

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE L'AGGLOMERATION
MELUN VAL DE SEINE (C.A.M.V.S)**

2024.7.24.203

Le Conseil Communautaire, dûment convoqué, s'est réuni le LUNDI 18 NOVEMBRE 2024 à 18h00 dans les locaux de la Communauté d'Agglomération, 297 rue Rousseau Vaudran - 77190 Dammarie-lès-Lys, sous la présidence de M. Franck VERNIN, pour délibérer sur les affaires inscrites à l'ordre du jour.

PRESENTS

Fatima ABERKANE-JOUDANI, Julien AGUIN, Hicham AICHI, Patrick ANNE, Josée ARGENTIN, Jocelyne BAK, Nathalie BEAULNES-SERENI, Vincent BENOIST, Ouda BERRADIA, Noël BOURSIN, Laura CAETANO, Véronique CHAGNAT, Philippe CHARPENTIER, Régis DAGRON, Bernard DE SAINT MICHEL, Willy DELPORTE, Guillaume DEZERT, Denis DIDIERLAURENT, Ségolène DURAND, Serge DURAND, Hamza ELHIYANI, Thierry FLESCHE, Fabien FOSSE, Pascale GOMES, Marie-Hélène GRANGE, Michaël GUION, Jérôme GUYARD, Christian HUS, Genevieve JEAMMET, Sylvain JONNET, Semra KILIC, Jean-Claude LECINSE, Françoise LEFEBVRE, Dominique MARC, Kadir MEBAREK, Henri MELLIER, Odile RAZÉ, Michel ROBERT, Patricia ROUCHON, Aude ROUFFET, Thierry SEGURA, Jacky SEIGNANT, Brigitte TIXIER, Alain TRUCHON, Franck VERNIN, Lionel WALKER, Pierre YVROUD.

Date de la convocation :

31/10/2024

Date de l'affichage :

12/11/2024

SUPPLEANTS

Nombre de conseillers:

en exercice : 73
présents ou représentés : 62

ABSENTS EXCUSES REPRESENTES

Gilles BATTAIL a donné pouvoir à Sylvain JONNET, Natacha BOUVILLE a donné pouvoir à Dominique MARC, Henri DE MEYRIGNAC a donné pouvoir à Françoise LEFEBVRE, Christopher DOMBA a donné pouvoir à Henri MELLIER, Michèle EULER a donné pouvoir à Hamza ELHIYANI, Séverine FELIX-BORON a donné pouvoir à Lionel WALKER, Céline GILLIER a donné pouvoir à Vincent BENOIST, Julien GUERIN a donné pouvoir à Fatima ABERKANE-JOUDANI, Nadine LANGLOIS a donné pouvoir à Bernard DE SAINT MICHEL, Bénédicte MONVILLE a donné pouvoir à Patricia ROUCHON, Sylvie PAGES a donné pouvoir à Nathalie BEAULNES-SERENI, Paulo PAIXAO a donné pouvoir à Ségolène DURAND, Marilyn RAYBAUD a donné pouvoir à Thierry FLESCHE, Catherine STENTELAIRE a donné pouvoir à Aude ROUFFET, Louis VOGEL a donné pouvoir à Kadir MEBAREK.

ABSENTS EXCUSES

Patricia CHARRETIER, Nathalie DAUVERGNE-JOVIN, Olivier DELMER, Nadia DIOP, Marie JOSEPH, Khaled LAOUITI, Aude LUQUET, Zine-Eddine M'JATI, Mourad SALAH, Robert SAMYN, Eric TORTILLON.

SECRETAIRE DE SEANCE

M. Michaël GUION

**OBJET : AVIS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE LA COMMUNAUTE
D'AGGLOMERATION MELUN VAL DE SEINE SUR LE PROJET DE PLAN DES
MOBILITES EN ILE-DE-FRANCE ARRETE EN CONSEIL REGIONAL**

Le Conseil Communautaire,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales, et, notamment, ses articles L.2122-18, L.2122-20, L.2122-22 alinéa 7 et L.2122-23 ;

VU le Code des Transports, et, notamment, l'article L.1214-25 ;

VU les statuts en vigueur de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS) ;

VU la délibération d'Île-de-France Mobilités n°20220525-071 du 25 mai 2022 portant évaluation du PDUIF et mise en révision en vue de l'élaboration du plan des mobilités en Ile-de-France ;

VU la délibération d'Île-de-France Mobilités n° 20240206-024 du 06 février 2024 proposant au Conseil Régional d'Île-de-France d'arrêter le projet de plan des mobilités Ile-de-France 2030 ;

VU la délibération n°CR 2024-002 du Conseil Régional lors de sa séance du 27 mars 2024, arrêtant le projet de PDMIF proposé par IDFM, ce dernier se composant des trois documents suivants : le projet de Plan des Mobilités (stratégie pour une mobilité plus durable et plan d'actions), l'annexe accessibilité et le rapport environnemental ;

VU l'avis de la Commission Sécurité de la Région – Mobilité -Voirie en date du 10 septembre 2024 ;

