

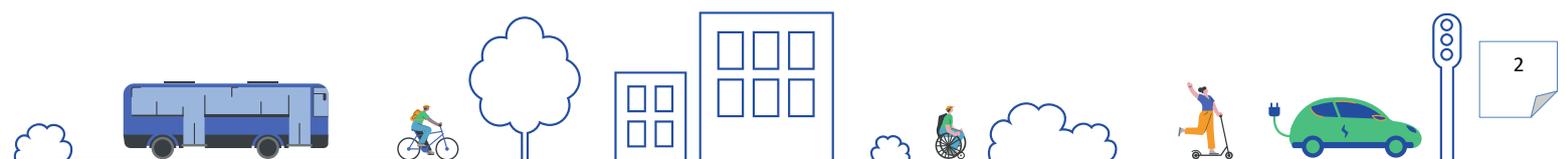


Plan Local des Mobilités de Marne-la-Vallée



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
Le plan d'actions	15



Le contexte de la démarche

Un nouveau Plan Local des Mobilités

Qu'est-ce que le PLM ?

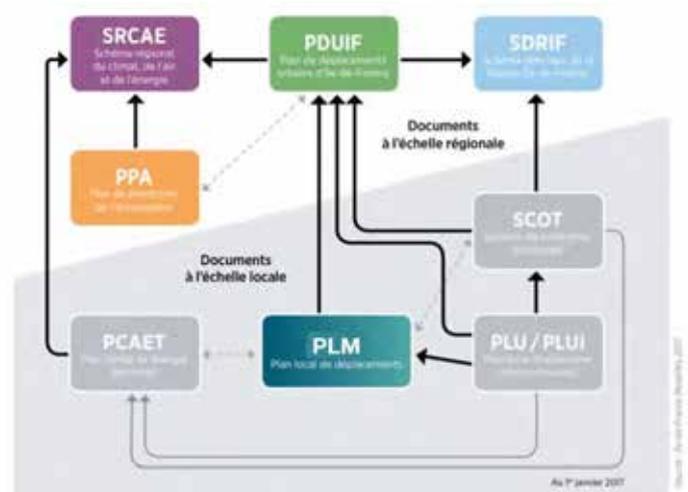
Le Plan Local des Mobilités (PLM) est une **déclinaison locale du Plan des Déplacements Urbains d'Ile-de-France**. Il s'agit d'un outil de planification de la mobilité qui définit les principes d'organisation du transport et du stationnement, des personnes et des marchandises à l'échelle du territoire 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'Ile-de-France, le Schéma directeur de la région Île-de-France et le Schéma régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie en Île-de-France**.

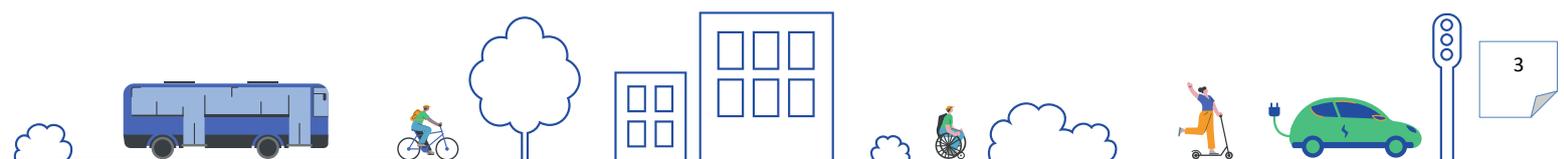
Il est nécessaire d'assurer la **cohérence entre le PLM et le Plan Climat Air Énergie Territorial, le Schéma de Cohérence Territoriale, le Contrat de Développement Territorial et le Schéma Régional de Cohérence Écologique**.

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.



- Est compatible avec
- Prend en compte
- ← - - - → Cohérence à assurer (pas de lien réglementaire)
- Document établi par la Région et l'État
- Document établi par la Région
- Document établi par l'État
- Document établi par les communes, les EPCI, les EPT ou la Métropole du Grand Paris
- Document établi par les EPCI, les EPT ou des syndicats mixtes

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



Objectifs du PDUIF et volet socle

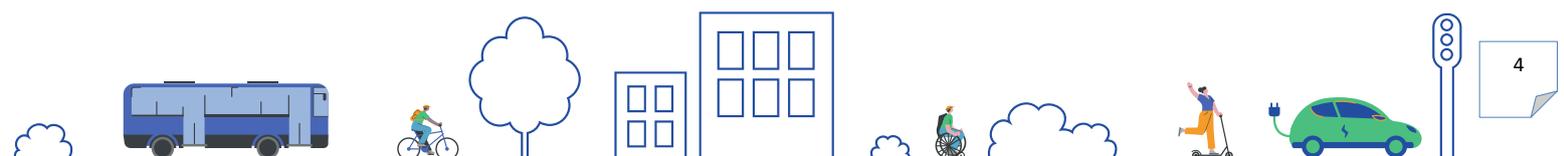
Le PDUIF approuvé en 2014, et sa feuille de route révisée en 2017, visent à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement, de la santé et de la qualité de vie. Afin d'atteindre l'objectif de réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre, **le 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 :

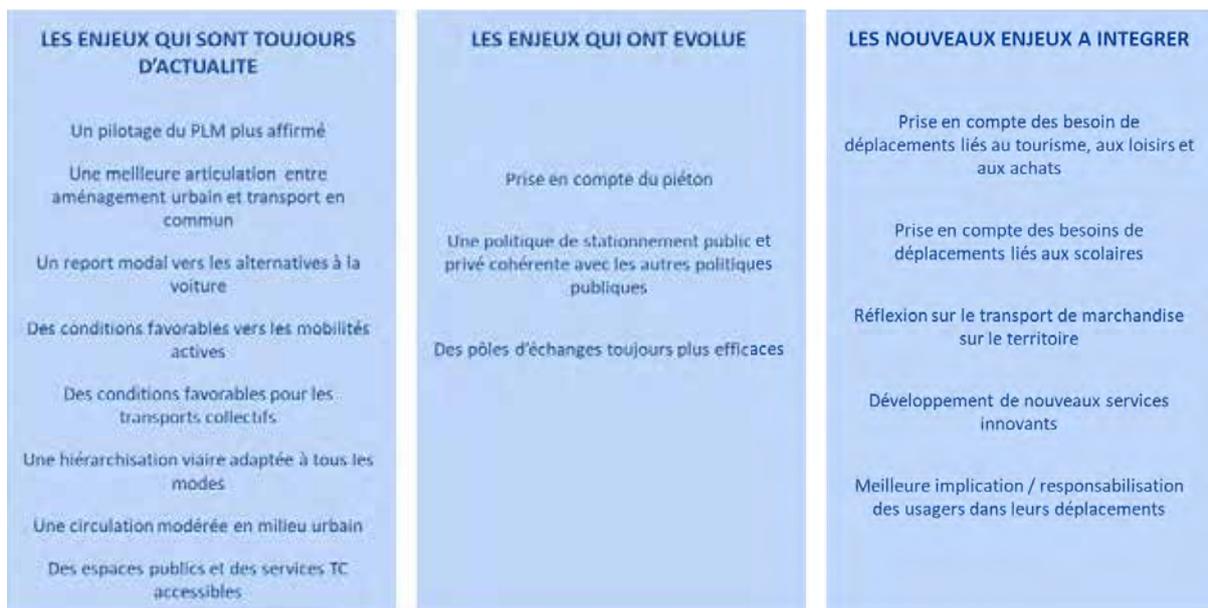
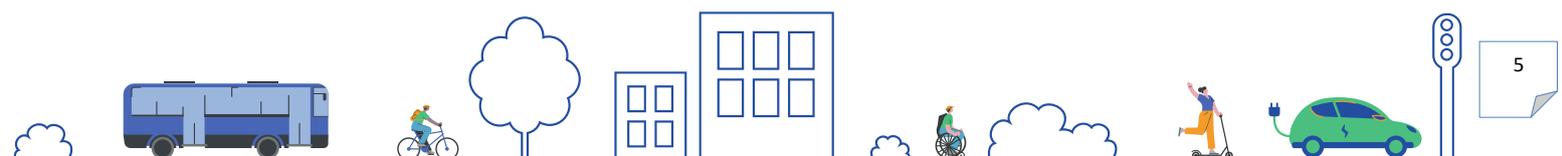
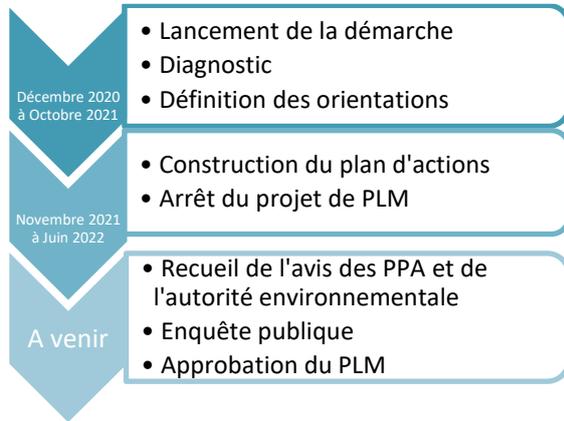


Figure 3 : Les enjeux à approfondir pour le nouveau PLM (source : évaluation du PLD de 2008, SIT)



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'utilisateurs, 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'efficacité, 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

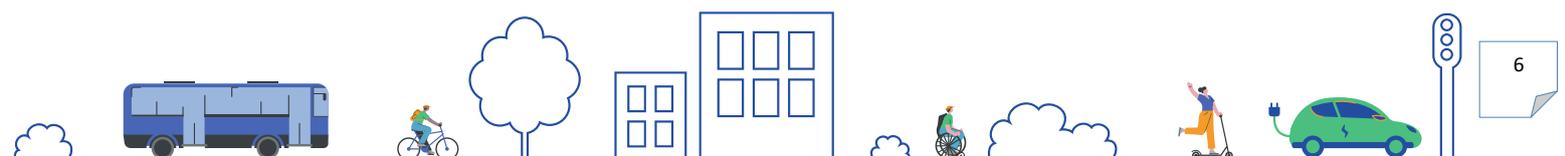
Deux enquêtes visant à recueillir la perception et les attentes de la population ont été menées :

- **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'Île 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, ...).

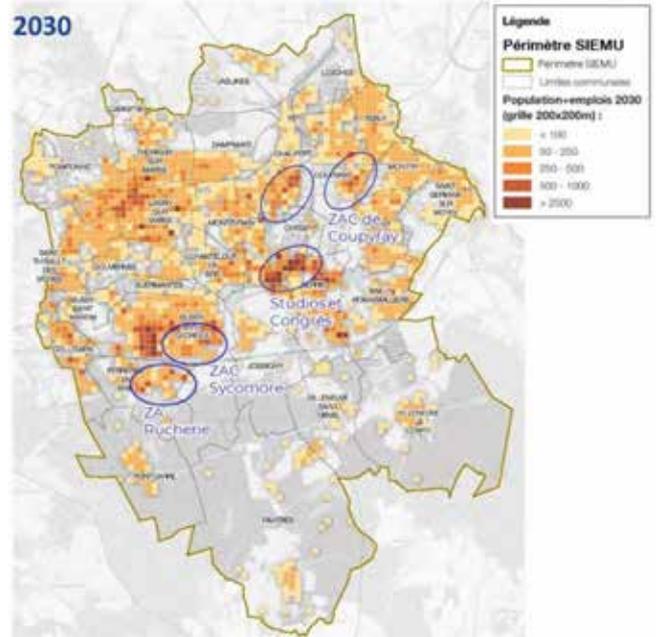


Figure 4 : Densité de population + emplois attendue à horizon 2030 sur le territoire (Source : Insee + données EPA)

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.

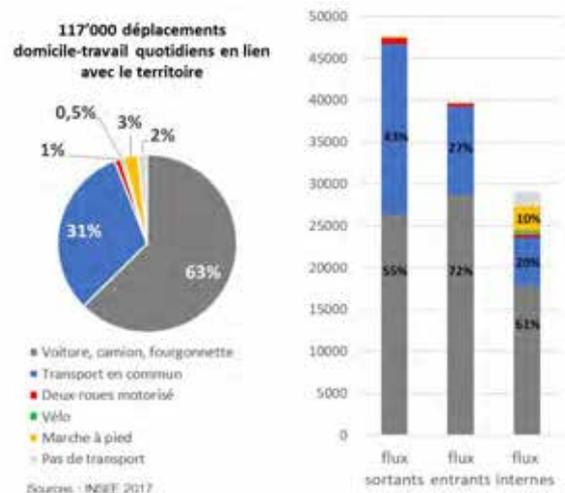
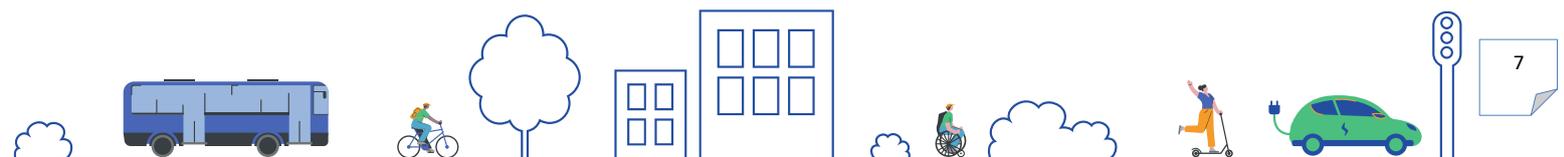


Figure 5 : Part modale des déplacements sur le territoire pour les déplacements domicile-travail (source : Insee, 2017)



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.

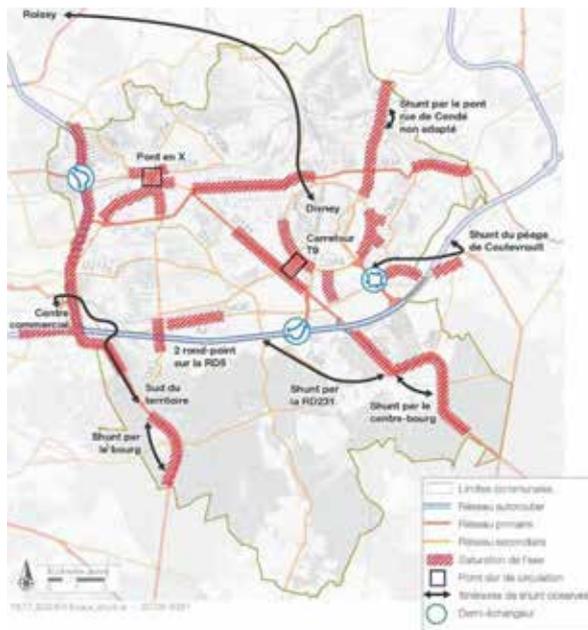


Figure 6 : Enjeux actuels de saturations et de shunts (source : entretiens menés auprès des communes d'avril à juin 2021 et Google Traffic)

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.

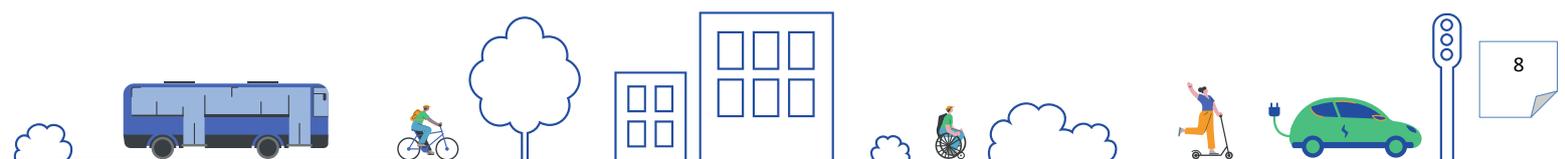
En effet, près de 25% des déplacements domicile-travail sont réalisés actuellement à l'intérieur du territoire du SIEMU. Ces déplacements de courte et moyenne distances présentent un fort potentiel de report vers le vélo et le bus.

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'Esblly.

