

PLAN LOCAL DE MOBILITÉ

ÉLABORÉ PAR L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL GRAND PARIS SUD EST AVENIR

Avis d'Île-de-France Mobilités en tant que personne publique associée

1. INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'avis d'Île-de-France Mobilités sur le projet de Plan Local de Mobilité (PLM) élaboré par l'établissement public territorial (EPT) Grand Paris Sud Est Avenir couvrant les communes d'Alfortville, de Boissy-Saint-Léger, de Bonneuil-sur-Marne, de Chennevières-sur-Marne, de Créteil, de La Queue-en-Brie, du Plessis-Tréville, de Limeil-Brévannes, de Mandres-les-Roses, de Marolles-en-Brie, de Noisieu, d'Ormesson-sur-Marne, de Périgny-sur-Yerres, de Santeny, de Sucy-en-Brie et de Villecresnes, toutes situées dans le département du Val-de-Marne.

1.1. LES PLANS LOCAUX DE MOBILITE, DECLINAISON LOCALE DU PDUIF

L'élaboration de Plans locaux de mobilité (PLM) – nouvelle dénomination depuis la loi d'orientation des mobilités des Plans locaux de déplacements (PLD) – est une spécificité francilienne prévue par le Code des transports (articles L1214-30 à L1214-36). Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) est complété par des PLM qui en détaillent et en précisent le contenu.

En effet, si le PDUIF fixe pour l'ensemble du territoire régional les principales orientations pour l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, il ne peut toutefois pas prévoir, par principe de subsidiarité, les actions précises à mener à une échelle territoriale fine, ni leurs maîtrises d'ouvrages, ni leur calendrier prévisionnel.

L'élaboration de ces PLM a été rendue obligatoire par la loi d'orientation des mobilités pour les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), hors communautés de communes. Les PLM, dont le caractère opérationnel tel qu'il est défini dans le PDUIF est essentiel, doivent donc constituer un instrument programmatique privilégié de la mise en œuvre du PDUIF au niveau intercommunal.

Le PDUIF, élaboré par Île-de-France Mobilités et approuvé par le Conseil Régional le 19 juin 2014, fixe les objectifs et le cadre de la politique de mobilité des personnes et des

biens en Île-de-France pour l'ensemble des modes de transport. Ses actions ont pour ambition de faire évoluer l'usage des modes vers une mobilité plus durable.

Pour atteindre les objectifs du PDUIF, il est nécessaire de changer les conditions de déplacement et les comportements. Le PDUIF décline à cet effet trente-quatre actions au sein de neuf défis ; les défis un à sept concernent les conditions de déplacement et les défis huit et neuf les comportements :

- Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs ;
- Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs ;
- Défi 3 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement ;
- Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo ;
- Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés ;
- Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement ;
- Défi 7 : Rationnaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train ;
- Défi 8 : Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF ;
- Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

La très grande majorité de ces actions sont des recommandations à destination des acteurs concernés. Néanmoins, quatre actions ont un caractère prescriptif et s'imposent aux documents d'urbanisme et aux décisions prises par les autorités chargées de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements en Île-de-France, aux actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement ainsi qu'aux actes relatifs à la gestion du domaine public routier.

Parmi les trente-quatre actions du PDUIF, douze sont identifiées comme relevant essentiellement de la responsabilité des EPCI ou des communes. Ces actions constituent le volet socle des PLM, elles doivent nécessairement y être traitées :

- Action 2.4 : Un réseau de bus attractif
- Action 2.5 : Aménager des pôles d'échanges de qualité
- Action 3/4.1 : Pacifier la voirie
- Action 3/4.2 : Résorber les principales coupures urbaines
- Action 3.1 : Aménager la rue pour le piéton
- Action 4.1 : Rendre la voirie cyclable
- Action 4.2 : Favoriser le stationnement des vélos
- Action 5.1 : Atteindre un objectif de sécurité routière ambitieux
- Action 5.2 : Mettre en œuvre, au niveau local, une politique de stationnement au service d'une mobilité durable
- Action 6.1 : Rendre la voirie accessible
- Action 7.1 : Préserver et développer des sites à vocation logistique
- Action 7.4 : Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison

Ainsi, le lien avec le PDUIF doit être clairement établi dans les PLM et la bonne articulation de ces documents est nécessaire.

La feuille de route 2017-2020 approuvée par le conseil d'Île-de-France Mobilités en octobre 2017 est venue compléter le PDUIF. Elle a conforté les actions du PDUIF et lui a donné une nouvelle ambition. Viennent s'ajouter aux douze actions du volet socle à décliner prioritairement dans les PLM deux actions de la feuille de route :

- développer les services vélos ;
- accélérer la mise en place de plans de mobilité dans les entreprises et administrations et le développement du conseil en mobilité.

