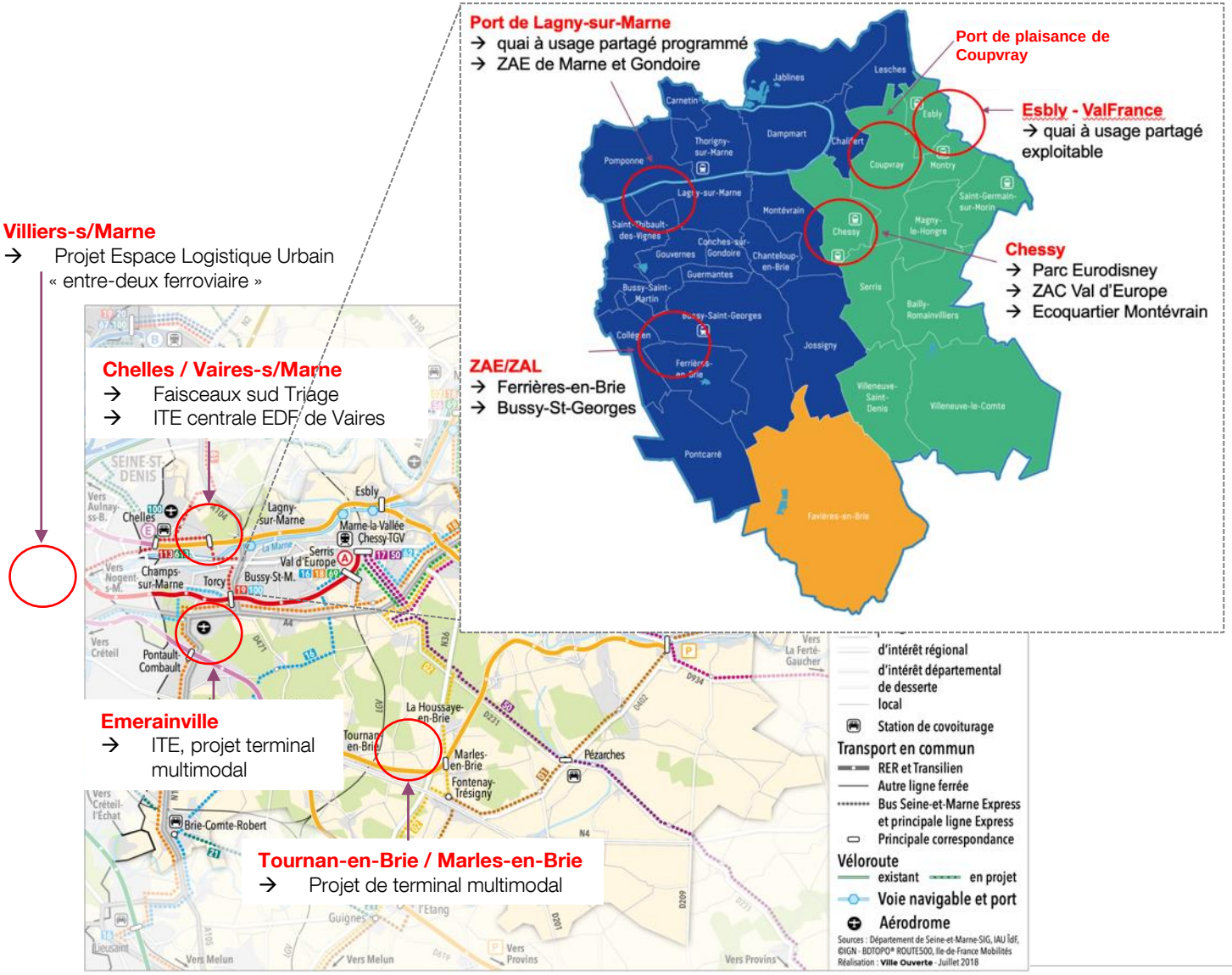
- Une information voyageur inadaptée pour les touristes, notamment internationaux, qui utilisent peu le réseau de Marne-la-Vallée ;

➔ Un enjeu de valorisation de l'ensemble des solutions de mobilité par le management de la mobilité.