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

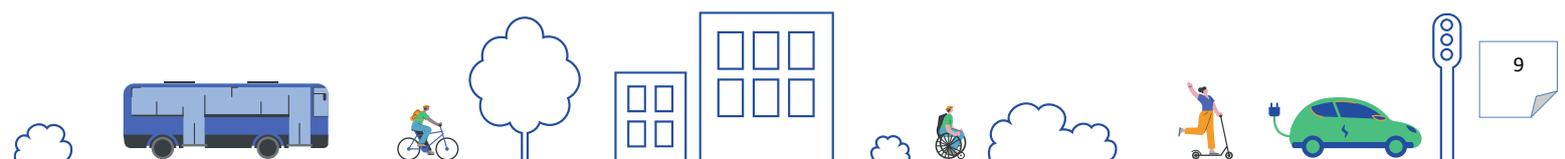
A noter également que la gare de Marne-la-Vallée – Chessy accueille des flux nationaux voire internationaux, en lien avec sa desserte TGV et la proximité immédiate du parc d'attractions Disneyland Paris (plus de 5 millions de voyageurs par an sur l'offre TGV/Ouigo). Lors des arrivées de ces trains, les 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 :

- 5 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),
- 10 ont déjà réalisé un PAVE,
- 16 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'ecomobilité 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**

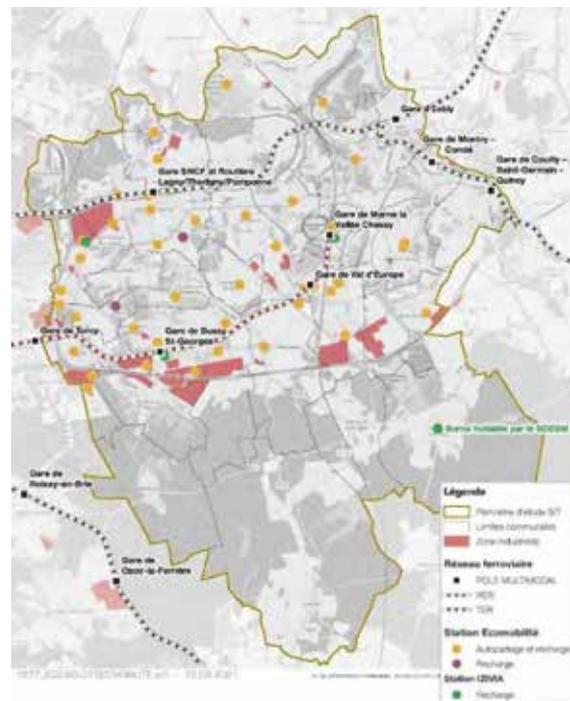
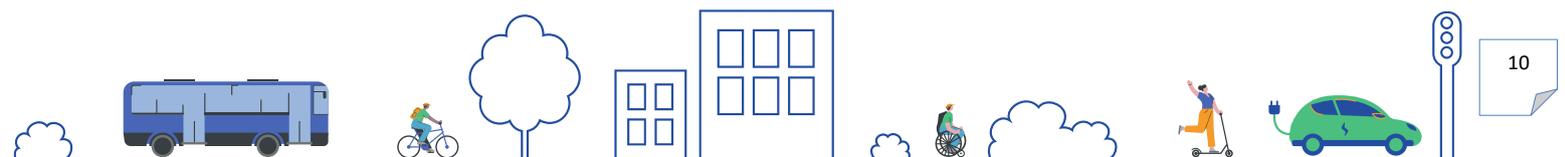


Figure 7 : Localisation des stations d'autopartage et de recharge électrique du territoire

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**



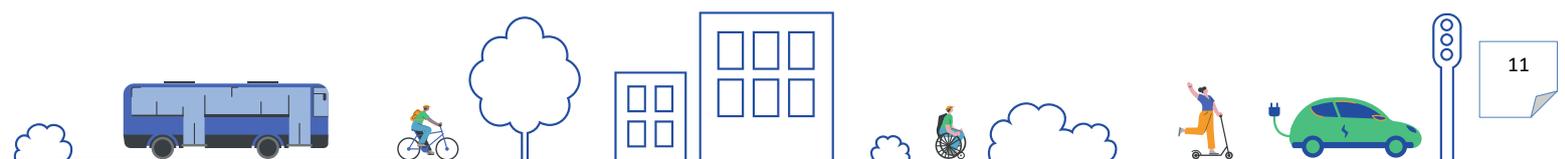
management de la mobilité, notamment auprès des entreprises, devra permettre de faire émerger cette pratique.

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'Île-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 : réglementation et contrôle, accompagné de la valorisation des parkings privés.

De plus, dans les cœurs urbains, aller peu à peu vers une maîtrise des constructions de stationnement privé est un réel enjeu afin de maîtriser 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.

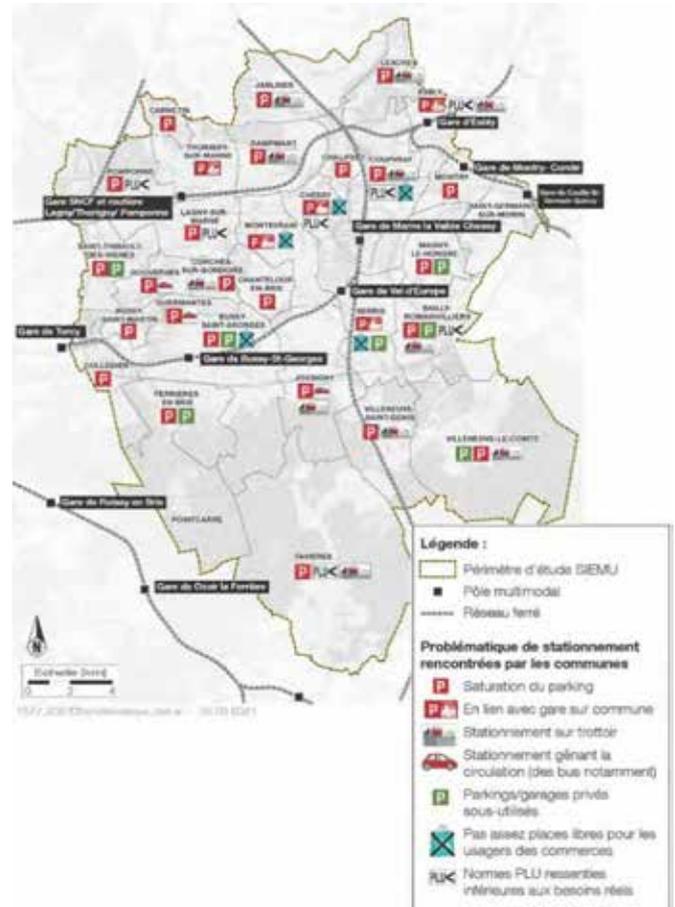
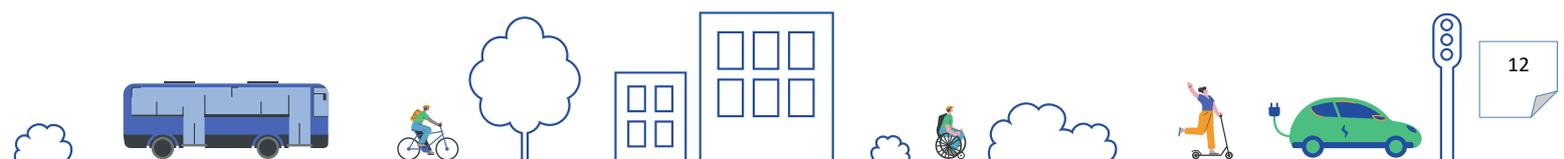


Figure 8 : Synthèse des problématiques de stationnement ressenties par les communes (source : entretiens communes)



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'Île 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).

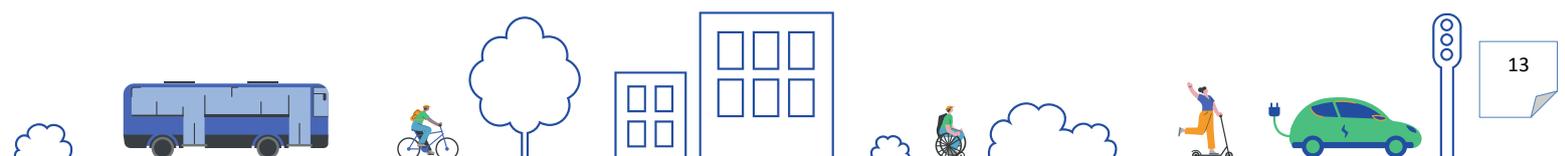
Toutefois, bien que les paramètres d'évolution de la carte scolaire soient de natures diverses (mixité sociale ...), ceux-ci devront également tenir compte des conditions de desserte de chaque établissement scolaire afin de favoriser les déplacements à pied, vélo ou en bus.

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.

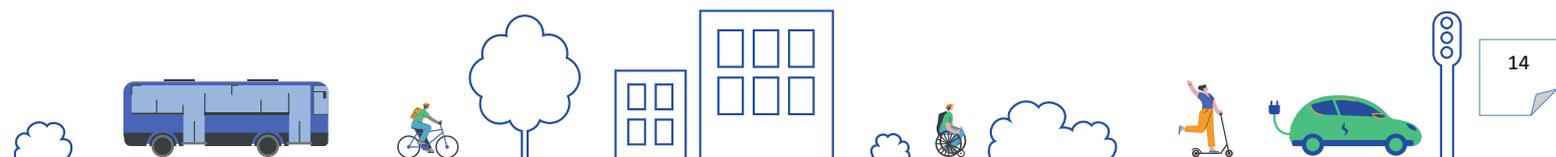
Enfin, les alternatives au transport routier sont encore peu développées. Le transport fluvial est aujourd'hui limité en raison des difficultés d'accès aux infrastructures existantes (port de Lagny-sur-Marne), notamment sur le territoire de Val d'Europe Agglomération. **De plus, il n'existe plus aujourd'hui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



Le plan d'actions

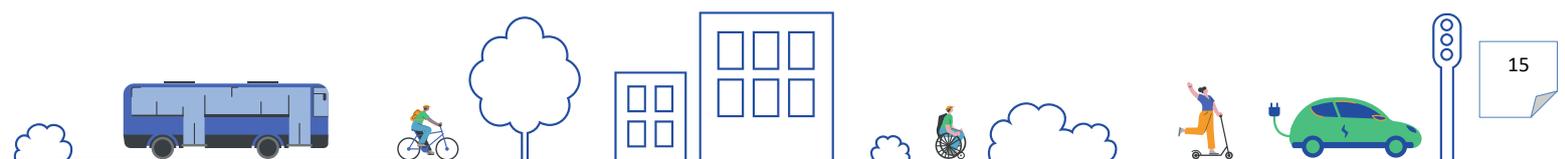
Le plan d'actions du PLM est structuré en 8 axes stratégiques et 25 fiches actions réparties selon ces axes :

- 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 d'avancement tout au long de la démarche.



AXE A : Partage de l'espace publicp17

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.....p18
- 02. Améliorer l'accessibilité PMR de l'espace public.....p23
- 03. Limiter les stationnements gênants pour donner plus de place aux autres modes.....p30

AXE B : Vélo.....p33

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.....p34
- 05. Développer un réseau d'itinéraires cyclables qualitatif.....p37
- 06. Développer une offre de stationnement vélo diversifiée.....p43
- 07. Développer les services et la communication autour du vélo.....p46

AXE C : Réseau bus.....p49

Faire du bus un mode compétitif dans les cœurs urbains

- 08. Améliorer la performance et le confort du réseau busp50
- 09. Redéployer l'offre bus pour mieux répondre aux besoins.....p58
- 10. Accompagner la concrétisation du projet de TCSP EVE.....p61
- 11. Améliorer l'accessibilité PMR du réseau bus.....p63

AXE D : Intermodalité.....p70

Améliorer l'intermodalité des pôles d'échanges multimodaux

- 12. Optimiser le fonctionnement des pôles d'échanges.....p71
- 13. Permettre le rabattement en véhicule particulier sur les gares du territoire tout en incitant à l'usage des autres modes.....p74

AXE E : Automobile.....p76

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.....p77
- 15. Améliorer la sécurité routière.....p81
- 16. Mettre le stationnement automobile au service d'une politique de mobilité durable.....p84

AXE F : Management et services de mobilité.....p91

Susciter les changements de pratiques de mobilité

- 17. Favoriser le développement des mobilités innovantes et partagéesp92
- 18. Promouvoir le panel des solutions de mobilités auprès des entreprises, nouveaux arrivants et touristes.....p97
- 19. Mobilité scolaire : encourager l'éveil d'une conscience citoyenne en matière d'éco-mobilité.....p101

AXE G : Marchandises.....p104

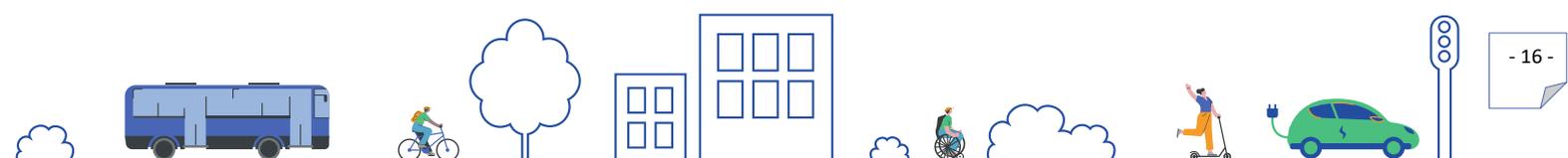
Optimiser le transport de marchandises

- 20. Encadrer les réflexions autour de l'organisation du transport de marchandises.....p105
- 21. Adapter la réglementation pour faciliter le transport de marchandises.....p108
- 22. Favoriser le report modal pour soutenir le développement d'une logistique durable...p111

AXE E : Pilotage, animation et suivi des politiques de déplacement....p114

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.....p115
- 24. Coordonner les acteurs locaux des mobilités.....p118
- 25. Evaluer et partager les effets des politiques de déplacements.....p121





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 modes, et en particulier avec les modes motorisés, et ainsi favoriser l'usage des modes actifs. 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

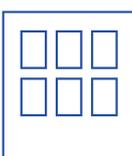
zone pacifiée » est atteint sur le territoire : les communes de Thorigny-sur-Marne, Montévrain, Lagny-sur-Marne, Bussy-Saint-Georges possèdent chacune des secteurs pacifiés.

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

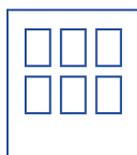
- Augmenter l'usage des modes actifs, en particulier pour les déplacements internes au territoire du Syndicat
- Redonner la priorité aux modes actifs sur la voirie
- Sécuriser l'espace public aux abords d'établissements sensibles (notamment aux abords de tous les équipements scolaires)





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. Cette 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).
- **Mettre en place les zones apaisées ciblées.** A l'horizon du PLM, 14 communes s'engagent à étudier et / ou réaliser des travaux d'apaisement de de leur territoire. Cette action comprend également la mise en place de signalétique et d'aménagements si nécessaire. La localisation des zones à apaiser est précisée en annexe de la présente fiche action.
- **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





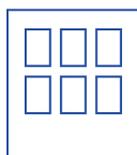
Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Action	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
	CT 2023-2024	MT 2025-2028				
Supprimer les places de stationnement à moins de 5 m des passages piétons	X	X	Non communiqué	Communes		
Mettre en place les zones apaisées ciblées	X	X	Cf annexe fiche action	Communes		CAMG, VEA, CC Val Briard
Apaiser systématiquement la voirie à proximité des établissements scolaires	X		Non communiqué	Communes	CD77, Région	SIEMU, Exploitant réseau bus MLV
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
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



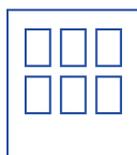
Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

- Linéaire de voiries apaisées sur le territoire, avec précisions sur la solution retenue (zone 30, zone de rencontre, etc.)
- Mesure des vitesses effectives de circulation des véhicules sur certains axes
- Nombre de communications faites auprès des habitants par communes
- Nombre de rencontres entre communes pour partager des bonnes pratiques et retours d'expériences



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

Commune	Etudes d'apaisement		Travaux d'apaisement	
	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)	30 000 €
			Rue de la Jonchère (mise en sens unique)	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 €



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, 10 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, 15 communes sont dans l'obligation de réaliser un PAVE.

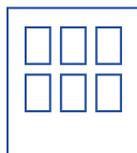
Le SDA impose également la mise en accessibilité des arrêts des lignes prioritaires (cf. fiche action 11).

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 2023.



Principal objectif visé

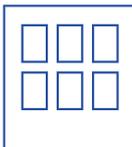
- Poursuivre la mise en accessibilité PMR des voiries du territoire, en ciblant les secteurs prioritaires, notamment les voiries à proximité des arrêts de bus
- Répondre aux obligations réglementaires concernant la mise en accessibilité de l'espace public





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, d'ici 2023.** 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 4 communes de Bailly-Romainvilliers, Favières, Pomponne, Thorigny-sur-Marne 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).
- **Proposer un accompagnement technique pour les communes pour la mise en accessibilité de l'espace public (diagnostic, PAVE, réalisation).** La DDT 77 pourra assurer ce rôle d'accompagnateur sur le plan technique et ainsi faciliter la mise en accessibilité de la voirie au sein des communes.
- **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.