VU la saisine du Bureau Communautaire du 07 novembre 2024 ;

VU l'avis favorable de la commission Attractivité et développement du territoire du 12 novembre 2024 ;

CONSIDÉRANT la sollicitation du Conseil Régional d'Île-de-France afin d'obtenir un avis du Conseil Communautaire de l'Agglomération Melun Val de Seine sur le projet PDMIF arrêté par le Conseil Régional ;

CONSIDÉRANT que le Conseil Communautaire est naturellement favorable à toute mesure écologique visant l'amélioration de la qualité de l'air, des transports en commun et des mobilités douces ;

CONSIDÉRANT l'intérêt et la qualité des propositions d'actions du PDMIF, notamment, lorsque celles-ci concernent directement le territoire de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine ;

CONSIDÉRANT que certaines mesures peuvent faire l'objet d'observations ou d'améliorations pour le territoire communautaire, à savoir :

Mesure 1.1.2 : Développer l'offre de masse transit avec la mise en service des grands projets d'infrastructures et de desserte

Pour une l'amélioration de la desserte de la branche dite « littorale » du RER D, il serait nécessaire d'étudier une amorce d'une ligne directe Paris-Melun indépendante des missions actuelles du RER D depuis la gare de Ponthierry-Pringy, comme celle qui est programmée pour la branche en direction de Malesherbes.

Il faudrait également étudier la création d'un arrêt supplémentaire à Livry-sur-Seine pour les TER Bourgogne-Franche-Comté (via la rive droite de la Seine), et ce afin d'éviter la saturation de la gare de Melun aux heures de pointe.

Mesure 1.1.3 : Investir pour améliorer la robustesse et la fiabilité du réseau

Dans le cadre de la revoyure du « Schéma directeur » du RER D, il faudra étudier la remise en service de trains directs entre Paris et Melun via la branche dite « littorale » et la gare de Saint-Fargeau.

Mesure 1.5 : Renforcer l'offre de Transport À la Demande dans les territoires peu denses

Il est indispensable de mettre en service un matériel roulant robuste et adapté aux territoires ruraux afin de garantir la viabilité du service (Ex : TAD Melun Nord).

Par ailleurs, ce matériel roulant devra être en cohérence avec l'accessibilité des points d'arrêt et des gares (Axe 3). Par exemple, l'accessibilité du véhicule devra se faire par une porte latérale avec palette et non à l'arrière du véhicule, ce qui oblige les personnes à mobilité réduite à descendre sur la chaussée pour accéder au véhicule.

Mesure 3.2. : Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération

Le matériel roulant du Transport À la Demande (TAD) devra être en cohérence avec l'accessibilité des points d'arrêt et des gares pour garantir l'accessibilité des transports collectifs (Véhicules, gares et points d'arrêt)

Mesure 4.3.1 : Créer des maisons du vélo et soutenir les services pour les cyclistes

Mesure 4.3.3 : Encourager l'accès au vélo via les services de location courte durée

Mesure 6.1 : Aménager les pôles d'échange multimodaux, lieux pour un intermodalité renforcée

Mesure 11.4.4 : Aménager les pôles d'échange multimodaux, lieux pour un intermodalité renforcée

Mesure 13.2.4 : Développer la pratique cyclable pour les déplacements touristiques

Etudier l'intégration d'une offre de location de services de location vélo courte durée dans la future maison du vélo du parking relais de la gare de Melun pour diversifier l'offre de service aux usagers et favoriser le développement de la pratique du vélo, mais également permettre aux usagers du train et aux touristes de rejoindre les sites touristiques de l'agglomération en vélo depuis la gare de Melun.

Mesure 13.2.1 : Promouvoir la desserte en transports collectifs des sites touristiques franciliens

Avec 300.000 visiteurs par an, le château de Vaux-le-Vicomte est identifié comme un des principaux sites touristiques d'Île-de-France, et il n'est actuellement pas desservi en transport collectif depuis la gare de Melun. Il faut étudier la faisabilité de la mise en service d'une offre régulière pour permettre la desserte en transport en commun de ce site touristique.

Mesure 14.2 : Développer l'écomobilité scolaire

Pour développer l'écomobilité scolaire et favoriser l'usage des transports collectifs, il est indispensable d'identifier la direction académique des services de l'éducation nationale (DASEN) dans les responsables de la mise en œuvre des mesures liées à l'écomobilité scolaire, car c'est elle qui détermine la sectorisation dans les lycées. Les choix d'affectation peuvent avoir des incidences fortes sur les Délégations de Services Publics (DSP) des réseaux de transports du territoire, mais également sur les futurs aménagements de l'espace public pour permettre l'usage des modes actifs ou accueillir une gare routière.

