

## Concertation pour l'élaboration de la feuille de route 2017-2020 du PDUIF

### Synthèse du séminaire dans la Seine-et- Marne

Place de la voiture et ses nouveaux usages  
Plans de mobilité – Intermodalité et pôles  
Nouveaux usages de la voirie



**Le 27 mars 2017 au Mée-sur-Seine, de 14h à  
17h30**

## Cadrages et interventions lors du séminaire

Pour faire un point d'étape sur le PDUIF (Plan de déplacements urbains d'Île-de-France), le STIF a organisé 8 séminaires de travail, un dans chaque département francilien. Dans chacun de ces séminaires, il était proposé aux participants d'échanger sur 4 thématiques différentes. Les participants aux ateliers – des élus, des agents des collectivités, ainsi que d'autres acteurs de la mobilité dans les territoires – étaient invités à identifier les freins, les leviers et des idées pour donner un nouveau souffle au PDUIF dans le cadre de la feuille de route 2017-2020.

Le séminaire dans la Seine-et-Marne s'est déroulé le 27 mars 2017 de 14h à 17h30 dans au Mée-sur-Seine. Il a permis d'approfondir des thèmes spécifiques aux enjeux de la grande couronne :

- 1. La place de la voiture et ses nouveaux usages,**
- 2. Les plans de mobilité,**
- 3. Les nouveaux usages de la voirie,**
- 4. L'intermodalité et les pôles.**

L'après-midi était rythmée par une alternance de présentations introductives et de temps de réflexion en petits groupes. Environ 95 personnes, réparties en 14 tables thématiques ont participé au séminaire.



**Stéphane Beudet**, vice-président de la Région Île-de-France chargé des transports et vice-président du STIF, a introduit l'après-midi par un mot d'accueil et évoqué les grands objectifs de la feuille de route 2017-2020. **Laurence Debrincat**, responsable de la division études générales du STIF, a ensuite rappelé le contexte et les objectifs du séminaire. Elle a également évoqué les indicateurs qui soulignent les avancées obtenues et la nécessité de poursuivre et développer les bonnes pratiques afin d'atteindre les objectifs du PDUIF. **Elisabeth**

**Dubujet**, chargée de mission habitat et transition énergétique à la communauté de communes du Pays de Montereau, a présenté le plan local de déplacements (PLD) qui a été mis en place sur l'agglomération et l'intérêt pour les EPCI de constituer par ce biais un cadre pour prioriser les actions en matière de mobilité.

Plusieurs témoignages ont ensuite permis d'engager les échanges dont ce compte-rendu dresse la synthèse. A la fin du séminaire, **Jean-Jacques Barbaux**, président du Conseil départemental de la Seine-et-Marne, a conclu l'après-midi et insisté sur l'importance de ces travaux pour son département.

*Dans les pages qui suivent les contributions des participants au séminaire sont présentées. Les paragraphes précédés de ✓✓✓ soulignent les sujets les plus évoqués. Les paragraphes précédés de ✓ indiquent des sujets évoqués mais moins récurrents.*

## 1/ La place de la voiture et ses nouveaux usages

Il s'agissait en abordant cette thématique d'approfondir les enjeux du développement de l'autopartage, du covoiturage, et des véhicules électriques et intelligents. La séquence a été introduite par le témoignage de **Caroline Briand**, de la Direction des routes au conseil départemental de Seine-et-Marne, qui a présenté la politique de covoiturage du département.

### LES FREINS IDENTIFIES

- Le **poids des habitudes**, tournées en grande majorité vers l'utilisation de la voiture individuelle, et son non partage.
- Le **coût du foncier** et la **difficulté d'en trouver**, surtout en zone dense, pour des aires de covoiturage ou des stations d'autopartage.
- Des infrastructures de covoiturage **peu adaptées aux besoins**, car créées sans concertation avec la population.
- Le problème de la **sécurisation** des aires de covoiturage.
- Le manque d'**assurance de pouvoir faire le trajet retour** quand on utilise le covoiturage en tant que passager, et les potentiels **détours** par rapport à l'itinéraire habituel, pour le conducteur.
- La **multiplicité des sites** de covoiturage qui crée de la confusion pour l'utilisateur.
- Les **coûts d'investissement** liés au développement de l'autopartage, ainsi que la **méconnaissance des modalités et du rôle des collectivités** dans son développement.
- Le **TAD** est plus adapté aux territoires ruraux que l'autopartage.