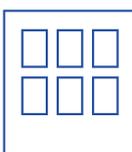
Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
	CT 2023-2024	MT 2025-2028				
Diagnostiquer l'accessibilité de l'ensemble des voiries dans un périmètre de 200m autour des arrêts inscrits au SDA, d'ici 2023.	X		Coût estimatif sur l'ensemble des 31 communes : 310 000 €	CAMG, VEA, Communes, CD77		SIEMU, DDT77
Réaliser un PAVE	X		Cf détail annexe 2.3	Communes		CAMG, VEA, CC Val Briard
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		
Proposer un accompagnement technique pour les communes pour la mise en accessibilité de l'espace public (diagnostic, PAVE, réalisation)	X	X	Fonctionnement	DDT77		SIEMU, Communes
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

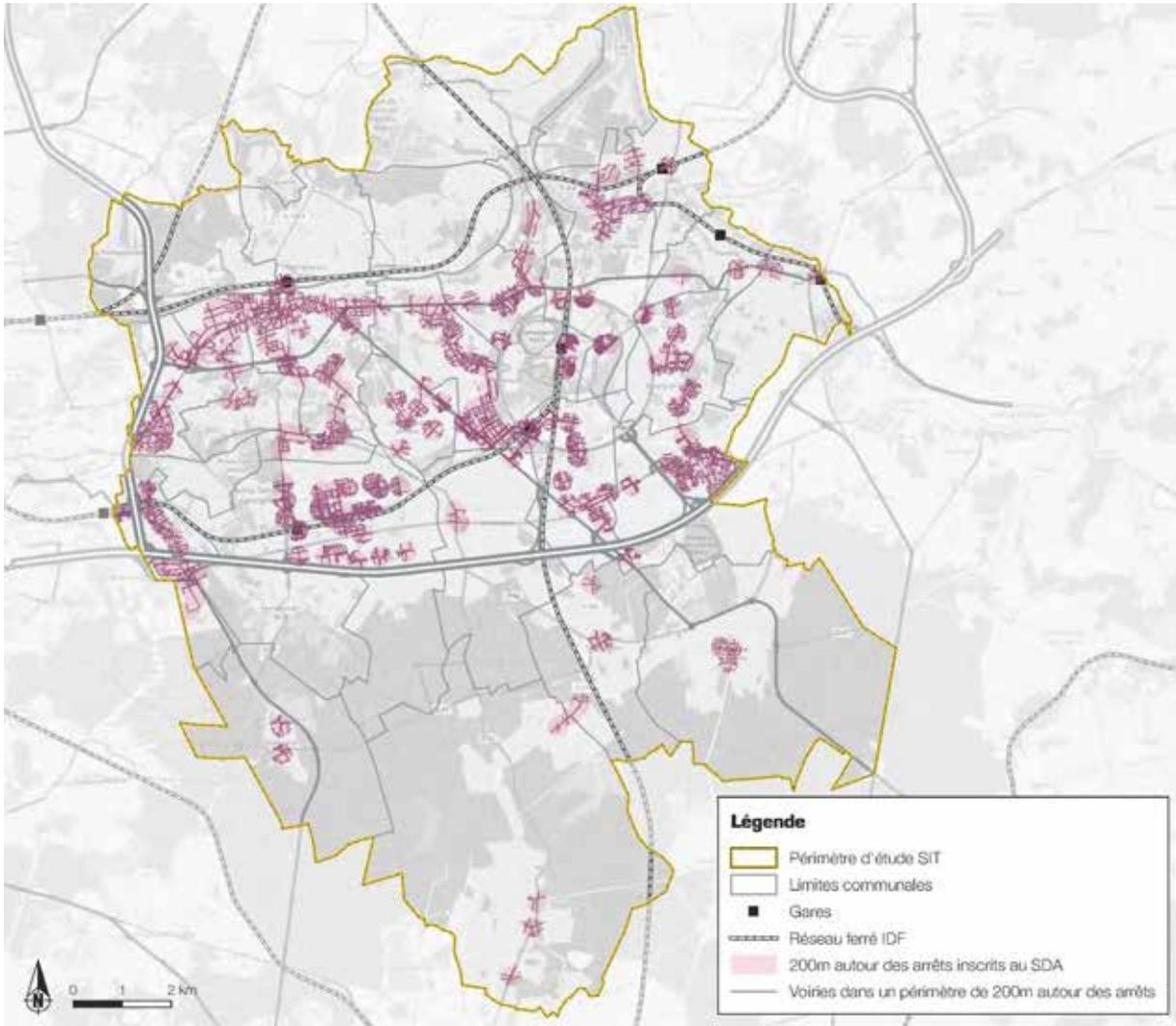


Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

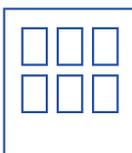
- Linéaire de voirie dont l'accessibilité a été diagnostiquée, état d'accessibilité et localisation
- Linéaire de voirie rendues accessibles, et leur localisation
- Liste des communes ayant réalisées un PAVE
- Nombre d'accompagnements techniques proposés par an
- Nombre d'actions de sensibilisation réalisées par an



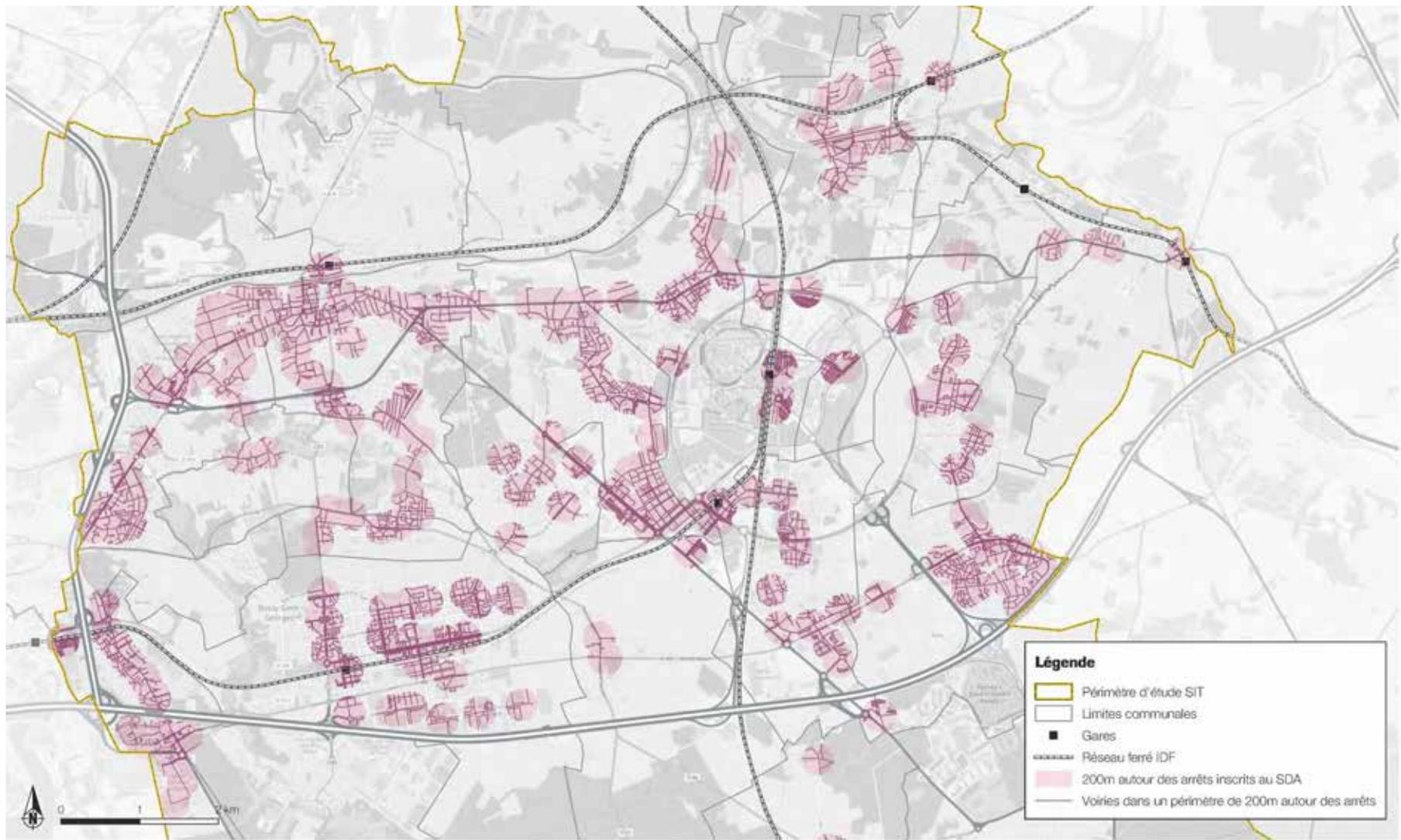
Annexe 2.1 : Voiries à diagnostiquer dans un périmètre de 200m autour des arrêts inscrits au SDA



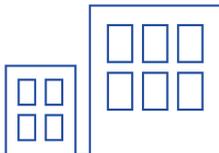
Amet_SDA_tampon200m_NEW_IDFM.pdf - 24 03 2022



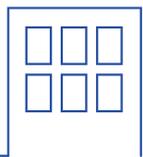
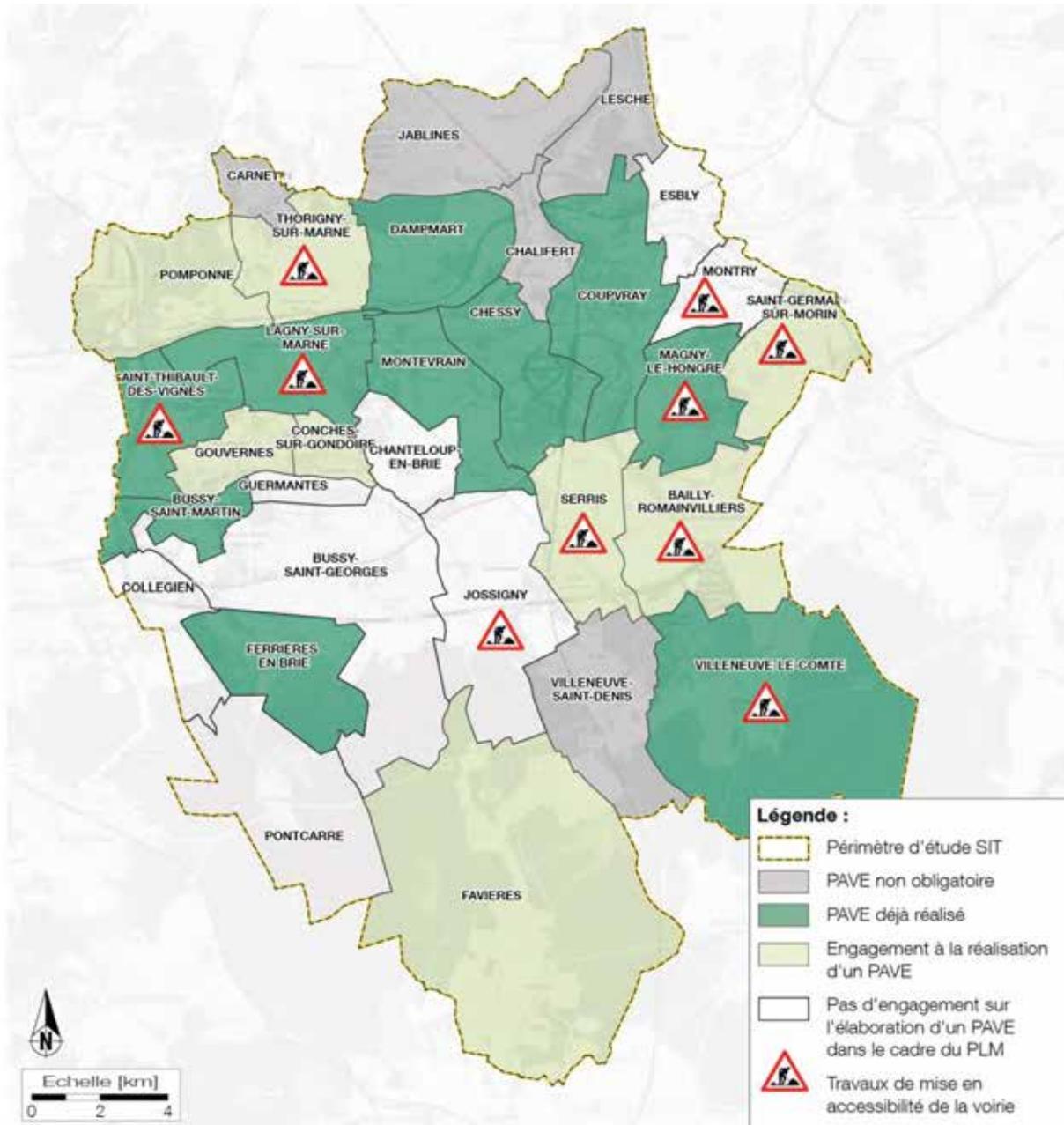
Annexe 2.2 : Voiries à diagnostiquer dans un périmètre de 200m autour des arrêts inscrits au SDA - Zoom sur le centre urbain



Arrêt_SDA_tampon200m_NEW_IDFM.pdf - 24 03 2022

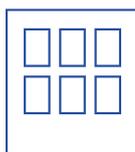


Annexe 2.3 : détail des engagement des communes pour la réalisation du PAVE et de travaux de mise en accessibilité



Communes	Réalisation d'un PAVE (Etude)		Travaux de mise en accessibilité de la voirie	
	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			
Jablins	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	Engagement	15 000 €	Pas de secteur précis identifié	20 000 €
Chanteloup-en-Brie	Pas d'engagement			
Collégien	Pas d'engagement			
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, avenue 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	Pas de retour	Pas de retour		
Chessy	Réalisé		Mise en accessibilité autour des arrêts inscrits au SDA (2024)	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, ...).

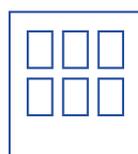
Par ailleurs, la loi d'orientation des mobilités (LOM) demande la suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons. Les collectivités ont jusqu'au 31 décembre 2026 pour la mettre en place.

Les communes possèdent la compétence de la gestion du stationnement sur leur territoire : celles-ci sont donc maîtresse 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 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 typologie 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 :

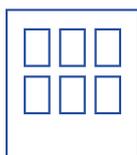
- Renforcer les moyens de contrôle existants, pour les communes ayant déjà mis en place une réglementation du stationnement

■ 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 visibilité 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.



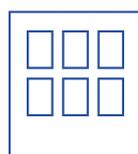
Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Action	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						
Réaliser de la pédagogie auprès des riverains et des usagers du territoire	X	X	Fonctionnement	Communes		
Renforcer le contrôle du stationnement						
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		
Assermenter un agent municipal, permettant à la commune d'être autonome en matière de contrôle du stationnement	X		Non communiqué	Communes		
Renforcer les moyens de contrôle du stationnement existants	X	X	Non communiqué	Communes		
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	X	X	A définir par commune	Communes		
Créer une aire de repos pour les chauffeurs poids lourds sur Saint-Thibault-des-Vignes.	X		Non communiqué	CAMG		SIEMU, Saint-Thibault-des-Vignes



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

- **Pour chaque commune :**
 - Suivi qualitatif des problématiques de stationnement gênant
 - Niveau d'avancement de la neutralisation des places de stationnement situées moins de 5m en amont des passages piétons
- **Nombre de communes autonomes en matière de contrôle du stationnement**



The image features a solid green background. In the center, the text "AXE B" is written in a large, white, sans-serif font. Below it, the word "Vélo" is written in a smaller, white, sans-serif font. There are two decorative white lines: one in the upper left corner that starts from the left edge, goes right, then down, then right again ending in a dot; and another in the lower right corner that starts from the right edge, goes left, then up, then left again ending in a dot.

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

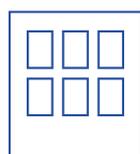
valorisation pour les modes actifs du pont SNCF entre Dampmart et Lesches, permettant de s'affranchir de la coupure créée par la Marne et par le relief du territoire.

Le territoire est également impacté par les difficultés de franchissement des infrastructures 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

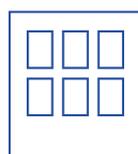
- Résorber les coupures urbaines pour les modes actifs
- Augmenter l'usage du vélo, en particulier pour les déplacements internes au territoire couvert par le Syndicat
- Favoriser des liaisons utilitaires en complément des liaisons de loisirs





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 voies ferrées du RER A ainsi que d'une 4^{ème} passerelle au sud de l'avenue René Goscinny, en franchissement du cours d'eau artificiel. (horizon 2025-2026)
- **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 maîtrises 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.
- **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.
- **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.
- **Résorber la coupure du Pont d'Annet vers l'île de loisirs de Jablines : voie verte prévue de l'entrée d'Annet jusqu'au stade 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'Île-de-France à résorber (points dur 60 dans le PDUIF).
- Réaliser des études d'opportunité ou de faisabilité concernant le projet de tunnel dans le prolongement de la rue de Paris à Bailly-Romainvilliers.