Des enjeux de mobilité spécifiques

Transport de marchandises : limiter les conflits d'usage

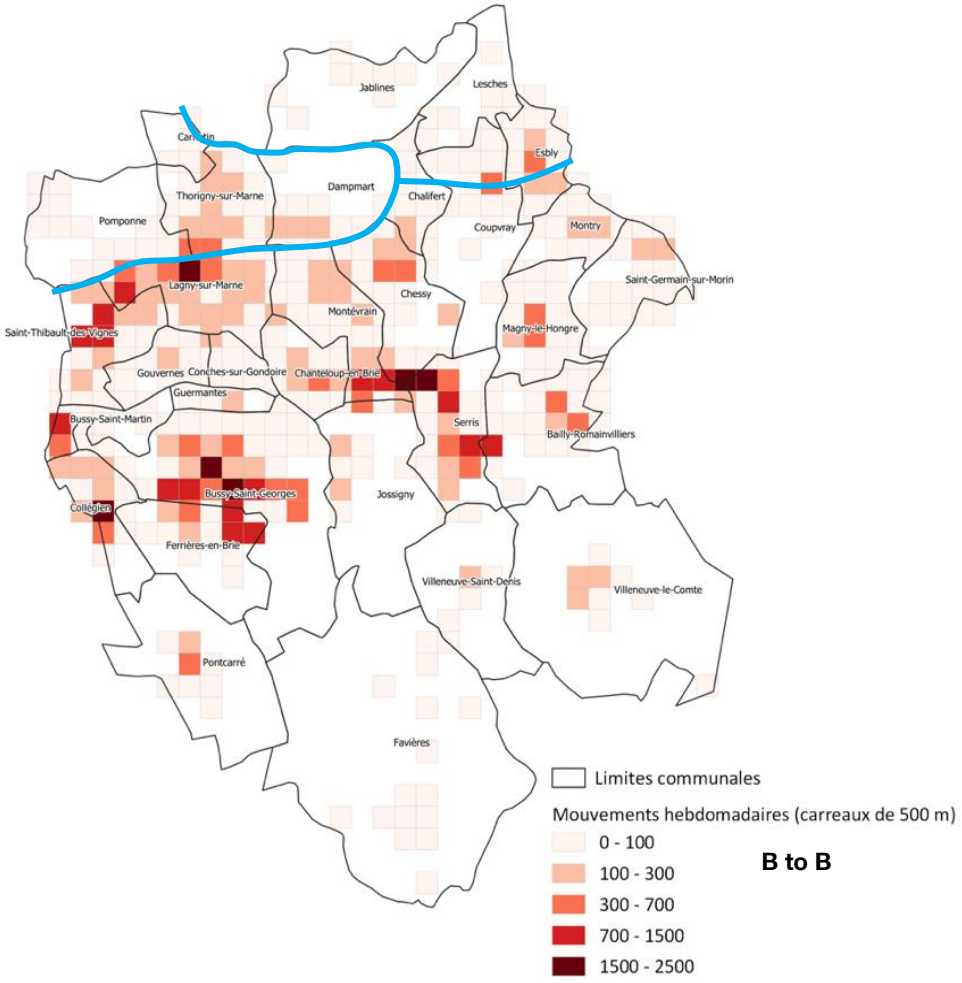
Quelques « points chauds » logistiques sur le territoire et à proximité



- Port de Lagny-sur-Marne, potentiel de report modal ;
- Quai à usage partagé d'Esbly (ValFrance), problématique en termes d'accès routier ;
- Les infrastructures ferroviaires en capacité d'opérer un transfert modal se localisent en marge du territoire (Chelles - Vaires-sur-Marne, Tournan-en-Brie, Emerainville, Villiers-s/-Marne).