Après en avoir délibéré,

ÉMET un avis favorable sur le projet de Plan des Mobilités en Île-de-France arrêté en Conseil Régional, sous réserve des observations et propositions suivantes :

Mesure 1.1.2 : Développer l'offre de masse transit avec la mise en service des grands projets d'infrastructures et de desserte

Pour une l'amélioration de la desserte de la branche dite « littorale » du RER D, il serait nécessaire d'étudier une amorce d'une ligne directe Paris-Melun indépendante des missions actuelles du RER D depuis la gare de Ponthierry-Pringy, comme celle qui est programmée pour la branche en direction de Malesherbes.

Il faudrait également étudier la création d'un arrêt supplémentaire à Livry-sur-Seine pour les TER Bourgogne-Franche-Comté (via la rive droite de la Seine), et ce afin d'éviter la saturation de la gare de Melun aux heures de pointe.

Mesure 1.1.3 : Investir pour améliorer la robustesse et la fiabilité du réseau

Dans le cadre de la revoyure du « Schéma directeur » du RER D, il faudra étudier la remise en service de trains directs entre Paris et Melun via la branche dite « littorale » et la gare de Saint-Fargeau.

Mesure 1.5 : Renforcer l'offre de Transport À la Demande dans les territoires peu denses

Il est indispensable de mettre en service un matériel roulant robuste et adapté aux territoires ruraux afin de garantir la viabilité du service (Ex : TAD Melun Nord).

Par ailleurs, ce matériel roulant devra être en cohérence avec l'accessibilité des points d'arrêt et des gares (Axe 3). Par exemple, l'accessibilité du véhicule devra se faire par une porte latérale avec palette et non à l'arrière du véhicule, ce qui oblige les personnes à mobilité réduite à descendre sur la chaussée pour accéder au véhicule.

Mesure 3.2. : Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération

Le matériel roulant du Transport À la Demande (TAD) devra être en cohérence avec l'accessibilité des points d'arrêt et des gares pour garantir l'accessibilité des transports collectifs (Véhicules, gares et points d'arrêt)

Mesure 4.3.1 : Créer des maisons du vélo et soutenir les services pour les cyclistes

Mesure 4.3.3 : Encourager l'accès au vélo via les services de location courte durée

Mesure 6.1 : Aménager les pôles d'échange multimodaux, lieux pour un intermodalité renforcée

Mesure 11.4.4 : Aménager les pôles d'échange multimodaux, lieux pour un intermodalité renforcée

Mesure 13.2.4 : Développer la pratique cyclable pour les déplacements touristiques

Etudier l'intégration d'une offre de location de services de location vélo courte durée dans la future maison du vélo du parking relais de la gare de Melun pour diversifier l'offre de service aux usagers et favoriser le développement de la pratique du vélo, mais également permettre aux usagers du train et aux touristes de rejoindre les sites touristiques de l'agglomération en vélo depuis la gare de Melun.

Mesure 13.2.1 : Promouvoir la desserte en transports collectifs des sites touristiques franciliens

Avec 300.000 visiteurs par an, le château de Vaux-le-Vicomte est identifié comme un des principaux sites touristiques d'Île-de-France, et il n'est actuellement pas desservi en transport collectif depuis la gare de

Melun. Il faut étudier la faisabilité de la mise en service d'une offre régulière pour permettre la desserte en transport en commun de ce site touristique.

Mesure 14.2 : Développer l'écomobilité scolaire

Pour développer l'écomobilité scolaire et favoriser l'usage des transports collectifs, il est indispensable d'identifier la direction académique des services de l'éducation nationale (DASEN) dans les responsables de la mise en œuvre des mesures liées à l'écomobilité scolaire, car c'est elle qui détermine la sectorisation dans les lycées. Les choix d'affectation peuvent avoir des incidences fortes sur les Délégations de Services Publics (DSP) des réseaux de transports du territoire, mais également sur les futurs aménagements de l'espace public pour permettre l'usage des modes actifs ou accueillir une gare routière.

Adoptée à la majorité, avec 61 voix Pour et 1 voix Contre

Fait et délibéré, le lundi 18 novembre 2024, et ont signé au registre les membres présents.
Pour extrait conforme,

Accusé de réception

077-247700057-20241118-57375-DE-1-1


Acte certifié exécutoire

Réception par le préfet : vendredi 22 novembre 2024

Publication ou notification : 22 novembre 2024

Signé par le Président, Franck VERNIN

Le Président,

The image shows a handwritten signature in black ink over a circular official seal. The seal contains the text 'COMUNAUTÉ DE COMMUNES MELUN VAL DE SEINE' around the perimeter. The signature is written in a cursive style.