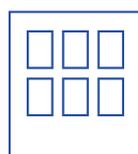
Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Action	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
	CT 2023-2024	MT 2025-2028				
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 €	Communes
Réaliser les 4 passerelles (Gosciny et Schuman) du Val d'Europe, à l'horizon 2025-2026		X	6 millions d'€	EPA	Etat, Région, EDA	VEA, Communes
Réaliser la passerelle sur le RER à Montévrain (2023-2024)	X		3,8 millions d'€	EPA		VEA, Communes
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
Poursuivre les réflexions avec la SNCF pour la valorisation du pont permettant une nouvelle liaison entre Dampmart et Lesches.	X		Fonctionnement	CAMG, SNCF		SIEMU
Résorber la coupure du Pont d'Annet vers l'île de loisirs de Jablines	X		Non communiqué	CD77		CAMG
Réaliser des études d'opportunité ou de faisabilité concernant le projet de tunnel dans le prolongement de la rue de Paris à Bailly-Romainvilliers	X	X	Non communiqué	EPA		VEA, Bailly Romainvilliers



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

- Niveau d'avancement et localisation des coupures étudiées
- Niveau d'avancement et localisation des coupures résorbées
- Nombre d'utilisateurs par jour sur les coupures résorbées (par exemple sur la nouvelle passerelle Bussy-Saint-Georges / Ferrières-en-Brie)



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.

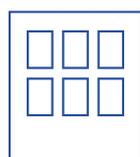
Les enjeux vélos portent ainsi principalement sur le développement d'une pratique utilitaire pour laquelle il est nécessaire d'améliorer les liaisons cyclables vers les pôles d'emplois et les pôles générateurs.

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



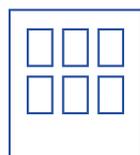


Déclinaison des mesures à mettre en place

- **Mettre en œuvre un réseau cyclable structurant à l'échelle régionale et départementale**
 - **Réaliser le tronçon Nord de la liaison A2, Paris-Chatelet – Val d'Europe 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 la voie express vélo Sud portée par l'EPA.**
Le projet de voie express vélo est 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. La voie express vélo comporte également une boucle de 4km plus au sud, desservant les ZAC Bel-Air et Rucherie.
 - **Mettre en œuvre le plan triennal 2020-2023 du plan vélo départemental :**
 - RD 934 entre Chessy et Coupvray (de la RD 5 à la RD 5a)
 - Etudes de liaisons de rabattement pour les collèges Louis Braille à Esbly et Lucie Aubrac à Montévrain
 - **Réaliser une étude de définition du plan triennal 2024-2026 du plan vélo départemental**

- **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

- **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.

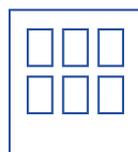


- **Réaliser des plans de jalonnement des itinéraires cyclables sur la CAMG et VEA.** L'objectif est de valoriser le réseau futur, de renforcer son attractivité, d'inciter le rabattement des vélos vers des axes sécurisés, en offrant une meilleure lisibilité du réseau aux cyclistes sur le territoire.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

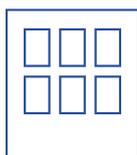


Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

	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						
Réaliser le tronçon Nord de la liaison 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
Réaliser la voie express vélo Sud portée par l'EPA		X	Coût global : 12'100'000 €	EPA	Région, Etat	VEA
Mettre en œuvre le plan triennal 2020-2023 du plan vélo départemental	X		Non communiqué	CD77		CAMG, VEA, Communes
<i>RD 934 entre Chessy et Coupvray (de la RD 5 à l'école internationale de MLV après la RD 5a)</i>	X		Non communiqué	CD77		VEA, Communes
<i>Etudes de liaisons de rabattement pour les collèges Louis Braille à Esbly et Lucie Aubrac à Montévrain</i>	X		Non communiqué	CD77		Communes, Etablissements scolaires
Réaliser une étude de définition du plan triennal 2024-2026 du plan vélo départemental	X		Fonctionnement	CD77		CAMG, VEA, Communes



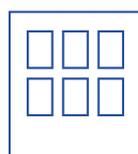
	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
	CT 2023-2024	CT 2023-2024				
Mettre en œuvre les schémas directeurs des agglomérations CAMG et VEA						
Réaliser les liaisons du SDLD de la CAMG	X	X	17 226 000 € (Phase 3 hors PLM : 4000 €)	CAMG, EPA, CD77	Région, Etat, DRIEA	Communes
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
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	Communes, Etat
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		VEA
Réaliser un plan de jalonnement des itinéraires cyclables linéaires sur CAMG	X		inclus dans le budget de mise en œuvre du SDLD	CAMG		Communes, CD77, Région
Réaliser un plan de jalonnement des itinéraires cyclables linéaires sur VEA	X		15 000 €	VEA	EPA	Communes, CD77, Région
Poursuivre l'entretien des aménagements cyclables sur Marne et Gondoire.	X	X	75 000 € /an	CAMG		Communes
Poursuivre l'entretien des aménagements sur VEA	X	X	Non communiqué	VEA		Communes
Maintenir le comité de pilotage vélo de VEA pour la phase de mise en œuvre du schéma directeur	X	X	Fonctionnement	VEA		CAMG
Maintenir le comité de pilotage vélo de la CAMG pour la phase de mise en œuvre du schéma directeur	X	X	Fonctionnement	CAMG		VEA
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						
Constituer un réseau de circulations douces dans la ZAC Montévrain Val d'Europe à Montévrain (PSO 2020-2024)	X		Non communiqué	EPA		CAMG, Montévrain
Etudier la création d'une liaison pédestre et cyclable ZAC Saint-Thibault à Saint-Thibault-des-Vignes (après 2025)		X	Non communiqué	EPA		CAMG



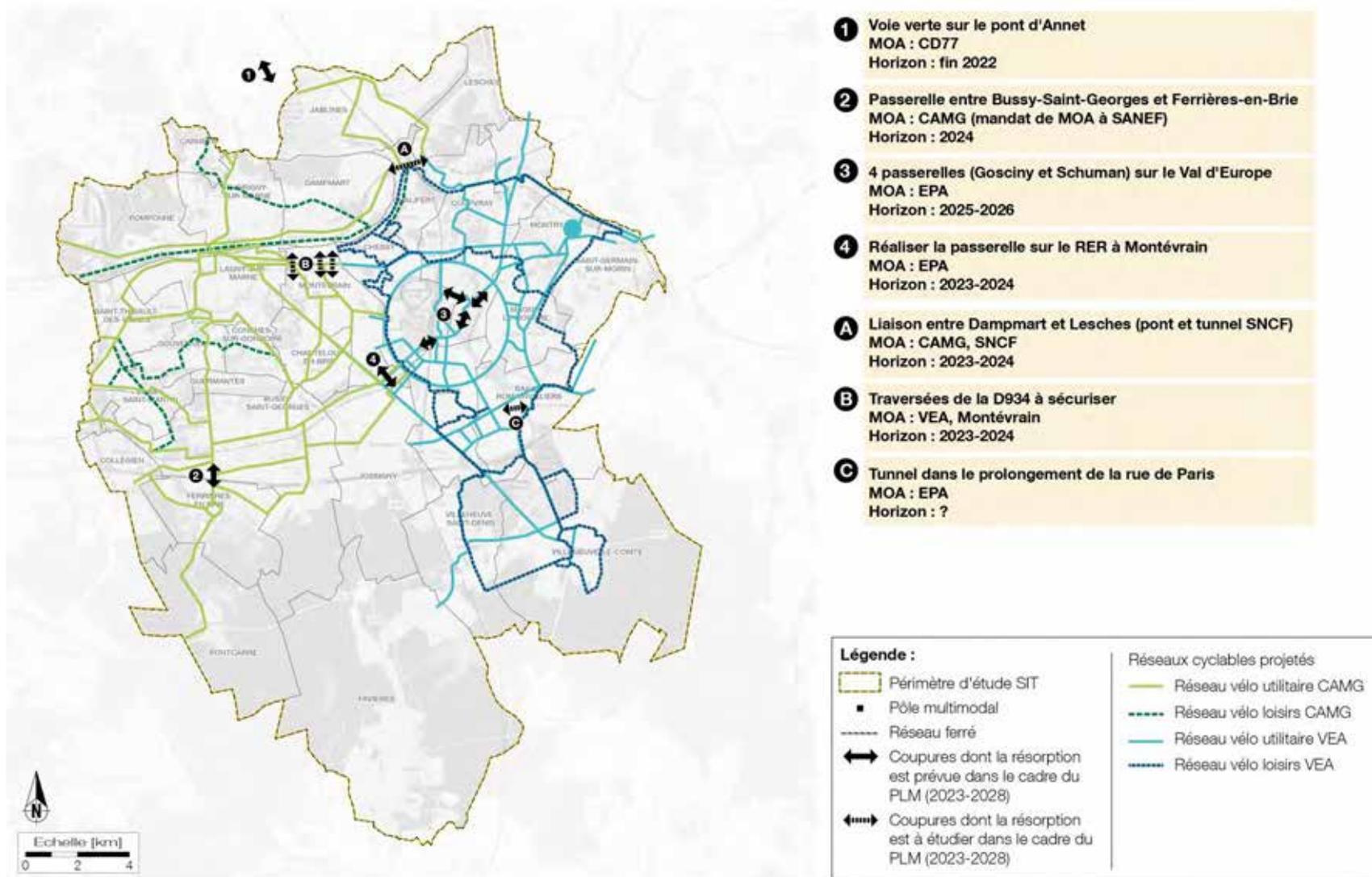


Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

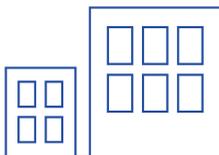
- Nombre de kilomètres d'aménagements cyclables réalisés (suivi de la cartographie et des typologies d'aménagement)
- Validation des différents documents stratégiques (notamment les plans de jalonnement)
- Nombre et fréquence des échanges organisés inter-agglomérations (notamment nombre de comités de pilotage vélo)
- Parts modales des modes actifs dans les déplacements domiciles-travail selon les données INSEE



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



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



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

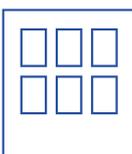
de stationnement vélo existantes sont localisées à proximité des pôles gares du territoire. Les entretiens menés avec les communes et acteurs du territoire mettent également en évidence un manque de stationnement vélo sécurisé.

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.



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

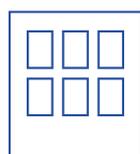
- **Remplacer l'offre de stationnement vélo existante de type pince roues sur le territoire de la CAMG et de VEA.** Ce type d'offre de stationnement est à éviter pour plusieurs raisons : dégradation des vélos (notamment voilage des roues) et sécurité plus faibles (attache unique de la roue avant).

■ Développer l'offre de stationnement vélo sur l'espace public

- **Créer 2'500 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.
- **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.** Notamment création de stationnement vélo sécurisé sur le pôle gare de Chessy (au total une quarantaine de places créées).
- **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





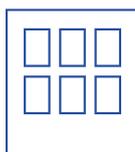
Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
	CT 2023-2024	MT 2025-2028				
Optimiser l'offre de stationnement existante						
Remplacer l'offre de stationnement vélo existante de type pince roues sur le territoire de la CAMG.	X		20 000 €	CAMG	Région	Communes
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						
Proposer 2'500 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
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
Réaliser les consignes de stationnement longues durées sécurisées sur les pôles gares du territoire (réalisation sur le pôle garde de Chessy et planification sur les autres pôles gares)	X	X	80 000 €	CAMG, VEA	IDFM	Communes
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						
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
Dimensionner les zones de stationnement privées pour accueillir des vélos cargos	X	X	Fonctionnement	EPA, Autres aménageurs (dont SPLA et Aménagement 77)		CAMG, VEA



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

- Nombre de places de stationnement vélo par type : arceaux, arceaux couverts, stationnement vélo sécurisé, stationnement vélo électrifié
- Cartographie d'utilisation des solutions de stationnement vélo sécurisé, selon leur localisation
- Niveau d'occupation du stationnement vélo au niveau des pôles gares (et en particulier des consignes sécurisées)



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,

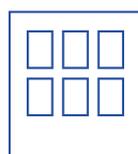
la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire propose de la location de vélos gratuitement à la demi-journée en plusieurs lieux du territoire (Maison des Mobilités, Château de Rentilly, centre aquatique de Marne-et-Gondoire). Cependant, ce type de service reste encore peu présents.

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





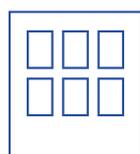
Déclinaison des mesures à mettre en place

■ 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 2^{ème} maison de la mobilité sur le territoire de la CAMG**. Comme la 1^{ère} 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 6^{ème}**. 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 6^{ème}.
- **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** : service de location et aide à l'achat de vélos à assistance électrique proposées par Ile-de-France Mobilités, etc. (cf. fiche action 18)





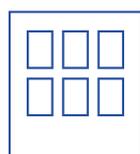
Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
	CT 2023-2024	MT 2025-2028				
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.	X		2000 € /borne	CAMG, VEA	Région	
Créer une 2ème maison de la mobilité sur le territoire de la CAMG.	X		Non communiqué	CAMG	Région	
Etudier la possibilité de mettre en place une maison du vélo sur le territoire de VEA.	X		Fonctionnement	VEA	Région	
Déployer des ateliers de réparation vélos.	X		Non communiqué	CAMG, VEA	Région	
Développer la communication autour du vélo						
Organiser un à deux événements par an autour du vélo à destination du grand public sur VEA	X	X	15 000 € / an pour chaque agglomération	CAMG, VEA		SIEMU, Communes
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
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



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

- Nombre d'ateliers d'entretiens et de réparation vélos sur le territoire
- Nombre d'utilisateurs des différents services vélos : maison des mobilités de Marne et Gondoire
- Nombre d'évènements organisés pour promouvoir la pratique du vélo
- Nombre de participants à chacun des évènements organisés





AXE C

Réseau de bus

The image features a solid pink background. In the center, the text 'AXE C' is written in a large, white, sans-serif font, with 'Réseau de bus' below it in a smaller, white, sans-serif font. Two red decorative lines are present: one in the upper left corner that starts from the left edge, goes right, then down, then right again ending in a small red dot; and another in the lower right corner that starts from the right edge, goes left, then up, then left again ending in a small red dot.

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.

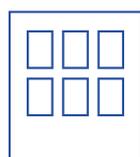
Le développement urbain du territoire risque rapidement d'amplifier les difficultés de circulation des bus sur le territoire, en l'absence de création d'aménagements dédiés ou de mise en place de priorités bus aux carrefours.