- *NB : Port de Coupvray : port de plaisance existant, mais pas de volonté de développer son usage pour des fonctions logistiques qui ne seraient pas compatibles.*

Diagnostic des flux de marchandises actuels sur le territoire



B to B

B to B :

- 73'500 mouvements hebdomadaires sur l'ensemble du territoire, **soit 13'900 mouvements quotidiens ;**
- Les secteurs du **commerce de gros et le petit commerce sont les principaux générateurs de mouvements ;**
- **53 % des mouvements sont réalisés en compte d'autrui*.**

B to C (achats découplés) :

- 35'700 mouvements hebdomadaires, soit **6'700 mouvements quotidiens**
- **Mode de gestion des mouvements :**
  - 41% : compte d'autrui*
  - 41% : compte propre destinataire
  - 18% : compte propre expéditeur

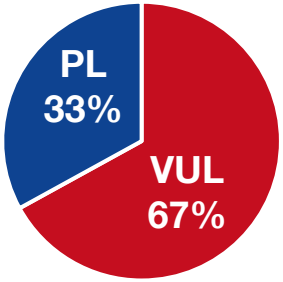
- Enjeu de maintenir cette part de flux réalisés en compte d'autrui, car il s'agit des flux les plus optimisés

**Le transport est dit pour « compte d'autrui » si le véhicule utilisé pour transporter la charge des marchandises appartenant à des entreprises n'appartient pas au même groupe. Dans le cas contraire, il s'agit de transport pour « compte propre ».*

Le trafic généré par le transport de marchandises

B to B :

- La majorité des mouvements est réalisée en véhicule utilitaire léger (VUL) (67 % des mouvements).
- Chaque jour, un maximum de 2 300 véhicules sillonneraient le territoire d'étude pour livrer ou enlever des marchandises auprès des établissements.
- La majorité des mouvements est réalisée en tournée (75 % des mouvements).
- Marne-la-Vallée est « victime » de l'activité du territoire alentour en référence aux flux de transit qui le traversent

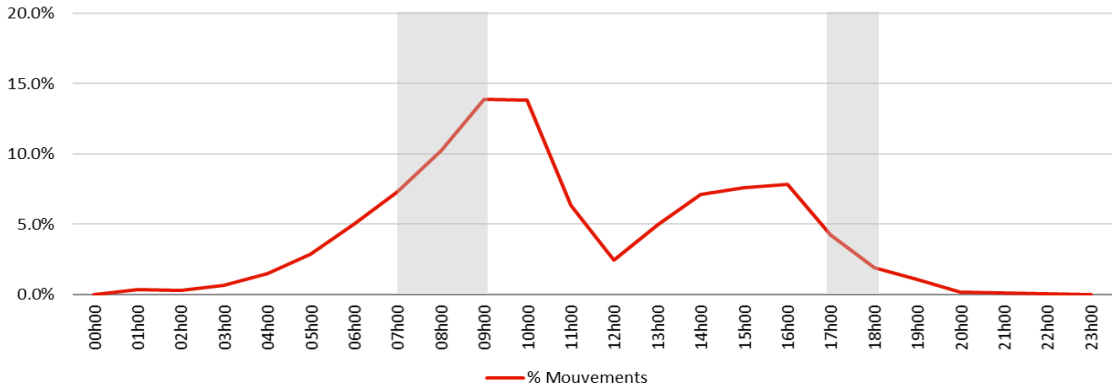


Répartition des mouvements selon le type de véhicule

B to C :