Franck Vernin

Avis du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine sur le projet de Plan des mobilités en Île-de-France

1. Contexte du plan des mobilités en Île-de-France

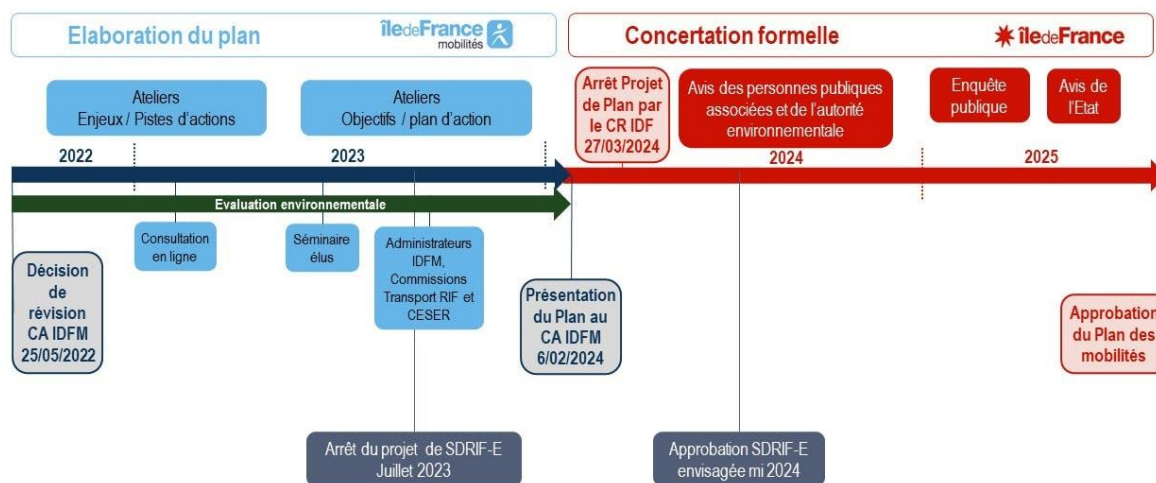
Le Plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF) est un document de planification défini dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019, et qui fixe les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement pour la période 2020-2030.

En Île-de-France, l'organisation de la mobilité est spécifique puisque l'Île-de-France Mobilités (IDFM) est l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) unique sur le territoire francilien, et c'est à ce titre qu'il lui revient d'évaluer le plan de mobilité, et de décider de son élaboration ou de sa mise en révision pour le compte des collectivités qui le constituent.

Il succède au Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010-2020, dont la mise en révision a été décidée par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 25 mai 2022, après une évaluation menée en 2021.

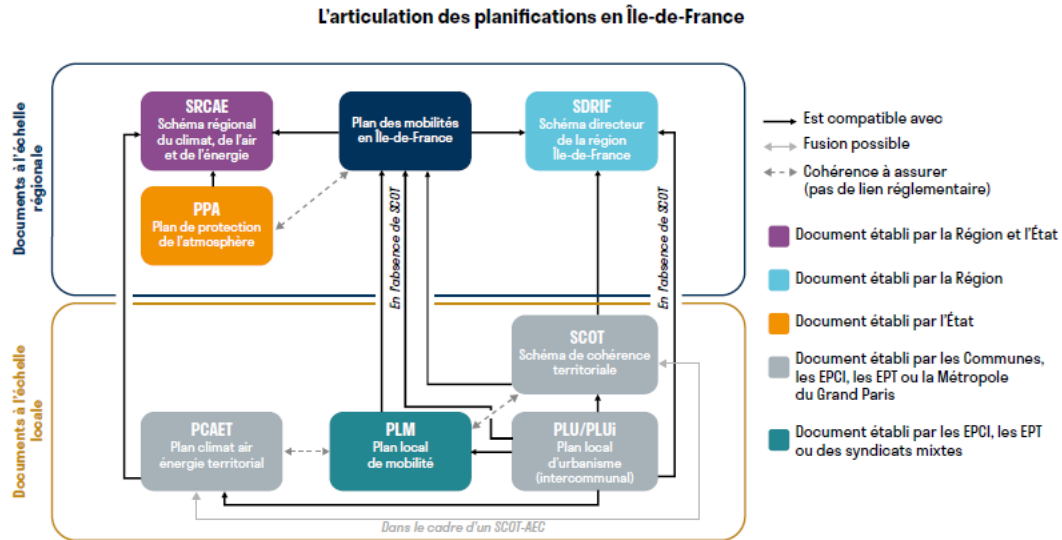
Le plan de mobilité a donc été élaboré en 2022-2023 avec une forte concertation de l'ensemble des acteurs et des parties prenantes de la mobilité en Île-de-France, dont la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine et l'ensemble des communes du territoire. Celui-ci a été présenté au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 6 février 2024 puis arrêté par le Conseil Régional le 27 mars 2024.

À la suite de son arrêt, le PDMIF doit être soumis aux avis des personnes publiques associées et de l'autorité environnementale en 2024. À ce titre, la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine est donc sollicitée pour émettre un avis sur le projet de PDMIF arrêté, avant son approbation en 2025.



Selon le code des transports, les plans de mobilité doivent être compatibles ou doivent s'inscrire en cohérence avec les plans, schémas ou directives relatifs à la planification territoriale ou environnementale, aux échelles régionales ou plus locales.

Et depuis le 1^{er} janvier 2021, les plans de mobilité régionaux doivent être obligatoirement complétés par l'élaboration de plans locaux de mobilité (PLM).