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'utilisateur





Déclinaison des mesures à mettre en place

■ Améliorer la vitesse commerciale des bus

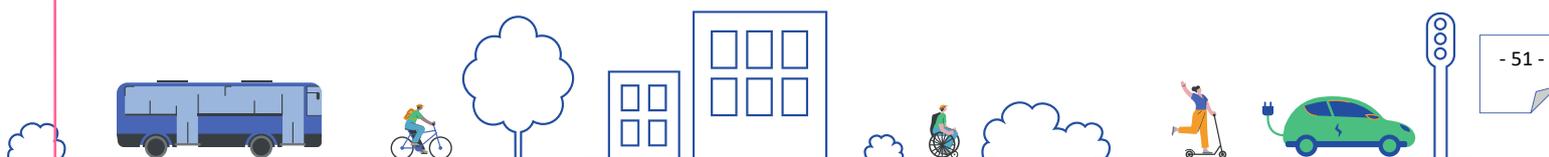
- **Constituer un groupe travail afin de coordonner, planifier et budgéter les études de préféabilité ainsi que les travaux visant au traitement des points durs de circulations affectant le réseau bus, et anticiper l'émergence de nouvelles difficultés.** Ces échanges sont primordiaux pour dynamiser la 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'utilisateur

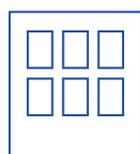
- **Tendre vers 100% de points d'arrêt équipés en mobilier support d'information voyageurs d'ici 2028 : Développer les abris-voyageurs, à minima des poteaux lorsque les abris-voyageurs ne sont pas envisageables.** Les abris participent à l'attractivité du réseau de bus, proposant un service plus confortable. L'état des lieux de l'équipement en abris-voyageurs des arrêts de bus du territoire est présenté en annexe.
- **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

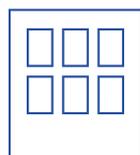
Action	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
	CT 2023-2024	MT 2025-2028				
Améliorer la vitesse commerciale des bus						
Constituer un groupe travail afin de coordonner, planifier et budgéter les études de préféabilité ainsi que les travaux visant au traitement des points durs bus	X	X	Fonctionnement	SIEMU		IDFM, CAMG, VEA, CC Val Briard, CD77
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
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
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'utilisateur						
Tendre vers 100% de points d'arrêt équipés en mobilier support d'information voyageurs d'ici 2028 (abris-voyageurs, poteaux)	X	X	Environ 7000-8000 € / par abri pour l'achat et la pose Environ 800€/ poteau	VEA, CC Val Briard, Communes, EPA, CD77		SIEMU, CAMG, Exploitant réseau bus MLV
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
Renforcer l'efficacité de l'information du territoire en cas de situation perturbée (plan neige, PTA, travaux, événements)	X	X	Fonctionnement	SIEMU		



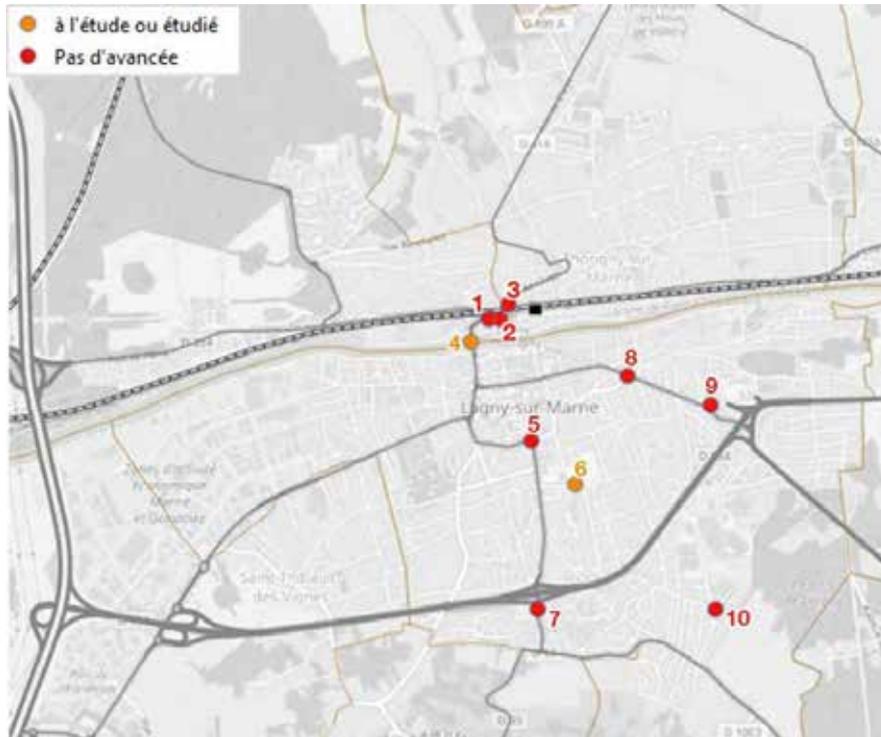


Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

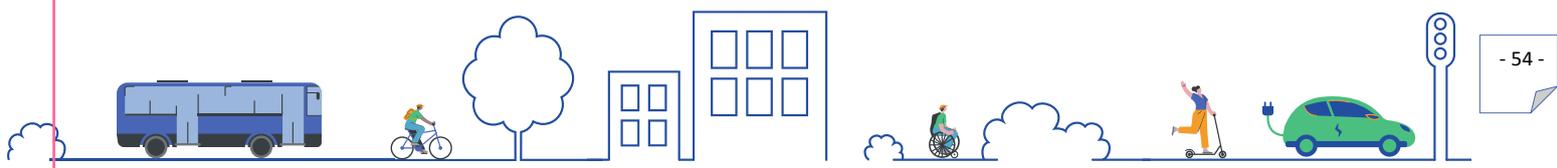
- Nombre d'instances de suivi annuelles des points durs bus menées
- Nombre de points durs étudiés et nombre de points durs traités, avec précision de leur localisation
- Vitesses commerciales des lignes de bus par année
- Linéaire de voirie en site propre
- Localisation des arrêts de bus avec précision de l'équipement (abris-voyageurs, poteaux)
- Nombre d'abris-voyageurs implantés sur le territoire par an
- Proportion d'arrêts non équipés



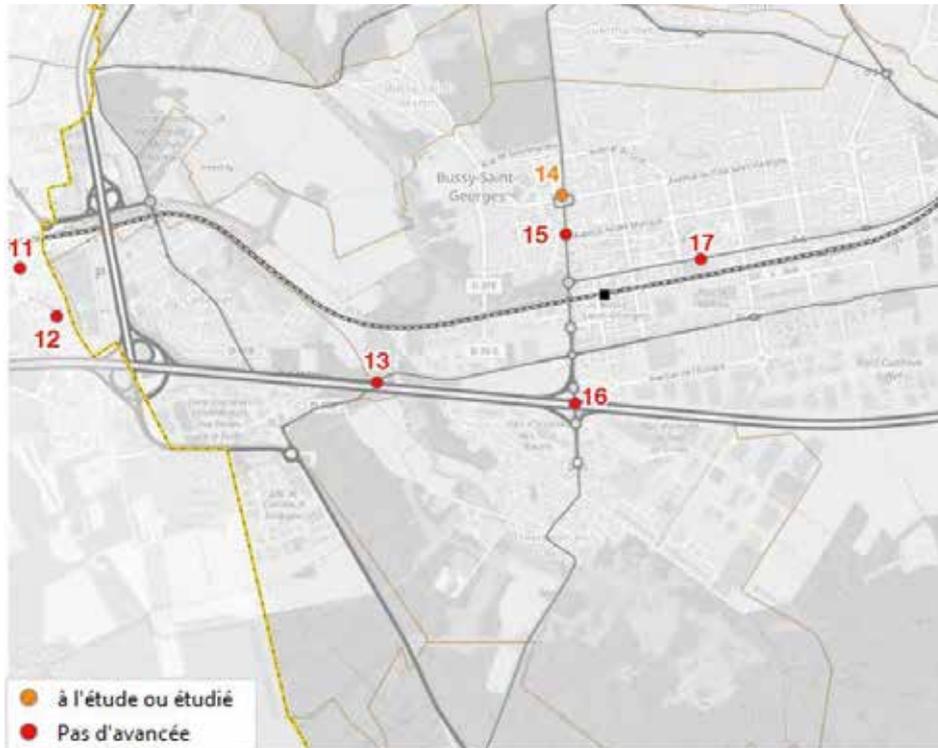
Annexe 8.1 : Localisation des points durs de circulation bus sur le territoire Zoom Lagny-sur-Marne, Thorigny et Pomponne



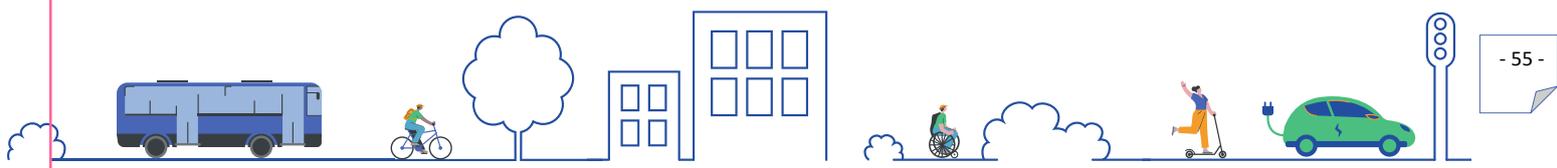
N°	Localisation	Difficulté	MOA proposée
1	Gare routière Lagny /Thorigny/Pomponne	sortie de gare routière, voie mutualisée avec les VL	SPLA, CAMG
2	Gare routière Lagny /Thorigny/Pomponne	entrée gare routière : stationnement sauvage sur la voie bus dédiée --> dépassement des bus sur la voie opposée	SPLA, 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



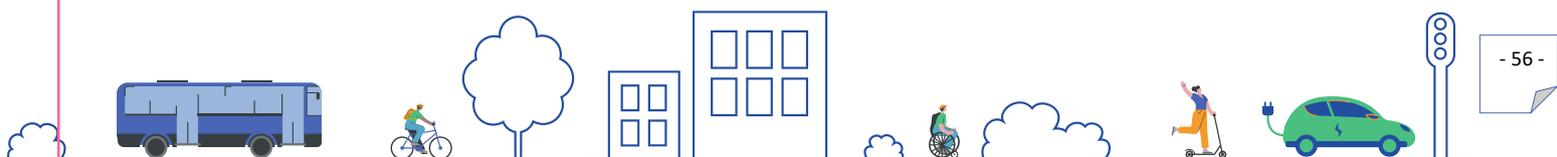
N°	Localisation	Difficulté	MOA proposée
11	Gare routière de Torcy	Feu trop court en sortie de gare	CAPVM
12	Stationnement Collège Schoelcher	Stationnement illicite sur zébra obligeant la montée sur voie	Torcy
13	Carrefour Av. Michel Chartier /RD406 (Collégien)	Insertion dangereuse du bus en raison de 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



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

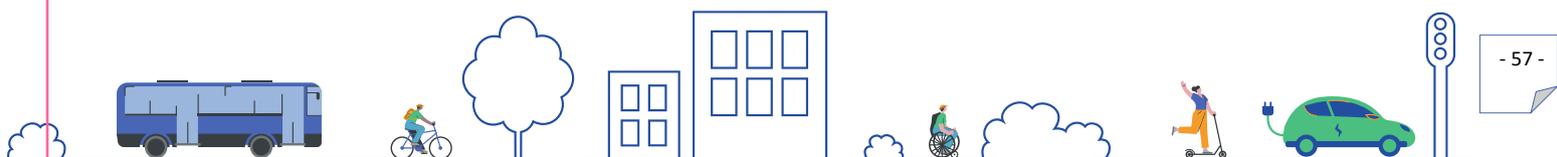


Annexe 8.4 : Localisation des points durs de circulation bus sur le territoire Zoom Chanteloup – Montévrain - Serris



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
31	RD231 sud	Saturation et congestion	CD77

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



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 connaît 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 :

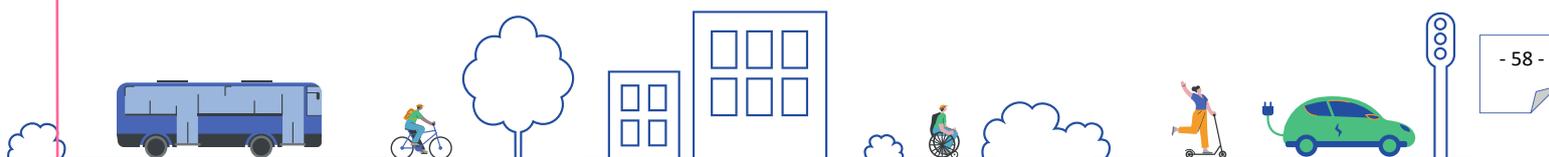
- renforcer les lignes structurantes du réseau afin d'inciter au report modal ;
- maintenir des dessertes sur les secteurs moins denses du territoire, afin de ne pas risquer d'accentuer l'hétérogénéité du territoire ;
- anticiper la desserte bus en amont des développements urbains en privilégiant des 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 rationalisée.
- 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.



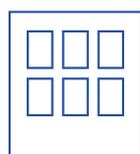


■ Anticiper l'évolution du réseau de bus

- **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.**
- **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 Couvernois, du Prieuré et du Pré de Claye
 - Étude de la desserte des ZAC de Lamirault et des Portes de la Forêt
 - Desservir le cœur des ZAC de Coupvray (phase 2) sous réserve des ouvertures de voiries
- Au-delà des développements d'offre sur réseau de bus actés avec IDFM, **mettre 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

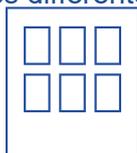


	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
	CT 2023-2024	MT 2025-2028				
Anticiper l'évolution du réseau bus						
Réaliser une étude de restructuration du TAD	X		Fonctionnement	IDFM		SIEMU, CAMG, VEA, Exploitant réseau bus MLV
Mettre en œuvre les conclusions de l'étude de restructuration du TAD (2023)	X		Fonctionnement	SIEMU, IDFM, Exploitant réseau bus MLV		CAMG, VEA
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
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						
<i>Poursuivre la structuration du réseau : renforcer, simplifier et cadencer l'axe Lagny <-> Torcy (ligne 25/29)</i>	X		Fonctionnement	SIEMU, IDFM, Exploitant réseau bus MLV		CAMG, Communes
<i>Améliorer de la desserte existante sur le quartier du Sycamore (Bussy-Saint-Georges) avec la modification de la ligne 44</i>	X		Fonctionnement	SIEMU, IDFM, Exploitant réseau bus MLV		CAMG, Bussy-Saint-Georges
<i>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)</i>	X		Fonctionnement	SIEMU, IDFM, Exploitant réseau bus MLV		VEA, Coupvray
<i>Accompagner le développement des ZAC du Couvernois, du Prieuré et du Pré de Claye</i>	X		Fonctionnement	SIEMU, IDFM, Exploitant réseau bus MLV		CAMG, VEA, Communes
<i>Etudier de la desserte des ZAC de Lamirault et des Portes de la Forêt</i>	X	X	Fonctionnement	SIEMU, IDFM, Exploitant réseau bus MLV		CAMG, Collégien
<i>Desservir le cœur des ZAC de Coupvray (phase 2) sous réserve des ouvertures de voiries</i>	X	X	Fonctionnement	SIEMU, IDFM, Exploitant réseau bus MLV		CAMG, Coupvray



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

- Evolution de la fréquence et de la fréquentation des lignes principales du réseau (notamment les lignes 34, 42, 43, 25).
- Nombre d'usagers du transport à la demande
- Niveau d'avancement des différentes études et projets



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'Épinette, 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.

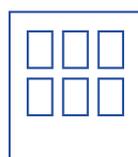
Le schéma de principe a été approuvé début 2021 et l'enquête publique est planifiée pour le second semestre 2022. Les prochaines étapes seront ensuite la déclaration d'utilité publique, l'enquête parcellaire et les études détaillées. **Les travaux puis la mise en service sont prévus à l'horizon 2027.**

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



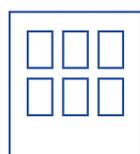
Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Action	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
	CT 2023-2024	MT 2025-2028				
Assurer une veille sur la réservation des emprises nécessaires à la réalisation du projet	X	X	Fonctionnement	SIEMU		EPA
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
Réaliser les travaux du TCSP EVE et sa mise en service		X	83,9 millions d'€	IDFM	VEA, CD77, Etat	SIEMU, CAMG, Communes, EPA
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		



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

- Etat d'avancement des études maîtrise d'œuvre du TCSP EVE
- Etat d'avancement des travaux du TCSP EVE
- Nombre d'instances de dialogue entre le SIEMU et IDFM par an, au sujet du TCSP EVE.



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



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.



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.

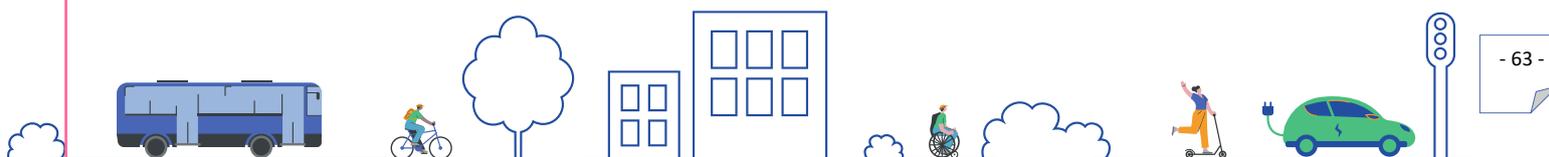
Sur le territoire, **5 lignes de bus sont déclarées accessibles depuis juin 2021 : les lignes 34, 42, 43, 22 et 27**. De plus, **8 lignes de bus sont inscrites au SDA et ne sont pas déclarées accessibles** : 13, 22, 23, 25, 26 (tronçon principal), 29, 32, 44 (tronçon principal).

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.





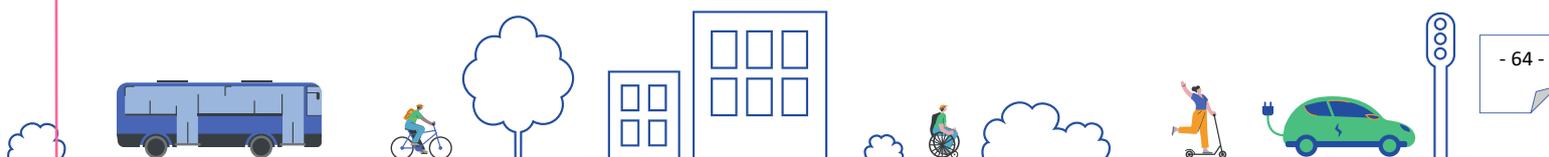
Déclinaison des mesures à mettre en place

- **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 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 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 dépôt 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.