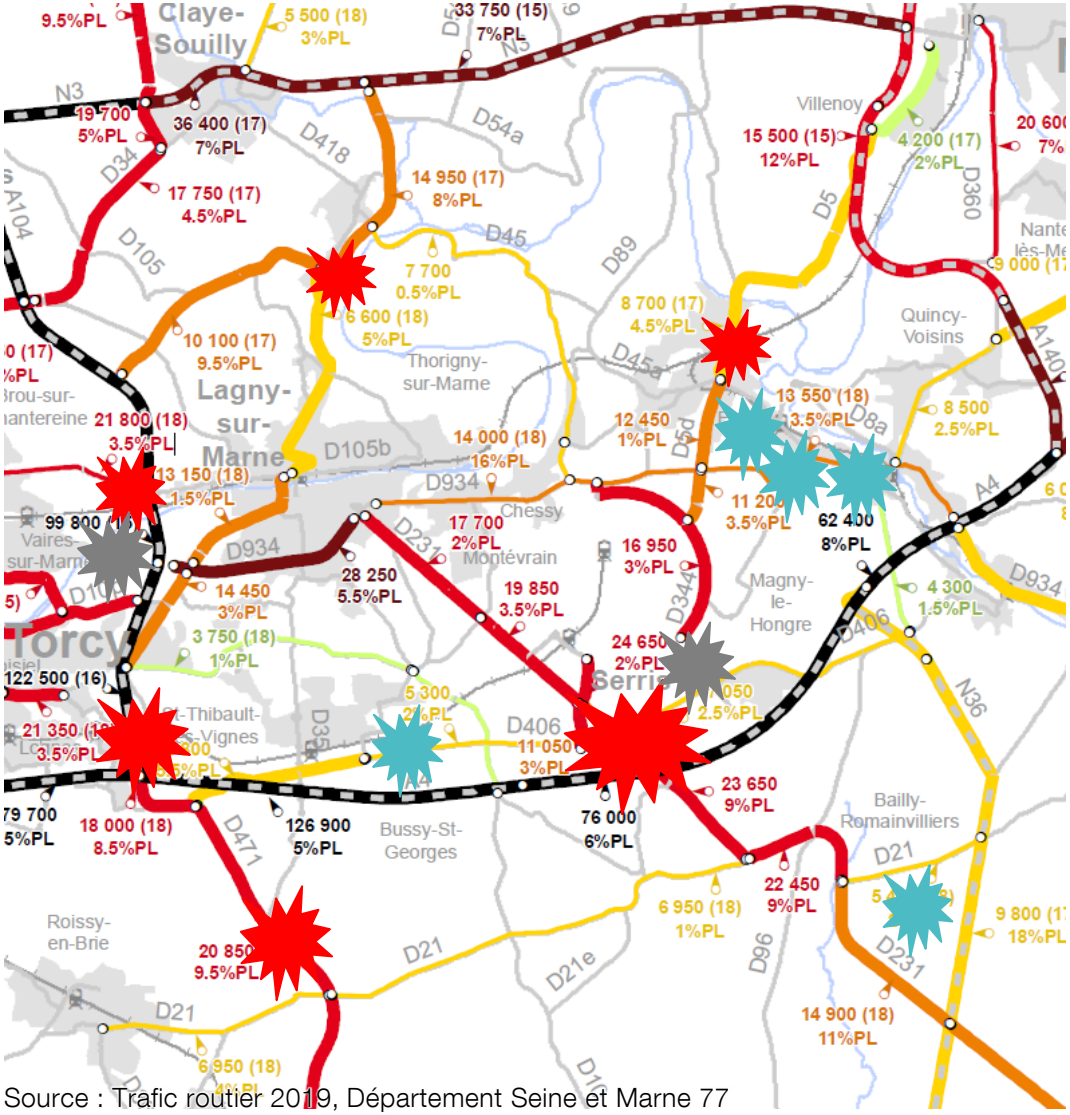
- Très majoritairement des VUL.

- Problème des horaires de livraisons : conflits d'usage de l'espace public pour le stationnement (accueil des véhicules de livraison)



Répartition horaire des mouvements

Les problématiques ressenties sur le territoire



Source : Trafic routier 2019, Département Seine et Marne 77

20 communes sur 31 impactées

- 15 communes évoquent des problématiques de transit ;
- 10 communes présentent des enjeux de livraisons du dernier kilomètre ;
- 2 communes évoquent également des enjeux de flux poids lourds en lien avec des chantiers ;

Communes rurales vs urbaines

- Le sujet du transit touche principalement les communes rurales ;
- Les enjeux de livraisons concernent en majorité les communes urbaines.

(Source : synthèse des consultations des 31 communes du territoire, Transitec/Jonction, 2021)

Types d'impacts flux :



Synthèse

Transport de marchandises : une accessibilité à améliorer et un report modal à favoriser

L'accessibilité du territoire est difficile pour les transporteurs de marchandises : les gabarits de rue sont parfois trop étroits, les plages horaires ne sont pas toujours adaptées, le stationnement est difficile. Par exemple : les horaires de livraisons induisent des conflits d'usage avec les autres modes sur l'espace public et le stationnement, les horaires d'accès autorisés sont différents d'une commune à l'autre, aucun stationnement n'est prévu pour les véhicules de chantiers et d'artisans.