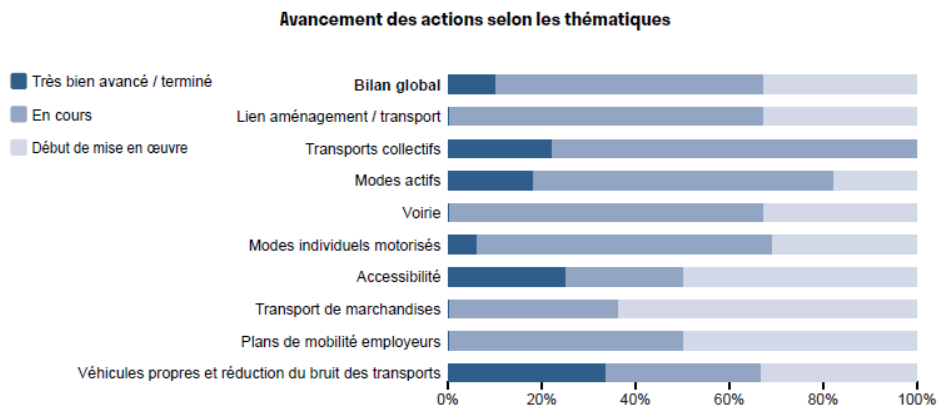
Source : Île-de-France Mobilités, au 8 novembre 2023

C'est dans ce cadre réglementaire que la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine a lancé son PLM en 2022, pour une finalisation programmée à la fin de l'année 2025 pour être en cohérence avec ce nouveau plan de mobilité régional.

1. Les enjeux et les objectifs du Plan des mobilités d'Île-de-France

Bilan du PDUIF 2010-2020

Le bilan du PDUIF 2010-2020 a permis de témoigner de l'engagement de tous les acteurs de la mobilité en Île-de-France et de démontrer une évolution des modes de déplacements en phase avec les objectifs. Ainsi, deux-tiers des actions du PDUIF 2010-2020 et de sa feuille de route 2017-2020 étaient bien engagés ou terminées en 2021. Néanmoins, il a été constaté que les niveaux d'avancement différaient selon les thématiques.



Source : Île-de-France Mobilités, Évaluation de la mise en œuvre du PDUIF, 2021

Il est important de souligner que l'atteinte des objectifs de mobilités fixés dans le PDUIF 2010-2020 a été perturbée par la crise sanitaire qui a modifié la trajectoire d'évolution de l'usage des modes de déplacements individuels motorisés au profit d'une croissance des transports collectifs. Seuls les modes actifs, en particulier le vélo, ont poursuivi leur croissance dans un contexte où le nombre global de déplacements quotidiens est inférieur de son niveau de 2010.

Ce bilan a également permis de constater une réduction des émissions des gaz à effet de serre et des polluants atmosphérique, mais sans atteindre les objectifs environnementaux fixés dans le PDUIF 2010-2020. Le même constat a été observé au niveau de la sécurité sur les routes franciliennes.

Les enjeux du PDMIF

Entre 2010 et 2020, la population francilienne a connu une croissance de 6% pour une région qui accueille 18% de la population française. Toutefois, cette population est amenée à connaître un ralentissement de sa croissance dans la prochaine décennie, et une accélération de son vieillissement.

Au niveau économique, le cœur de la région a connu une concentration accrue des emplois (+ 3% à Paris et + 4% en petite couronne), alors qu'il est demeuré stable (+ 1%) dans les territoires de grande couronne. Cependant, la crise sanitaire a bouleversé les habitudes de travail avec l'intensification du télétravail qui a réinterrogé les modèles traditionnels du foncier et la localisation des bureaux, et elle a également entraîné une très forte baisse de la mobilité, ainsi que des changements de comportements qui tendent à se pérenniser.

Ainsi, les déplacements des Franciliens ont baissé après la crise sanitaire, alors qu'entre 2010 et 2019 ils avaient augmenté de 2% sous l'effet de la croissance démographique. Les modes actifs sont les plus grands bénéficiaires de cette crise sanitaire, avec une hausse de + 3,8% de la marche et + 1% pour le vélo. *A contrario*, les transports collectifs sont le mode le plus touché par la crise sanitaire avec une baisse de près de 15% sur les déplacements quotidiens.

Le PDMIF doit répondre à ces nouveaux besoins de déplacements et s'adapter au mode vie de tous les Franciliens, mais il doit également s'engager sur des enjeux environnements forts en matière de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Les objectifs du PDMIF

Ainsi pour répondre aux enjeux identifiés, les principaux objectifs du PDMIF sont de :

- Réduire les émissions de gaz à effets de serre liées aux transports de 25% entre 2020 et 2030 pour contribuer à la lutte contre le changement climatiques ;
- Améliorer la qualité de l'air en réduisant les émissions de polluants atmosphériques du secteur des transports ;
- Réduire la vulnérabilité énergétique en favorisant l'électrification du parc automobile et le développement d'autres alternatives aux énergies fossiles (BioGNV ou hydrogène) ;
- Réduire l'exposition au bruit des transports routier et ferroviaires ;
- Améliorer la sécurité en réduisant de moitié le nombre le nombre de personnes tués ou de blessés graves sur les routes ;
- Favoriser les modes de transports durables comme les transports en commun, le vélo et la marche pour réduire la dépendance à la voiture individuelle ;
- Répondre aux besoins de mobilités des Franciliens en proposant des solutions adaptées à chaque type de déplacements ;
- Préparer l'avenir des transports en Île-de-France en anticipant les évolutions démographiques et économiques.