### LES LEVIERS ET IDEES PROPOSEES

- ✓ Installer des aires de covoiturage à **proximité des arrêts de bus**.
- ✓✓✓ Développer la **communication** en faveur du covoiturage pour inciter au changement de comportement, en insistant sur les avantages comparatifs par rapport à la voiture individuelle.
- ✓ **Consulter** les habitants pour créer des infrastructures adaptées à leurs besoins.
- ✓✓✓ Développer une **plateforme régionale** de covoiturage.
- ✓✓✓ Apprendre les bons réflexes aux enfants, en développant les **programmes éducatifs** sur les usages partagés de la voiture, dès l'école élémentaire.
- ✓✓ Créer des **voies réservées** au covoiturage sur les routes importantes.
- ✓ Une **obligation légale** de développer le covoiturage permettrait d'impulser une dynamique, surtout dans les territoires ruraux.
- ✓ Développer le **covoiturage dynamique**, où il serait possible de connaître les opportunités de covoiturage en temps réel.
- ✓✓✓ Développer une **application** qui permettrait de visualiser l'**ensemble de son trajet**, quel que soit le mode de transport.
- ✓ Développer l'autopartage dans les **copropriétés**.

*Comme dans les précédents séminaires en grande couronne, les participants ont plus insisté sur le covoiturage que sur l'autopartage. Ils ont affirmé des besoins de communication pour inciter au changement de comportement, et d'un travail à une échelle plus grande que celle de la commune pour plus de cohérence.*

---

## 2/ Les plans de mobilité

Il s'agissait en abordant la thématique des plans de mobilités – anciennement plans de déplacements (inter)entreprises (les PDIE et PDE) – d'identifier les leviers pour les généraliser, et veiller à leur mise en œuvre. La séquence a été introduite par le témoignage de **Franck Chauvin**, de la Communauté d'agglomération du Grand Paris Sud, qui a présenté un plan de mobilité inter-entreprises, et un plan de mobilité d'administration développé au sein de la CAGPS.

### LES FREINS IDENTIFIES

- L'absence d'un **chef de projet** qui coordonne les actions.
- Le manque de **portage politique**.
- La **méconnaissance des besoins des salariés**.
- La **variété des horaires de travail**, qui rend compliquée la proposition d'un plan adapté à tous.
- Le manque de **fiabilité des horaires** SNCF : il est difficile de proposer un plan de mobilité tant que ce problème ne sera pas résolu.
- L'**éloignement** des zones d'activités par rapport aux pôles de transports.

### LES LEVIERS ET IDEES PROPOSEES

- ✓✓✓ Etablir un **diagnostic** le plus poussé possible pour définir les besoins des entreprises et des salariés.
- ✓✓✓ Identifier un **coordonnateur** fédérateur sur le territoire qui pilotera la démarche. L'échelle intercommunale est jugée très pertinente.
- ✓✓ Développer une **communication pour diffuser** les bonnes pratiques auprès des entreprises. Mettre en avant les **gains pour les entreprises et pour les salariés** : moins de stress, meilleure accessibilité des zones d'emploi, attractivité du territoire.
- ✓ Inciter les entreprises à **communiquer en interne** pour pousser à la pratique du covoiturage entre salariés.
- ✓ **Uniformiser le plus possible les horaires** au sein de l'entreprise pour mutualiser les moyens de transport.
- ✓ Inciter les entreprises à travailler de manière partenariale pour développer leurs actions et donc limiter les coûts.
- ✓✓ Promouvoir le télétravail, au moins en tiers-temps, pour limiter les déplacements.

*L'élément principal évoqué est la nécessité d'un diagnostic poussé avant le lancement d'un plan de mobilité, pour mettre en place des actions adaptées aux besoins. Les participants ont également insisté sur l'importance d'un coordonnateur au sein des collectivités pour encourager ces démarches.*

---

### 3/ Les nouveaux usages de la voirie

Le sujet proposé recouvrait les modes actifs, la mise en accessibilité et la sécurité routière. Pour illustrer les enjeux de cette thématique, **Frédéric Baillergeau**, responsable du service Mobilité à la Communauté d'agglomération de Melun Val-de-Seine, a présenté la politique cyclable de la CAMVS.