Une augmentation des véhicules de livraisons est observée sur le territoire, en lien avec le développement du e-commerce. La gestion du dernier kilomètre amplifie également cette congestion car les dessertes terminales sont souvent réalisées en poids lourds.

Le transport de marchandises est réalisé en quasi totalité via le mode routier. Le transport fluvial est aujourd'hui limité en raison des difficultés d'accès aux infrastructures existantes (ports de Lagny, de Coupvray), notamment sur le territoire de Val d'Europe Agglomération. De plus, il n'existe plus d'installation ferroviaire de transport de marchandises sur le territoire, mais des opportunités sont présentes sur les territoires voisins (Chelles-Vaires).

Des enjeux de mobilité spécifiques

La complexité de la gouvernance, un frein pour les projets du territoire

Synthèse

La complexité de la gouvernance, un frein pour les projets du territoire

- **Une déclinaison complexe des compétences selon les sujets abordés, les acteurs concernés, les échelles du territoire et le niveau d'opérationnalité des sujets.**

- **Le stationnement,** un sujet traité par différents acteurs en fonction du type de stationnement :
  - stationnement sur voirie, défini et géré par la commune,
  - stationnement de rabattement en gare, défini et géré par la communauté d'agglomération,
  - stationnement privé des nouveaux programmes, défini par les aménageurs sous les contraintes communales (PLU), puis géré par des acteurs privés.

  ➔ **Une multiplicité d'acteurs qui dessert une réflexion globale et élargie du sujet.**

- **Des spécificités de gouvernance sur le territoire :**
  - Le syndicat qui est à la fois :
    - un acteur supplémentaire ;
    - un facilitateur de la communication entre les autres acteurs du territoire.
  - La présence de l'aménageur EPA, qui est le principal acteur en charge du développement du territoire.

Synthèse et orientations

Synthèses des problématiques

- **Développement du territoire et évolution de la mobilité :** Une absence de vision globale des effets de l'urbanisation importante du territoire sur la mobilité, qui risque d'entrainer une perte d'accessibilité.

- **Des alternatives à la voiture individuelle à améliorer :**
  - Un **réseau de transports en commun lourd** dont la fréquentation déjà élevée va continuer d'augmenter : une nécessité d'améliorer encore l'intermodalité et le rabattement existants (gares routières saturés, P+R sous-utilisés).
  - Un **réseau de bus** qui assure aujourd'hui une desserte fine du territoire, mais dont l'offre peu attractive n'incite pas au report modal. Ses performances sont impactées par l'augmentation du trafic routier, en l'absence d'aménagements dédiés.
  - Le **transport à la demande**, un service de proximité globalement peu utilisé qui doit être repensé en cohérence avec l'évolution du réseau bus.



Pour les répondants résidents du territoire, les défis du PDUIF prioritaires sont les suivants :

1- Rendre **accessible** aux personnes à mobilité réduite l'ensemble de la chaîne de déplacement

2- Rendre les **transports collectifs** plus attractifs

3- Construire une ville plus favorable aux **déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs**

Synthèses des problématiques

- **Des alternatives à la voiture individuelle à améliorer (suite) :**
  - **Modes actifs** :
    - des usages actuellement faibles mais des actions majeures en cours de réalisation (schémas cyclables, passerelle, …).
    - quelques coupures urbaines qui persistent en traversée de la Marne et d'axes routiers structurants.
  - **Ecomobilité et covoiturage** : des alternatives en progression mais dont le niveau d'opportunité reste encore à évaluer.
  - **Management de la mobilité** : des outils existants mais des impacts limités sur les usages, un manque de ressource. Un besoin de développer considérablement ces outils et initiatives pour encourager le report modal et améliorer la facilité d'usage pour tous les publics.
- **Stationnement :** un levier majeur, actuellement peu contraignant sur l'automobile. Une nécessité d'anticiper progressivement l'avenir afin de changer les comportements, notamment pour les nouveaux habitants.
- **Gouvernance :** une déclinaison complexe des compétences selon les sujets abordés, les acteurs concernés, les échelles du territoire et le niveau d'opérationnalité des sujets, constituant un frein pour les projets du territoire.