2. La stratégie et le plan d'actions

Pour atteindre son objectif premier de réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports et en réponse aux enjeux identifiés en lien avec les mobilités des Franciliens, le PDMIF repose sur une stratégie d'action fondée sur l'activation de tous les leviers.

Ainsi, le plan d'actions du PDMIF s'articule autour de quatorze axes qui se déclinent en actions portant diverses mesures.

Axe 1 : Poursuivre le développement des transports en commun

La décennie 2010-2020 a été marquée par une forte hausse de l'offre de transports collectifs sur l'ensemble du territoire francilien. Cette hausse est principalement liée à l'amélioration de la qualité de service et de l'intermodalité, au renforcement de l'information voyageurs, à l'évolution de la tarification et à la modernisation de la billettique.

L'offre de transport collectif va continuer à se développer en Île-de-France à l'horizon 2030, et elle va connaître un fort développement avec la mise en service du Grand Paris Express ou d'autres projets d'infrastructures (RER E, Bus à Haut Niveau de Service...). Au niveau local de nouvelles offres adaptées aux territoires vont se développer, comme la future mise en service du Tzen 2 à l'horizon 2030 pour le secteur Melunais.

Axe 2 : Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité

La mobilité piétonne est la première mobilité pour les Franciliens avec une part modale de 41% en Île-de-France en 2019 soit + 7% par rapport à 2010, pour un peu plus d'un tiers de l'espace public. L'évaluation du PDUIF 2010-2020 démontre que la place du piéton a été assez peu prise en compte et qu'il est devenu indispensable de mettre en place des actions spécifiques en faveur des piétons, et de promouvoir une approche planifiée et hiérarchisée pour améliorer la mobilité piétonne.

Cette action vise à prioriser la mobilité piétonne, mais également le partage de la voirie et l'amélioration de l'accessibilité, dans les aménagements de voirie.

Axe 3 : Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements

Entre 2010 et 2020, la mise en accessibilité des transports a progressé mais elle doit se poursuivre pour permettre d'atteindre les objectifs fixés dans les schémas directeurs d'accessibilité de 2009, puis dans le Schéma directeur – agenda programmée (SD'AP) de 2015.

Pour l'accessibilité de la voirie, l'évaluation du PDUIF montre qu'il reste beaucoup à faire pour l'élaboration des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE).

La mise en accessibilité des transports collectifs ferroviaires et routiers doit donc être poursuivie et des efforts importants doivent être consentis pour améliorer l'accessibilité de la voirie.

Axe 4 : Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo

L'évaluation du PDUIF 2010-2020 a montré un fort développement des aménagements cyclable à la fin des années 2020, mais sans atteindre l'objectif fixé de 4 500 km pour le réseau cyclable structurant puisque seuls 1 900 km ont été réalisés en 2021. Il a également été constaté que la qualité des aménagements cyclable était inégale selon les territoires franciliens.

Les objectifs de cette action sont de conforter la dynamique enclenchée et de poursuivre le développement de l'usage du vélo, en développant un réseau d'infrastructures cyclables continu, une offre de

stationnement et les services associés (location, aide à l'achat...), tout en incluant une réflexion sur les mobilités piétonne et l'accessibilité sur l'espace public.

Axe 5 : Développer les usages partagés de la voiture

Malgré une croissance des usages partagés de la voiture entre 2010 et 2020, ces pratiques restent faibles à l'échelle de l'Île-de-France.

Ainsi, cette action vise à encourager la pratique du covoiturage, notamment dans les territoires peu denses ou faiblement desservis par les transports collectifs, en développant des leviers financiers et des aménagements spécifiques de circulation et de stationnement. Pour l'autopartage, il convient de renforcer les dispositifs existants en ciblant de nouveaux territoires et d'assurer une meilleure visibilité des services.

Axe 6 : Renforcer l'intermodalité et la multimodalité

L'évaluation du PDUIF a montré qu'un travail important a été mené pour rénover les pôles d'échanges multimodaux (PEM), notamment sur le renforcement de l'intermodalité avec le développement du stationnement vélo en gare, la création du label Parc Relais et la transformation des gares routières en éco-stations bus.

L'aménagement de ces PEM est primordial pour faciliter la circulation du réseau ferré francilien, mais aussi développer l'intermodalité (modes actifs, transports collectifs, voiture). C'est dans cette dynamique, que le projet du PEM de la Gare de Melun a été engagé en 2016 pour une finalisation à l'horizon 2030.