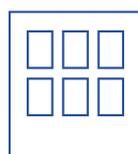
Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Action	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
	CT 2023-2024	MT 2025-2028				
Réactualiser l'audit d'accessibilité réalisé en 2016 – 2017	X		50'000€	SIEMU		CAMG, VEA, Communes, CD77
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
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
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

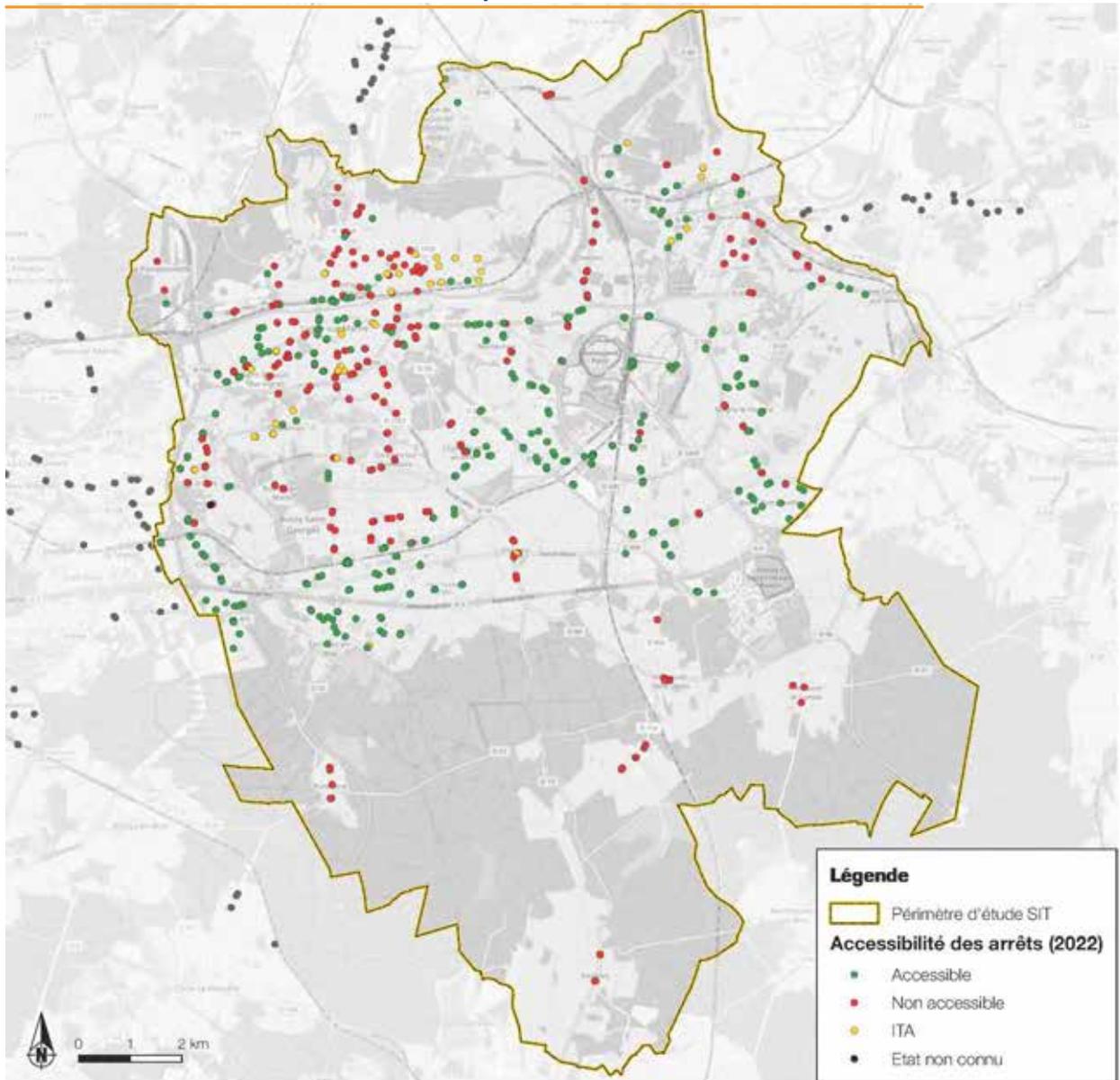


Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

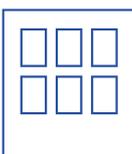
- Pourcentage d'arrêt accessibles sur le territoire et évolution de ce taux (tenant compte des impossibilités techniques), avec précision de la localisation des arrêts et de leur état (accessible / non accessible / à diagnostiquer)
- Bilan des objectifs de mise en accessibilité des arrêts des communes : non atteint / atteint
- Nombre de demandes de subventions pour la mise en accessibilité coordonnées par le SIEMU

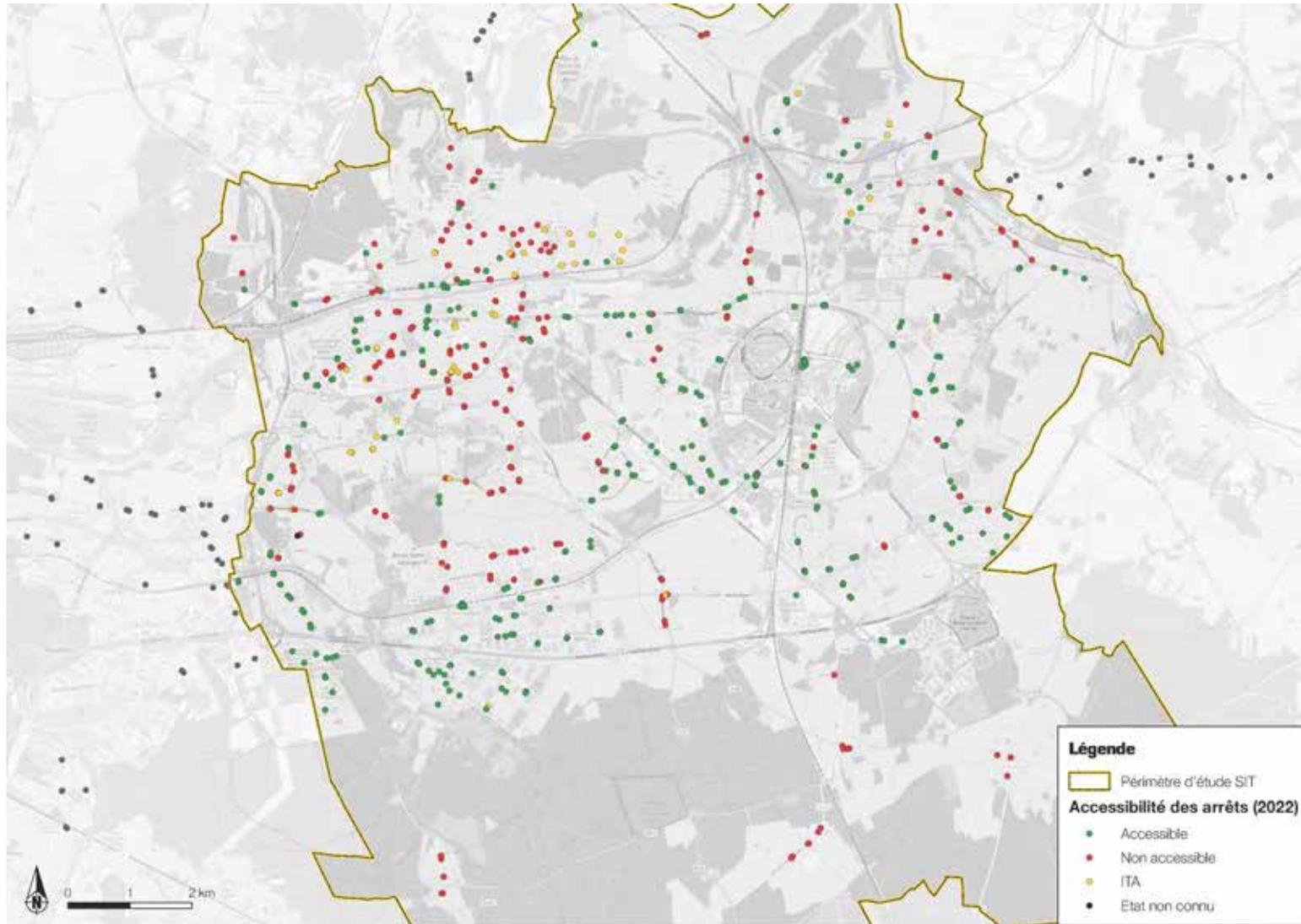


Annexe 11.1 : Localisation des arrêts et précisions de leur état d'accessibilité

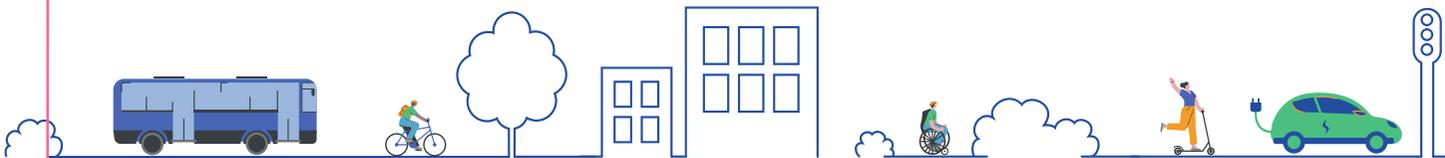


Source : données indicatives issues du précédent diagnostic de l'état d'accessibilité des arrêts 2016-2017 (Alyo), complété par la connaissance du SIEMU

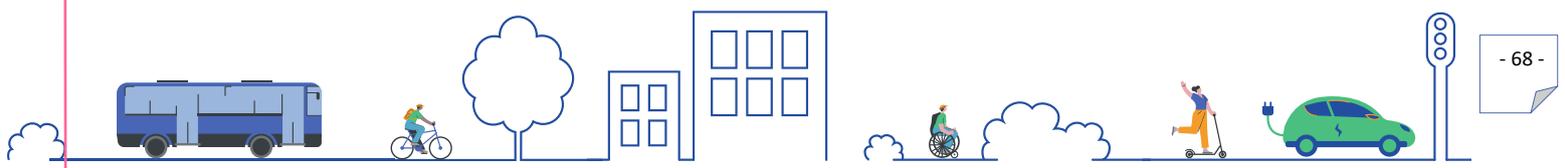
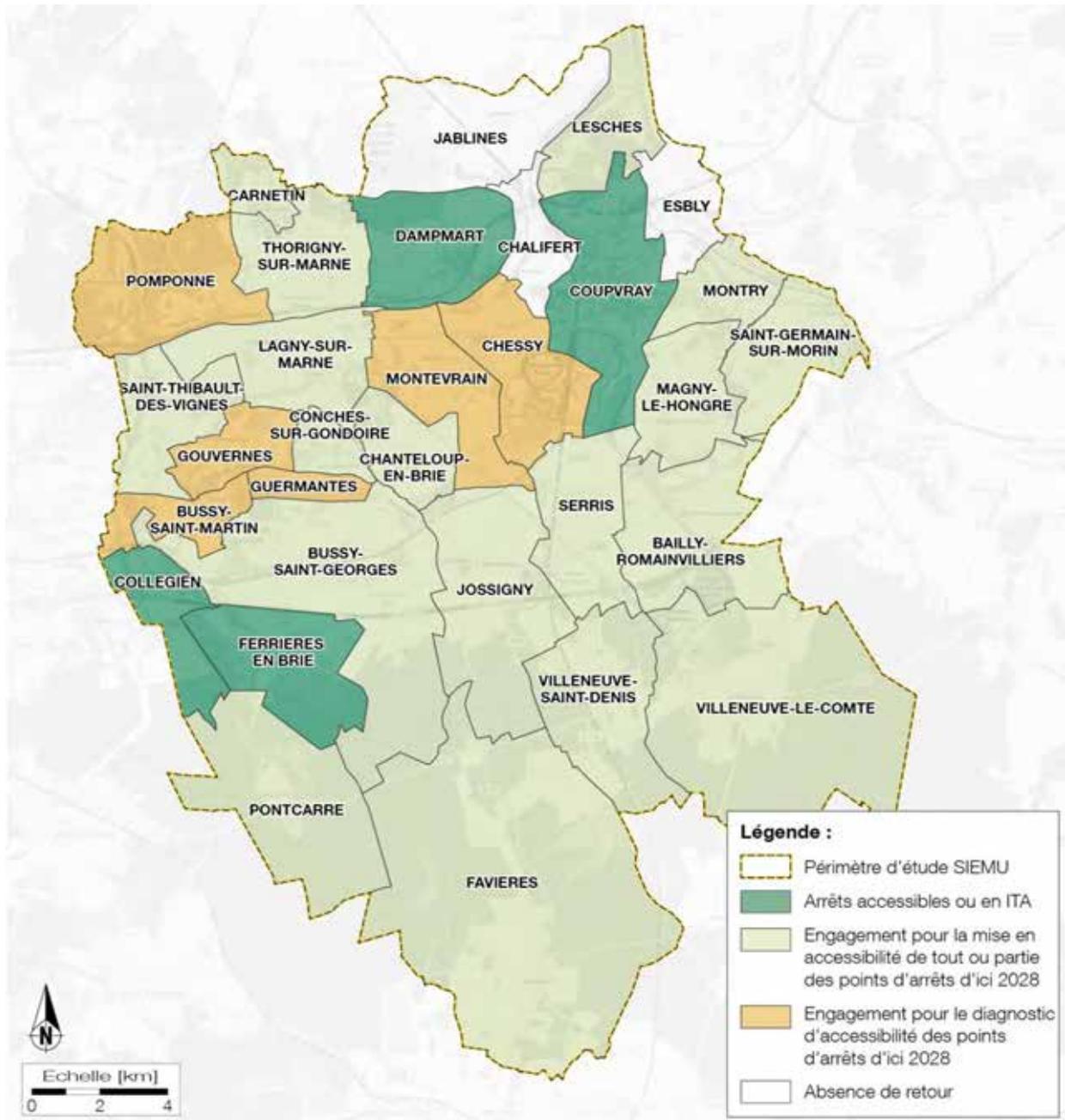




Source : données indicatives issues du précédent diagnostic de l'état d'accessibilité des arrêts 2016-2017 (Alyo), complété par la connaissance du SIEMU.

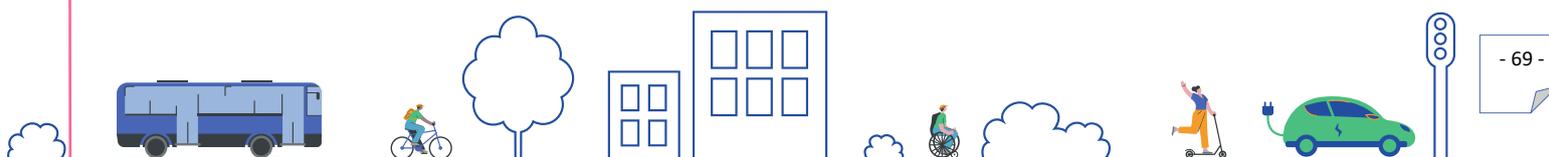


Annexe 11.2 : Bilan de mise en accessibilité des arrêts de bus par commune (d'après les données à disposition du SIEMU et les retours effectués)



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				
Jablins	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 Aloy 2016-2017 portée par le SIEMU. Le diagnostic devra faire l'objet d'une réactualisation.



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).

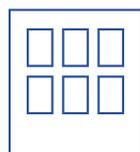
La marche, le bus et la voiture sont actuellement les trois principaux modes de rabattement utilisés pour se rendre en gare. Les projets de pôle engagés sur le territoire devront également viser à augmenter la part de rabattement à vélo, notamment en développant davantage de stationnement vélo sécurisé.

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

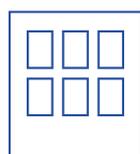
■ Réaliser les projets de pôles d'échanges déjà étudiés :

- **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. *A noter que le positionnement d'Île-de-France Mobilités sera précisé ultérieurement.*

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

- **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)**





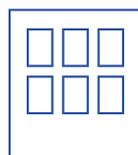
Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
	CT 2023-2024	MT 2025-2028				
Réaliser les projets de pôles d'échanges déjà étudiés						
Achever la restructuration du pôle gare de Bussy-Saint-Georges	X		Déjà engagé	CAMG, Bussy-Saint-Georges, EPA	IDFM	SIEMU
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						
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
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
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
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
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		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.

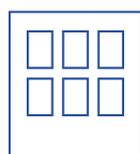
Ces saturations ou l'absence d'une offre adaptée incitent alors de nombreux automobilistes à effectuer la totalité de leur trajet en voiture.