Synthèses des problématiques

Des mobilités spécifiques pour lesquels une stratégie reste à définir :

- **Accessibilité des PMR :** des actions à poursuivre à l'échelle communale et intercommunale.
- **Mobilité scolaire :** manque d'une stratégie globale du déploiement des établissements scolaires en lien avec le développement du territoire, et de prise en compte des conditions de desserte de chaque établissement dans les paramètres d'évolution de la carte scolaire.
- **Mobilité touristique :**
  - Des solutions de mobilité tous publics peu adaptées aux besoins des touristes du territoire, qui se déplacent majoritairement en voiture ou via les « circuits Disney ».
  - Des réflexions à mener sur la stratégie de développement du tourisme du territoire et les solutions de mobilité qui devront l'accompagner.
- **Transport de marchandises :**
  - Des nuisances et conflits d'usages ressentis.
  - Des alternatives au transport de marchandises routier actuellement inutilisables, mais des opportunités en faveur du transport fluvial (avec la présence de la Marne) et du transport ferroviaire en lien avec les territoires voisins.

Proposition d'orientations

- **Augmenter l'usage des transports collectifs lourds**
  - Favoriser le rabattement en vélo et en bus sur les gares du territoire
  - Trouver un équilibre pour permettre le rabattement automobile sur les gares du territoire tout en incitant à l'usage des autres modes
  - Améliorer les conditions d'intermodalité au niveau des gares
- **Optimiser le réseau bus pour qu'il incite au report modal**
  - Améliorer la performance et l'attractivité du réseau bus, notamment en :
    - engageant la réalisation d'aménagements favorisant la vitesse commerciale des bus
    - développant des lignes fortes sur les secteurs denses et du TAD sur les secteurs peu denses ?
  - Réinterroger les objectifs et les modalités pratiques du TAD, en articulation avec les optimisations du réseau bus
- **Augmenter le report modal vers les modes actifs, en particulier pour les déplacements internes au Syndicat**
  - Réaliser les actions inscrites aux schémas cyclables
  - Résorber les coupures piétonnes résiduelles
- **Développer les services et le management de la mobilité**
  - Poursuivre le déploiement des réseaux d'écomobilité et améliorer leur attractivité, selon les niveaux d'opportunité étudiés
  - Informer, sensibiliser et promouvoir l'usage des modes alternatifs pour l'ensemble des publics (entreprises, scolaires, nouveaux arrivants, touristes, …)

L'avenir des déplacements pour les répondants :

- Une **mobilité plus respectueuse de l'environnement** pour plus de **90%** d'entre eux.
- **Le vélo et la marche pour 80%** d'entre eux.

Proposition d'orientations

- **Stationnement**
  - Réduire les conflits d'usage sur l'espace public en mettant en place une politique adaptée
  - Anticiper progressivement une contrainte sur le stationnement privé dans les cœurs urbains, parallèlement au renforcement des alternatives à la voiture individuelle
- **Gouvernance :** Améliorer les processus de gouvernance afin de faciliter la réalisation des actions
- **Mobilité scolaire :** Assurer la desserte des établissement scolaires actuels et projetés (particulièrement collèges / lycées) en intégrant ce paramètre aux critères d'évolution de la carte scolaire
- **Mobilité touristique**
  - Faciliter les déplacements des visiteurs sur le territoire en valorisant l'ensemble des solutions de mobilité existantes
  - Approfondir les réflexions sur les opportunités du territoire en lien avec son attractivité touristique
- **Transport de marchandises**
  - Limiter les nuisances et conflits d'usages ressentis, sans toutefois décourager les transporteurs
  - Développer des alternatives au transport de marchandises routier (opportunités en faveur du transport fluvial et du transport ferroviaire).

TRANSITEC
optimiseurs de mobilité · depuis 1954

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils
28, rue Sainte Foy · F-75002 PARIS
T +33 (0)1 43 48 36 59 · F +33 (0)4 72 37 88 59
paris@transitec.net · www.transitec.net

Plan Local des Mobilités Marne-la-Vallée