Le PDMIF doit également permettre de faciliter la multimodalité, c'est-à-dire l'utilisation alternative de modes pour un même déplacement, grâce à une meilleure information sur les solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle.

Axe 7 : Rendre la route plus multimodale, sûre et durable

Lors de la dernière décennie, le réseau routier magistral s'est transformé pour devenir plus multimodal et améliorer les conditions de circulation des transports en commun et des taxis, sans pour autant conduire à une aggravation des conditions de circulations pour les autres véhicules.

En parallèle, la sécurité sur les routes s'est également améliorée même si la question du maintien en état des voies, de leur entretien et de leur propreté est devenue plus prégnante.

Le linéaire de voirie du réseau magistral n'ayant plus vocation à se développer massivement, l'enjeu est désormais d'en utiliser au mieux la capacité, d'en développer une utilisation plus multimodale (voies réservées), d'en améliorer la performance environnementale et la sécurité pour tous les usagers.

Pour les voiries en milieu urbain, le principal enjeu est le partage et la pacification entre les différents modes.

Axe 8 : Mieux partager la voirie urbaine

Entre 2010 et 2020, l'usage de la voirie s'est intensifié avec une multiplicité des modes accueillis dans un espace contraint : piétons, vélos, véhicules légers, transports collectifs, modes individuels motorisés et livraisons.

Cette action doit permettre de mettre en œuvre des principes de partage de la voirie pour tous les modes de transports et tous les usagers de l'espace public, en hiérarchisant la voirie urbaine et favorisant les modes alternatifs à la voiture individuelle.

Pour les modes actifs, l'amélioration de la sécurité et du confort d'usage doit s'appuyer par la pacification de la voirie, le réaménagement des intersections et la résorption des coupures urbaines

Axe 9 : Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux

Agir sur les conditions de stationnement constitue un levier majeur pour inciter les pratiques de mobilité en faveur des transports collectifs et les modes actifs.

Il convient donc d'adopter une approche globale des politiques de stationnement public sur voirie et dans les espaces privés (normes PLU pour les constructions neuves), en tenant compte de la qualité de la desserte en transports collectifs et des contraintes de l'espace public.

Axe 10 : Soutenir une activité logistique performante et durable

Le PDUIF 2010-2020 visait à maintenir un tissu logistique, notamment multimodale, dans les zones les plus denses d'Île-de-France pour limiter l'étalement logistique sur le territoire francilien. Le constat est que ce maintien s'est avéré fragile car plusieurs sites à vocation logistique listés dans le PDUIF (et le SDRIF) ont perdu leur vocation au cours de la période de la dernière décennie ou ont été intégrés à des projets urbains mixtes.

Cette action doit permettre de poursuivre la lutte contre l'étalement logistique, mais également de développer une logistique plus vertueuse sur les plans économique et environnemental en visant à :

- Améliorer la performance de l'armature urbaine,
- Développer le report modal depuis la route vers les modes fluvial et ferroviaire,
- Optimiser des flux logistiques routiers et améliorer de la logistique urbaine ;
- Accélérer la transition énergétique des véhicules de transports de marchandises.

Axe 11 : Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

Malgré une accélération marquée entre 2020 et 2021, la part de véhicules à faibles ou très faibles émissions dans le parc roulant reste encore limitée avec 1,7% en 2021. Quant au réseau de recharge électrique en accès public, il est loin des objectifs affichés dans le PDUIF 2010-2020 avec 10 000 points de recharge en 2021 contre 40 000 programmés à l'horizon 2020.

Concernant les véhicules roulant au biogaz sur les réseaux de transports franciliens, le maillage du réseau d'avitaillement s'est fortement développé avec 30 stations en 2021 contre 4 stations en 2012.

Le PDMIF porte donc sur une stratégie à l'échelle régionale pour déployer des bornes de recharge électriques, poursuivre le déploiement d'infrastructures d'avitaillement en énergies plus durables (BioGNV et hydrogène), et accompagner la mutation technologique en poursuivant les actions déjà engagées pour la transition énergétique.

Axe 12 : Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire

Le PDUIF 2010-2020 ne contenait pas d'action relative à la mobilité solidaire, mais la Loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 a imposé aux autorités organisatrices de la mobilité, d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale, ainsi que les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, en organisant des services de mobilité solidaire (tarification solidaire, aides à l'écomobilité, information).

Face aux difficultés d'accès à la mobilité de certains publics et sur certains territoires, le PDMIF tend à poursuivre la mise en œuvre d'actions et de dispositifs d'accompagnement financier pour faciliter l'accès à la mobilité (tarification, aides à l'écomobilité, information), et de définir un cadre régional pour élaborer un cadre commun d'actions pour une mobilité solidaire à l'échelle des départements.

Axe 13 : Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable

Les principaux points d'arrivées sur le territoire francilien sont les aéroports et les grandes gares ferroviaires qui enregistrent 60% des arrivées, il est donc indispensable d'avoir une bonne connexion entre les réseaux de transports collectifs franciliens, même si la grande majorité des touristes se concentre sur Paris, Disneyland et Versailles.