Il est donc nécessaire de mener une réflexion sur les évolutions des parkings-relais du territoire, sur leurs capacités et leur gestion afin d'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 connaître les évolutions attendues sur le devenir de leurs parkings (évolution nombre de places, tarification, contrôle d'accès)



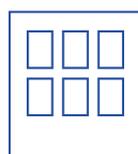
Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

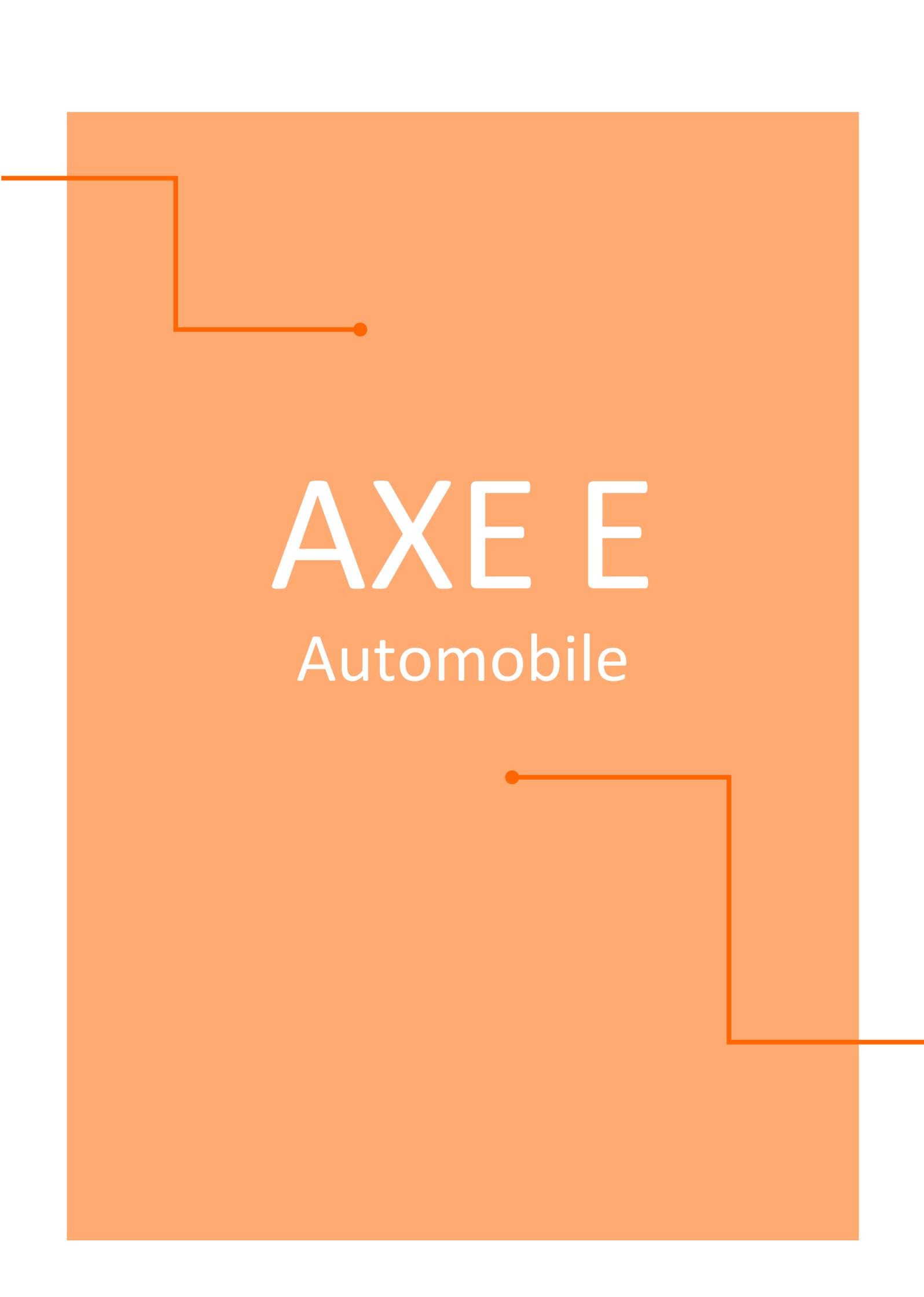
	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
	CT 2023-2024	MT 2025-2028				
Etudier l'opportunité de création de nouvelles capacités de stationnement de rabattement automobile à proximité des gares du réseau ferré.	X		50 000 €	CAMG, VEA		SIEMU, IDFM, Gestionnaires de parkings
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
Maintenir le dialogue avec les gestionnaires des centres commerciaux situés à proximité des gares.	X	X	Fonctionnement	CAMG, VEA		SIEMU



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

- Avancement de l'étude d'opportunité
- Répartition des entrants par mode (données de rabattement en gare)



The image features a solid orange background. In the upper left, a white line starts from the left edge, moves horizontally to the right, then vertically down, and finally horizontally to the right, ending with a small white dot. In the lower right, a white line starts from the right edge, moves horizontally to the left, then vertically up, and finally horizontally to the left, ending with a small white dot. Centered in the middle of the page is the text "AXE E" in a large, white, sans-serif font, with "AXE" and "E" separated by a wide space. Below this, the word "Automobile" is written in a smaller, white, sans-serif font.

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.

De plus, la voiture reste le mode de transport privilégié sur ce territoire périurbain pour les déplacements quotidiens (plus de 60% de part modale pour les déplacements domicile-travail en

lien avec le territoire, INSEE 2017), générant une forte sollicitation du réseau routier. 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 ...

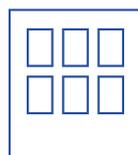
Ces problématiques impactent donc l'accessibilité du territoire mais aussi la vie locale, et risquent encore de se renforcer au cours des prochaines années, au regard du développement urbain attendu et de l'augmentation du trafic à venir.

Le territoire devra donc anticiper ces évolutions, notamment via la réalisation de plusieurs projets routiers majeurs.



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 réaliser le doublement de la RD345.**
- **Finaliser l'étude du projet de déviation de Chalifert - 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.

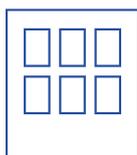
Sa réalisation est prévue hors temporalité du PLM.

- **Finaliser l'étude de création du barreau A4-RD96.**

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.

- **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** (pistes de réflexion : suppression du muret A104, étude de l'opportunité du contournement de Collégien en lien avec le développement urbain de la Croix Blanche)
- **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).





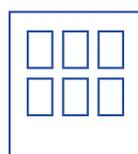
Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
	CT 2023-2024	MT 2025-2028				
Réaliser le doublement de l'axe avenue Hergé, Schuman et RD5 (horizon 2026-2027)		X	13,4 millions d'€	EPA	Disney	SIEMU, VEA, Communes, IDFM, CD77, Région
Réaliser le doublement de l'avenue Hergé entre le boulevard du Grand Fossé et la voie ferrée (horizon 2024)	X		5,6 millions d'€	EPA	Disney	SIEMU, VEA, Communes, IDFM, CD77, Région
Réaliser le diffuseur du Sycomore (horizon 2025)		X	Non communiqué	SANEF	EPA	SIEMU, CAMG
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
Finaliser l'étude et réaliser le doublement de la RD345 (horizon 2025)		X	En cours d'études	CD77	Disney	SIEMU, VEA, SANEF
Finaliser l'étude du projet de déviation de Chalifert - Jablines.	X		Non communiqué	CD77	Région	SIEMU, CAMG, Communes
Finaliser l'étude et la réalisation du barreau A4-RD96 (mise en service horizon 2024)	X		10 millions d'€	CD77	Région	SIEMU, VEA, Communes, SANEF
Etudier les solutions de réaménagement du pont en X	X		Déjà engagé	SPLA M&G	CAMG	SIEMU, Communes, CD77
Etudier le doublement de la RD 231 entre les RD 344a et RD 345	X		Non communiqué	CD77		SIEMU, CAMG, VEA, Communes
Etudier la mise en œuvre de solutions visant à limiter le trafic de transit dans le centre-ville de Collégien	X		Non communiqué	Collégien, EPA, CD77		SIEMU, CAMG, Etat
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



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

- Avancement des études
- Mise en service des nouvelles infrastructures routières
- Evolution des données de trafic suite à la mise en service de tronçons routiers



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 remontées de files sur l'autoroute A4, également sources de danger.



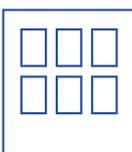
Principaux objectifs visés

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



Déclinaison des mesures à mettre en place

- Sur les routes départementales, **objectiver les points noirs de sécurité routière** identifiés par les acteurs locaux, par le biais de relevés de vitesses.
- **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 sont localisés sur la carte en annexe 15.1. La Région participe aux opérations de sécurité routière (étude et travaux) entre 30 et 50 % en fonction des dispositifs et des MOA.





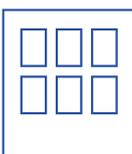
Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
	CT 2023-2024	MT 2025-2028				
Sur les routes départementales, objectiver les points noirs de sécurité routière identifiés par les acteurs locaux, par le biais de relevé de vitesses	X		Fonctionnement	CD77		SIEMU, Communes, CAMG, VEA
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

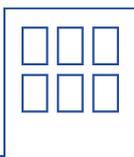
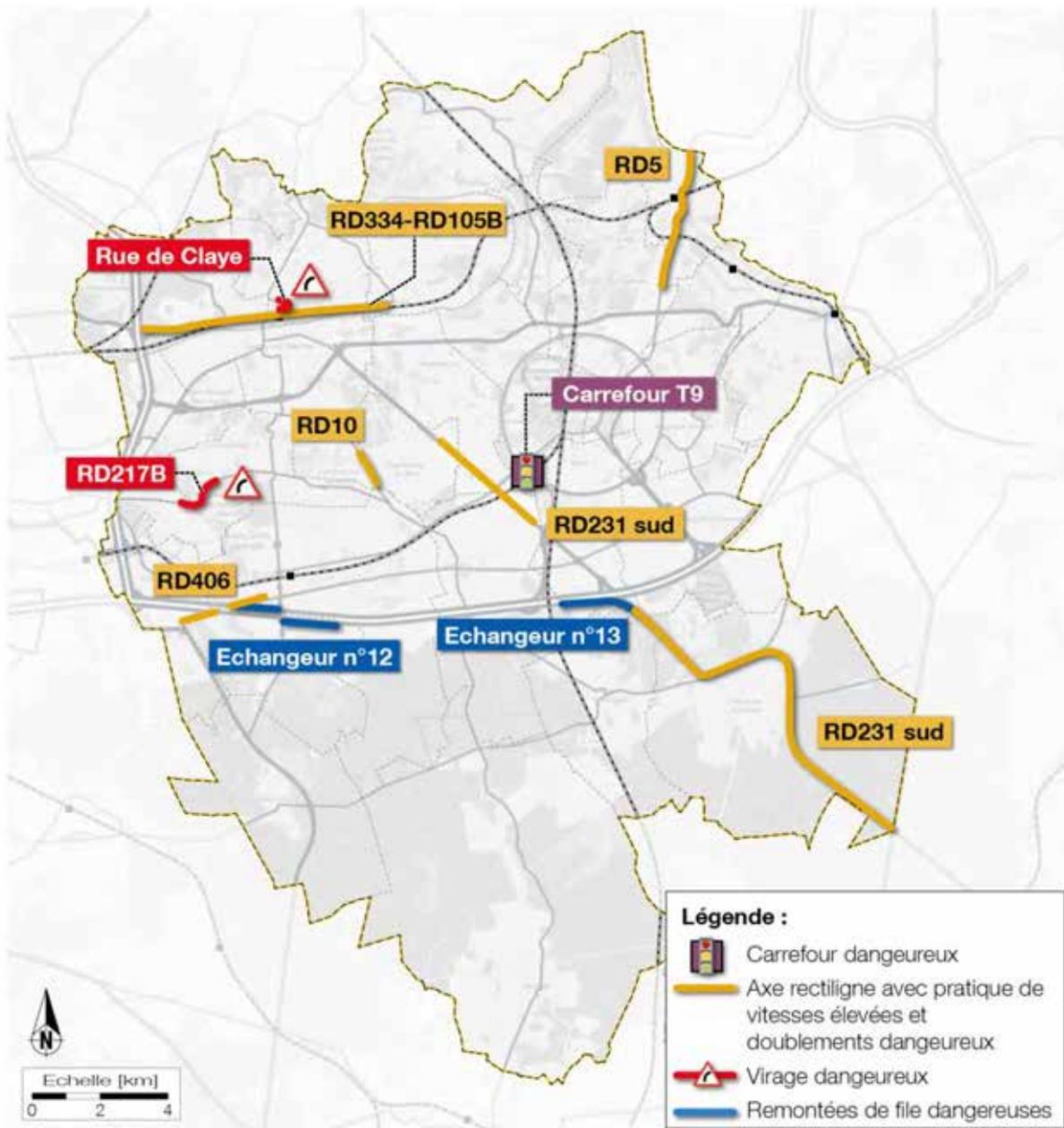


Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

- Nombre de points noirs objectivés
- Nombre de points durs sécurisés
- Evolution du nombre d'accident sur le territoire et de leur gravité



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 loués, ...).

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 (aménagement bus, vélos, ...) Cf. Fiche action 3.

Dans les cœurs urbains, aller vers une maîtrise 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.





Déclinaison des mesures à mettre en place

■ 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 réglementé dans les communes des centres urbains.** Il pourra s'agir de réglementation 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 syndicats** 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

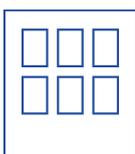
- **Mettre à jour les normes des PLU concernant la construction des parkings des nouveaux programmes afin d'assurer le respect des prescriptions du PDUIF.** Celles-ci n'étant pas respectées par l'ensemble des communes.
- **Adapter les PLU pour permettre la mise en place de stationnement mutualisé.** 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**

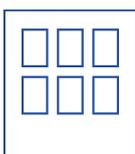
→ *Cette action concerne l'ensemble des communes du territoire, toutefois le degré d'ambition diffère selon le type de commune.*





Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

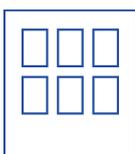
Action	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
	CT 2023-2024	MT 2025-2028				
Adapter la réglementation du stationnement sur voiries et assurer un contrôle efficace						
Étendre le stationnement payant dans les communes des centres urbains	X	X	A déterminer par commune	Communes		
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
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
Renforcer le contrôle des zones de stationnement réglementées	X	X	A déterminer par commune	Communes		
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	X	X	Fonctionnement	Communes		
Enclencher les discussions avec les bailleurs, les syndicats	X	X	Fonctionnement	Communes		Bailleurs, syndicats, SIEMU
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.	X	X	Fonctionnement	VEA, Communes		SIEMU
Adapter les PLU pour permettre la mise en place de stationnement mutualisé.	X	X	Fonctionnement	VEA, Communes		SIEMU, CAMG, CC Val Briard
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
Étudier et suivre l'évolution de la demande en stationnement						
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
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





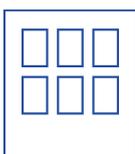
Principaux indicateurs de suivi de l'action et de ses effets

- Communes avec stationnement réglementé et précisions du type de stationnement réglementé (payant, zone bleue, etc.)
- Nombre de sessions de pédagogie effectuées auprès de riverains par commune par an, avec précision du type de pédagogie
- Nombre de bailleurs et syndic contactés par communes
- Evolution du nombre de PLU respectant les recommandations établies par le PDUIF, et favorisant la mise en œuvre de stationnement mutualisé réversible
- Etudes menées par communes (date de finalisation, date de mise en œuvre des actions préconisées)
- Nombre d'enquêtes de stationnement réalisées par an et par commune



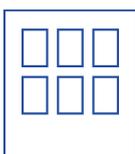
Annexe 16.1 : Synthèse des mesures sur le stationnement des communes peu denses (13 communes)

Actions	Communes engagées	Autres communes pour lesquelles l'action est recommandée
Limitier 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-Gondaire, 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
Assementer 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-Gondaire, 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-Gondaire, 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-Gondaire, 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	



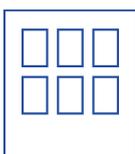
Annexe 3.2 : Synthèse des mesures sur le stationnement des communes périphériques (11 communes)

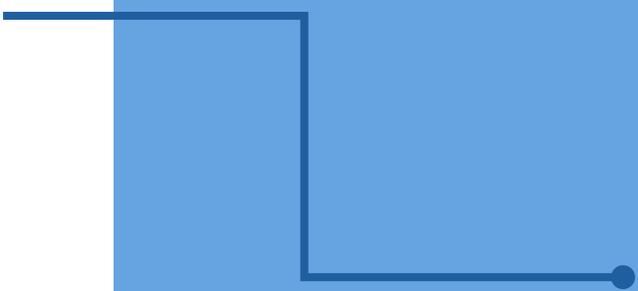
Actions	Communes engagées	Autres communes pour lesquelles l'action est recommandée
Limitier les stationnements gênants pour donner plus de place aux autres modes		
Réaliser de la pédagogie auprès des riverains et des usagers du territoire afin de sensibiliser aux problématiques de stationnement gênant (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 syndicats 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 3.2 : Synthèse des mesures sur le stationnement des communes centre (7 communes)

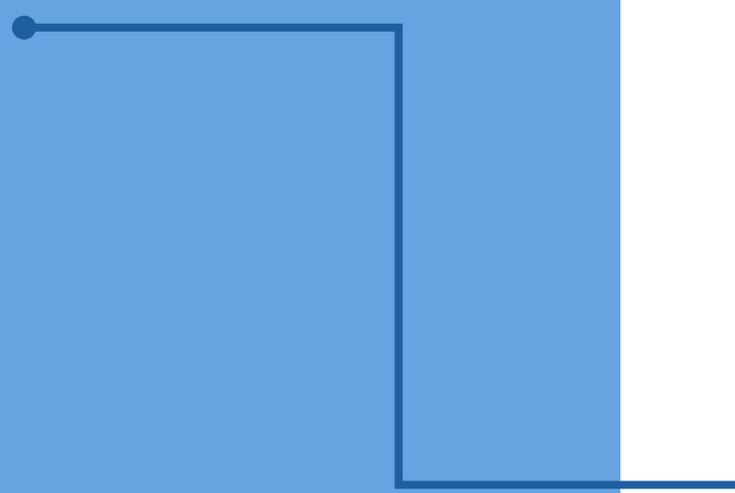
Actions	Communes engagées	Autres communes pour lesquelles l'action est recommandée
Limiter les stationnements gênants pour donner plus de place aux autres modes		
Supprimer les emplacements de stationnements situés à moins de 5m en amont des passages piétons.	Obligation de la loi LOM	
Adapter la réglementation 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 syndicats 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 : <ul style="list-style-type: none"> 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





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.