#### LES FREINS IDENTIFIES

- Le **coût** des aménagements.
- La Seine-et-Marne comprend des territoires **vallonnés**, où il peut être difficile de réaliser des aménagements continus.
- Une approche des besoins de déplacements pensée vers/depuis Paris alors qu'il faut les penser dans le département.
- La difficulté de créer des voies dédiées aux vélos dans des **rues trop étroites dans le tissu urbain ancien**.
- Le manque d'**entretien des pistes cyclables**.
- Le stationnement sauvage sur les trottoirs qui impacte les modes actifs.
- Le manque de contrôle de la vitesse et donc le **non-respect des zones 30**.
- L'obligation de **mettre en accessibilité tous les arrêts d'une même ligne**, y compris ceux qui sont très peu fréquentés : trop compliqué et trop coûteux.
- L'absence de **concertation préalable** à la réalisation des aménagements, ils ne sont donc pas adaptés aux besoins.
- Les **bus non accessibles** alors que les arrêts le sont.
- Le **manque de continuité territoriale** quand les communes ne font pas les mêmes aménagements.

#### LES LEVIERS ET IDEES PROPOSEES

- ✓✓✓ Travailler à une **échelle plus large** que la commune pour créer des aménagements cohérents.
- ✓✓✓ Anticiper les aménagements en **concertation avec la population** pour qu'ils soient utiles et répondent aux besoins des usagers.
- ✓✓✓ Insister sur les **temps de parcours** dans le jalonnement pour inciter les usagers à utiliser les modes actifs.
- ✓✓ Développer l'**éducation au vélo** dès le plus jeune âge.
- ✓ Favoriser l'**intermodalité entre le vélo et les bus ou les trains**, en permettant aux usagers de monter facilement avec leur vélo et de les stocker.
- ✓ Développer les **parcs à vélos** sur les **aires de covoiturage**.
- ✓✓ Développer l'usage du **vélo à assistance électrique**.
- ✓✓ La marche est souvent présentée sous l'angle de la santé, mais elle doit d'abord être un **plaisir**, d'où l'importance du **jalonnement** et d'un **cadre agréable**.
- ✓ Développer le **pédibus** pour les trajets scolaires.
- ✓ Multiplier les **voies en sens unique** pour offrir de l'espace aux modes doux.

- ✓ Développer les **zones de rencontre**.

*Sont soulignés le besoin de travailler à une échelle plus large que la commune pour plus de cohérence, et l'implication de la population en amont pour créer des aménagements répondant aux besoins. Le jalonnement est indispensable pour donner envie aux usagers de passer aux modes actifs.*

---

## 4/ L'intermodalité et les pôles

Cette thématique abordait les questions de gouvernance et de financement des projets de pôles. Elle visait également à interroger les participants sur l'enjeu de l'intermodalité sur leur territoire, ainsi que leur capacité technique à lancer des études de pôles.

### LES FREINS IDENTIFIES

- Les principaux freins sont **le manque de financement** et la **multiplicité des acteurs** à mobiliser.
- L'offre ne correspond pas aux besoins parce qu'elle a été développée **sans concertation** des usagers.
- Le problème des **réserves foncières difficiles à trouver**, surtout à proximité des gares où les zones sont souvent déjà urbanisées.
- L'absence de **voies dédiées aux bus** sur les autoroutes.

### LES LEVIERS ET IDEES PROPOSEES

- ✓✓✓ Développer la **concertation entre les collectivités et les transporteurs**, pour créer davantage de cohérence. Il sera ainsi plus simple d'articuler les calendriers des différents acteurs et d'assurer la **continuité des actions**. Le rôle de chacun serait enfin mieux identifié, permettant une évolution plus lisible du projet.
- ✓ Développer **les parkings relais à distance** lorsque le foncier n'est pas disponible autour des gares, et mettre en place **des navettes** pour se rendre aux pôles.
- ✓✓✓ Avoir une vision globale au-delà du pôle pour prendre en compte **toute la chaîne de déplacements et donc tous les modes possibles**.
- ✓ Développer **une application** qui permette à l'utilisateur d'avoir une vision globale sur son trajet, qui prenne en compte tous les modes possibles de déplacement.
- ✓ L'**intercommunalité** doit avoir le rôle de chef de file ; c'est à cette échelle qu'il est le plus judicieux de coordonner les actions.
- ✓✓ Développer la sensibilisation à l'évolution des pratiques de déplacements en mettant en place une **communication** efficace.

*Les participants ont particulièrement insisté sur la nécessité d'une meilleure concertation entre les acteurs, pour mettre en place un véritable travail partenarial et permettre la cohérence des aménagements. Il est également indispensable d'avoir une vision globale du territoire, pour envisager toute la chaîne de déplacements et répondre aux besoins des usagers.*

---



Retrouvez l'ensemble des synthèses sur le site <http://www.pduif.fr/>.