Si l'on souhaite inciter les touristes à se déplacer dans tous les sites touristiques l'Île-de-France, en recourant à des modes durables, il s'avère nécessaire d'améliorer l'intermodalité et de développer les modes actifs.

Axe 14 : Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements

Le PDUIF 2010-2020 avait principalement dirigé l'accompagnement des franciliens dans leur choix en matière de mobilité par l'élaboration de plans de mobilité par les employeurs (ex-plan de déplacement entreprise) et par les établissements scolaires. En 2020, le constat est que ces plans de mobilités ont été peu déployés sur l'Île-de-France.

Cet axe consiste donc redynamiser et élargir les actions de managements de la mobilité pour l'ensemble des Franciliens afin de les inciter à des pratiques de mobilité plus durables.

Cette approche globale se traduira par une sensibilisation de tous les franciliens à des pratiques de mobilités plus durables, le développement d'actions auprès des jeunes en particulier dans le cadre scolaire, et la poursuite des actions concernant les employeurs (privés et publics).

2. Avis de la CAMVS sur le projet de PDMIF

La Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine émet un avis favorable au projet de Plan des mobilités d'Île-de-France avec les remarques suivantes :

Mesure 1.1.2 : Développer l'offre de mass transit avec la mise en service des grands projets d'infrastructures et de desserte

Pour une l'amélioration de la desserte de la branche dite « littorale » du RER D, il serait nécessaire d'étudier une amorce d'une ligne directe Paris-Melun indépendante des missions actuelles du RER D depuis la gare de Ponthierry-Pringy, comme celle qui est programmée pour la branche en direction de Malesherbes.

Il faudrait également étudier la création d'un arrêt supplémentaire à Livry-sur-Seine pour les TER Bourgogne-Franche-Comté (via la rive droite de la Seine), et ce afin d'éviter la saturation de la gare de Melun aux heures de pointe.

Mesure 1.1.3 : Investir pour améliorer la robustesse et la fiabilité du réseau

Dans le cadre de la revoyure du « Schéma directeur » du RER D, il faudra étudier la remise en service de trains directs entre Paris et Melun via la branche dite « littorale » et la gare de Saint-Fargeau.

Mesure 1.5 : Renforcer l'offre de Transport À la Demande dans les territoires peu denses

Il est indispensable de mettre en service un matériel roulant robuste et adapté aux territoires ruraux afin de garantir la viabilité du service (Ex : TAD Melun Nord).

Par ailleurs, ce matériel roulant devra être en cohérence avec l'accessibilité des points d'arrêt et des gares (Axe 3). Par exemple, l'accessibilité du véhicule devra se faire par une porte latérale avec palette et non à

l'arrière du véhicule, ce qui oblige les personnes à mobilité réduite à descendre sur la chaussée pour accéder au véhicule.

Mesure 3.2. : Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération

Le matériel roulant du Transport À la Demande (TAD) devra être en cohérence avec l'accessibilité des points d'arrêt et des gares pour garantir l'accessibilité des transports collectifs (Véhicules, gares et points d'arrêt)

Mesure 4.3.1 : Créer des maisons du vélo et soutenir les services pour les cyclistes

Mesure 4.3.3 : Encourager l'accès au vélo via les services de location courte durée

Mesure 6.1 : Aménager les pôles d'échange multimodaux, lieux pour un intermodalité renforcée

Mesure 11.4.4 : Aménager les pôles d'échange multimodaux, lieux pour un intermodalité renforcée

Mesure 13.2.4 : Développer la pratique cyclable pour les déplacements touristiques

Etudier l'intégration d'une offre de location de services de location vélo courte durée dans la future maison du vélo du parking relais de la gare de Melun pour diversifier l'offre de service aux usagers et favoriser le développement de la pratique du vélo, mais également permettre aux usagers du train et aux touristes de rejoindre les sites touristiques de l'agglomération en vélo depuis la gare de Melun.

Mesure 13.2.1 : Promouvoir la desserte en transports collectifs des sites touristiques franciliens

Avec 300.000 visiteurs par an, le château de Vaux-le-Vicomte est identifié comme un des principaux sites touristiques d'Île-de-France, et il n'est actuellement pas desservi en transport collectif depuis la gare de Melun. Il faut étudier la faisabilité de la mise en service d'une offre régulière pour permettre la desserte en transport en commun de ce site touristique.

Mesure 14.2 : Développer l'écomobilité scolaire

Pour développer l'écomobilité scolaire et favoriser l'usage des transports collectifs, il est indispensable d'identifier la direction académique des services de l'éducation nationale (DASEN) dans les responsables de la mise en œuvre des mesures liées à l'écomobilité scolaire, car c'est elle qui détermine la sectorisation dans les lycées. Les choix d'affectation peuvent avoir des incidences fortes sur les Délégations de Services Publics (DSP) des réseaux de transports du territoire, mais également sur les futurs aménagements de l'espace public pour permettre l'usage des modes actifs ou accueillir une gare routière.