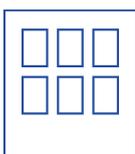
Par ailleurs, le covoiturage est encore très peu pratiqué mais le Schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) identifie et localise des potentiels pour le développement de plusieurs stations de covoiturage à horizon 2030. Le projet de la station multimodale de 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

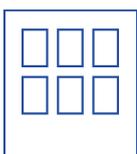
- **Optimiser le fonctionnement du réseau d'autopartage et valoriser l'offre existante.** Il s'agira principalement de mieux communiquer sur l'offre existante (qui reste encore peu connue du grand public), ainsi que de faciliter l'usage et les modalités de réservation des véhicules.
- **Mettre en œuvre 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)
- **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.**
- **Etudier la mise en œuvre des actions programmées au Schéma Directeur des Infrastructures de recharges pour Véhicules Electriques (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 CO₂ dans le patrimoine bâti existant.

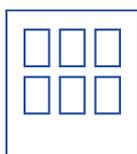
■ Favoriser l'émergence de solutions innovantes

- **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 12 ZAC de Montévrain Val d'Europe). Il faudra en suivre la mise en œuvre pour vérifier la répliquabilité.
- **Effectuer un bilan des expérimentations menées sur le territoire concernant l'utilisation de matériaux routiers plus respectueux de l'environnement** (grave émulsion au liant végétal sur la RD 96 à Villeneuve-le-Comte) et étudier la généralisation de ce procédé.
- **Mener une veille active sur les innovations technologiques** et étudier leur intégration éventuelle aux services de mobilité du territoire.





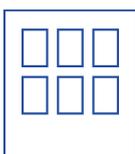
Action	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
	CT 2023-2024	MT 2025-2028				
Favoriser l'usage du covoiturage et de l'autopartage						
Optimiser le fonctionnement du réseau d'autopartage et valoriser l'offre existante	X		Non communiqué	CAMG, VEA		SIEMU, Communes, opérateur Clem'
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
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
Encourager le développement des véhicules à faible émission						
Renouveler la flotte publique avec des véhicules à faibles émissions	X	X	Voir annexe 17.1	CAMG, VEA, Communes		
Poursuivre et compléter la transition énergétique des bus vers du GNV (objectif 100% de GNV d'ici 2029)	X	X	Déjà prévu	IDFM		Exploitant réseau bus MLV
Rendre publique les données relatives aux flottes de véhicules publics	X		Fonctionnement	CAMG, VEA, CC Val Briard, Communes, IDFM		
Etudier la mise en œuvre des actions programmées au Schéma Directeur des Installations publiques de recharges pour Véhicules Electrique (SDIRVE)	X	X	A définir selon les conclusions du SDIRVE	CAMG, VEA, Communes		SIEMU, SDESM
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)		
Inciter les bailleurs sociaux et les copropriétés à prévoir l'installation de bornes de recharges électriques dans les garages	X		Fonctionnement	Communes		SIEMU, Bailleurs, syndicats
Favoriser l'émergence de solutions innovantes						
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), Disney		SIEMU, CAMG, VEA
Effectuer un bilan des expérimentations menées sur le territoire concernant l'utilisation de matériaux routiers plus respectueux de l'environnement et étudier la généralisation de ces procédés	X	X	Fonctionnement	CD77		
Mener une veille active sur les innovations technologiques et étudier leur intégration éventuelle aux services de mobilité	X	X	Fonctionnement	SIEMU		





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

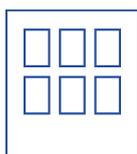
- Mise en œuvre des actions du SDESM
- Nombre de station de covoiturage étudiées et réalisées
- Evolution du nombre d'usagers des services de bornes de recharge et d'autopartage
- Nombre d'expérimentation d'espaces de coworking
- Evaluation du bilan d'expérimentation de matériaux routiers plus respectueux de l'environnement, et projets de déploiement sur le réseau routier du territoire



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-Gondaire, Coupvray, Pomponne, Pontcarré, Saint-Thibault-des-Vignes et Villeneuve-le-Comte ont déjà leur flotte publique propre.



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’ecomobilités, 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.

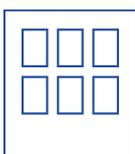
Enfin, le SIEMU est membre du **réseau Pro’Mobilité** et est localement chargé d’assurer **un rôle de conseil et d’accompagnement des entreprises** souhaitant réaliser des plans de mobilités entreprises. Toutefois, le manque de ressources dédiée à cette tâche ne permet pas actuellement au SIEMU d’être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

Il existe de fortes marges de progression pour développer et faire connaître 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 habitants 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 :

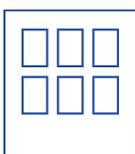
- Développer le management de la mobilité au sein des entreprises (aide méthodologique, réalisation de diagnostics de desserte, suggestions d'actions, amélioration de l'information et de la communication sur les solutions existantes, aide au montage d'actions de sensibilisation etc.)
- Guider les entreprises 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

■ 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 sites internet des agglomérations)
- **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)
- **Etudier la possibilité d'inclure le prix de l'abonnement TC dans le prix du billet Disney ou des hôtels**



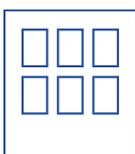
- **Promouvoir le transport fluvial par la Marne comme mode de transport touristique**



Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts



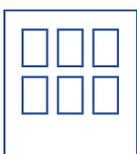
	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
	CT 2023-2024	MT 2025-2028				
Développer les outils du management de la mobilité						
Refondre le Portail des Mobilités et y promouvoir les solutions de mobilités alternatives	X		60 000 €	SIEMU		VEA, CAMG, Communes
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
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
Adhérer et contribuer au réseau de partage de bonnes pratiques Mobiscol	X	X	Fonctionnement	SIEMU		
Promouvoir les solutions de mobilité auprès des entreprises						
Développer le management de la mobilité au sein des entreprises	X	X	0,25 ETP / an	SIEMU		VEA, CAMG, CCVB
Guider les entreprises dans l'élaboration de Plan de Déplacements d'Entreprises	X	X	inclus dans l'action ci-dessus	SIEMU		VEA, CAMG, CCVB
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						
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
Relayer 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	Cf. Action 7	Cf. Action 7	Cf. Action 7	Cf. Action 7	Cf. Action 7	Cf. Action 7
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						
Communiquer auprès des touristes sur les itinéraires de vélos loisirs existants sur le territoire	X	X	Non défini	CAMG, VEA		SIEMU, Communes
Etudier l'adaptation des horaires de bus aux dessertes touristiques	X		Non défini	IDFM		SIEMU, Exploitant réseau bus MLV
Etudier la possibilité d'inclure le prix de l'abonnement TC dans le prix du billet Disney ou des hôtels	X		Non défini	IDFM, Disney		SIEMU
Promouvoir le transport fluvial par la Marne comme mode de transport touristique	X	X	Non défini	CAMG, VEA		SIEMU, Office du tourisme





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

- État d'avancement du projet de refonte du Portail des Mobilités
- Nombre de communes proposant une information sur la mobilité aux nouveaux arrivants lors de journée d'accueil
- Nombre de Maisons de la mobilité développées sur le territoire
- Nombre de Plan de Déplacements d'Entreprises réalisés
- Nombre d'entreprises du territoire ayant échangé avec le SIEMU sur le sujet de la mobilité



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.

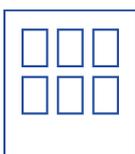
De plus, la desserte des établissements scolaires sera impactée par le déploiement de nouveaux établissements sur le territoire, en accompagnement des projets de développement urbain.

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

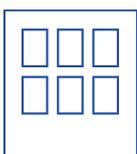
- Sécuriser les déplacements aux abords des établissements scolaires
- Assurer la desserte des établissements scolaires actuels et projetés (particulièrement les collèges et lycées) en intégrant ce paramètre aux critères d'évolution de la carte scolaire
- Encourager l'usage des modes actifs pour les 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 6^{ème}.** 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 6^{ème}.
- **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.





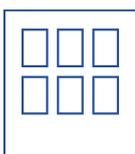
Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
	CT 2023-2024	MT 2025-2028				
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
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
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
Instaurer une journée sans voiture dans les écoles	X		Fonctionnement	Etablissements scolaires		SIEMU
Recenser et valoriser les bonnes pratiques de certaines communes, intercommunalités et du transporteur	X		Fonctionnement	SIEMU, Communes		Etablissements scolaires
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
Inciter les établissements scolaires à mener des démarches de plan de déplacements d'établissements scolaires (PDES)	X		Fonctionnement	SIEMU		Etablissements scolaires, Communes, CD77, Région



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

- Nombre de communes ayant mis en place pédibus sur le territoire
- Nombre d'établissements ayant bénéficié d'actions de sensibilisation
- Nombre d'établissements ayant instauré une journée sans voiture
- Nombre d'établissements ayant réalisé un PDES
- Nombre de diffusions de « Partage des bonnes pratiques » auprès des établissements du territoire





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.

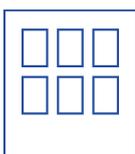
Aujourd'hui, peu d'actions en lien avec le transport de marchandises sont portées par les acteurs du territoire.

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).



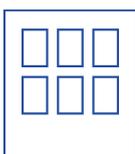
Déclinaison des mesures à mettre en place

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

- **Recenser les points chauds de livraisons du territoire et leurs caractéristiques (communes volontaires).** 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

■ 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.





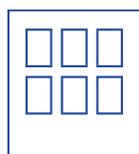
Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

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



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

- Nombre d'instances de gouvernance menées par an, avec précision des acteurs réunis
- Etat d'avancement de l'identification des points chauds
- Etat d'avancement du recensement des friches logistiques



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 réglementation pour les transporteurs.

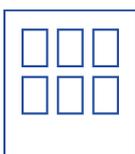
Une multiplication des véhicules de livraisons est observée sur le territoire, accentuée par le développement du e-commerce. La gestion du dernier kilomètre renforce les problématiques car les dessertes terminales sont souvent réalisées en poids lourds.

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

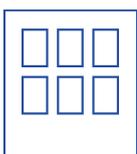
- Développer un référentiel réglementaire commun et partagé par les professionnels de façon à apporter de la cohérence aux prises d'arrêtés municipaux sur le territoire du SIEMU





Déclinaison des mesures à mettre en place

- **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).
- **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.





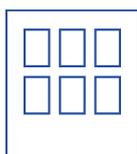
Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

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



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

- Nombre de communes ayant mis en application la réglementation homogénéisée travaillée de manière partenariale
- Nombre de communes autorisant la mise en place de micro-hubs de livraison/reprise de marchandises dans leur PLU
- Nombre d'utilisations de l'arrêté type rédigé par le 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

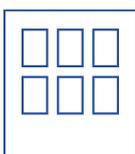
transport fluvial est aujourd'hui limité en raison des difficultés d'accès aux infrastructures existantes (port de Lagny-sur-Marne), notamment sur le territoire de Val d'Europe Agglomération. Pourtant, la présence de la Marne au Nord du territoire représente une véritable opportunité.

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).



Principal objectif visé

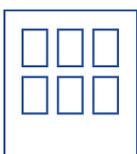
- Accompagner les initiatives de report modal ayant pour effet de décongestionner les infrastructures routières et autoroutières du territoire.





Déclinaison des mesures à mettre en place

- **Soutenir le développement de quais à usage partagés sur le territoire**
 - Réaliser le projet de quai à usage partagé à Lagny-sur-Marne. Il s'agit de valoriser un quai existant appartenant à une entreprise pour un usage plus ouvert et partagé.
- **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.
- **Informar, 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).
 - Etudier les 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. Il serait également intéressant d'étudier dans le cadre de cette action les opportunités et la faisabilité d'une mixité fret/voyageurs (bus, RER, ...).





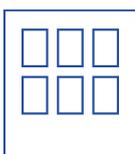
Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

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						
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						
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
Inciter les entreprises à diminuer les flux pour alimenter leurs chantiers en favorisant les ressources locales.	X	X	Fonctionnement	EPA		
Engager un dialogue avec les acteurs de cette filière de façon à les inciter à diminuer les flux induits par les chantiers.	X		Fonctionnement	EPA		SIEMU
Mener des actions de veille						
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-Vaire pour le ferroviaire.	X	X	inclus dans le budget de l'instance de gouvernance	SIEMU		Haropa Port, EPA
Informier, sensibiliser et promouvoir l'usage des modes massifiés						
Informier, 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		



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

- Réalisation du quai à usage partagé à Lagny-sur-Marne





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

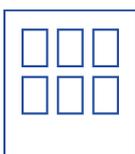
territoire sur la mobilité, ce qui risque d'entraîner à terme une perte d'accessibilité.

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

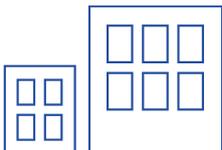
- Anticiper l'évolution des besoins de mobilité en lien avec les nouveaux développements et les besoins d'évolution des réseaux de transport, afin de garantir l'accessibilité multimodale du territoire





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 avec ses hypothèses d'urbanisation
- **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** dans le but 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.
- **Systematiser 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 et la localisation des arrêts pour la desserte 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 Couvernois, ZAC du Prieuré, ZAC du Pré de Claye, ZAC de Lamirault et des Portes de la Forêt, ZAC de Coupvray (phase 2).
- **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).





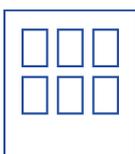
Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Action	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
	CT 2023-2024	MT 2025-2028				
Poursuivre les discussions entre SIEMU et les aménageurs	X	X	Fonctionnement	SIEMU, EPA, Autres aménageurs		
Mettre à disposition du SIEMU le modèle de trafic élaboré par l'EPA avec ses hypothèses d'urbanisation	X		Fonctionnement	EPA		SIEMU
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)
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
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
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
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		



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

- Régularité des rencontres avec les aménageurs pour anticiper les évolutions de desserte



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.

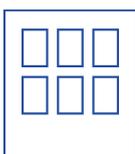
Le territoire a la spécificité d'avoir un syndicat intercommunal permettant déjà actuellement de faciliter la communication entre les différents acteurs du territoire, en particulier sur les sujets de transport public.

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

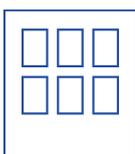
- Faciliter le dialogue entre les acteurs du territoire
- Améliorer la vision globale des enjeux de mobilité et des projets du territoire
- Faciliter la mise en œuvre des projets





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 inscrits 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 les 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.
 - 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.
 - 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.





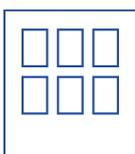
Maîtrise d'ouvrage, partenaires, horizon et coûts

Action	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
	CT 2023-2024	MT 2025-2028				
Mettre en place un comité de suivi annuel du PLM	X	X	Fonctionnement	SIEMU		
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
Poursuivre la défense des intérêts du territoire auprès des autorités compétentes	X	X	Fonctionnement	SIEMU		CAMG, VEA, Communes



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

- Tenue du comité de suivi du PLM chaque année
- Résultat de l'évaluation du PLM, dans mise des actions et l'implication des acteurs



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

	Horizon		Budget alloué dans les 5 ans du PLM	MOA	Partenaire(s) financeur(s)	Partenaire(s)
	CT 2023-2024	MT 2025-2028				
Observer les comportements et leurs évolutions						
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
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,	CAMG, VEA, CC Val Briard, Communes
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						
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)
Communiquer une à deux fois par an auprès des partenaires	X	X	Fonctionnement	SIEMU		



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

- Avancement de la mise en œuvre de l'observatoire et de l'open data
- Nombre de communications auprès des partenaires par an