1.2. MODALITES D'APPROBATION DES PLM

L'article L.1214-32 du Code des transports prévoit que « *le projet de plan local de mobilité est arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public (...). Le projet est soumis pour avis au conseil régional d'Île-de-France, aux conseils municipaux et départementaux intéressés, aux représentants de l'Etat dans les départements concernés ainsi qu'à Île-de-France Mobilités dans un délai et des conditions fixés par voie réglementaire. Il est ensuite soumis par le président de l'établissement public (...) à la procédure de participation du public prévue à l'article L123-19 du code de l'environnement* ».

Toutefois, l'EPT Grand Paris Sud Est Avenir ayant engagé l'élaboration de son plan local de mobilité avant le 31 décembre 2020, il reste soumis aux anciennes dispositions du Code des transports, concernant la réalisation d'une enquête publique sur le projet de plan.

Conformément à ces dispositions, l'établissement public territorial Grand Paris Sud Est Avenir a arrêté son projet de PLM par délibération du 15 décembre 2021. Il a sollicité l'avis d'Île-de-France Mobilités le 2 février 2022.

1.3. L'AVIS D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

L'avis d'Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité et en tant que responsable de l'élaboration et de l'évaluation du PDUIF, a pour objectif d'analyser la compatibilité du plan d'actions proposé avec les objectifs et les mesures inscrits au PDUIF. Une attention particulière est portée sur les prescriptions du PDUIF et sur les actions du volet socle.

L'avis d'Île-de-France Mobilités ne préjuge pas de l'avis des autres maîtres d'ouvrage et notamment des gestionnaires de voirie sur les actions qui les concernent pour les modes de transport autres que les transports collectifs.

2. LE PLAN LOCAL DE MOBILITE ELABORE PAR L'ETABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL GRAND PARIS SUD EST AVENIR

2.1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET DE PLM

Le projet de PLM élaboré par l'EPT Grand Paris Sud Est Avenir identifie six actions prioritaires :

- 1/ Hiérarchiser le réseau viaire et mettre en œuvre sa pacification
- 2/ Affirmer la pratique des modes actifs
- 3/ Rendre les transports en commun plus attractifs
- 4/ Gérer le stationnement sur GPSEA
- 5/ Améliorer le transport et la livraison des marchandises
- 6/ Communiquer, sensibiliser, observer

Ces orientations sont traitées dans le PLM au travers de trente mesures :

Mesures de l'action 1 – Réseau viaire :

- 1.1/ Adopter une hiérarchisation du réseau viaire sur les bases des fonctionnalités souhaitées
- 1.2/ Impulser auprès des maîtres d'ouvrage une prise en compte des points durs prioritaires
- 1.3/ Mettre en œuvre une pacification de la voirie dans les secteurs à enjeux
- 1.4/ Prendre en compte l'accessibilité pour tous sur GPSEA

Mesures de l'action 2 – Modes actifs :

- 2.1/ Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable de GPSEA
- 2.2/ Développer l'offre de stationnement des cycles
- 2.3/ Mettre en place un jalonnement adapté aux cycles pour favoriser la pratique
- 2.4/ Prendre en compte la spécificité des cycles au niveau des carrefours
- 2.5/ Gérer la continuité de l'aménagement cyclable au niveau des arrêts de bus
- 2.6/ Communiquer sur les itinéraires cyclables via les outils numériques et les plans dédiés
- 2.7/ Faciliter l'installation d'ateliers vélo sur le territoire
- 2.8/ Développer des points de relais techniques vélo
- 2.9/ Mieux connaître la fréquentation des cycles sur les itinéraires de GPSEA
- 2.10/ Fixer au sein des PLU des normes visant une augmentation des déplacements cycles
- 2.11/ Assurer une perméabilité des opérations urbaines pour les modes actifs dans la charte d'aménagement

Mesures de l'action 3 – Transports en commun :

- 3.1/ Accompagner l'arrivée des grands projets de transports collectifs par une amélioration du réseau de bus de GPSEA
- 3.2/ Impulser auprès des maîtres d'ouvrage une prise en compte des points durs de circulation pour améliorer la circulation des bus
- 3.3/ Conforter les pôles d'échanges de GPSEA par un développement de la multimodalité d'accès

Mesures de l'action 4 – Stationnement :

- 4.1/ Accompagner les villes dans leur politique de stationnement
- 4.2/ Lutter contre le stationnement illicite et les abus des automobilistes par un contrôle adapté
- 4.3/ Favoriser une mutualisation du stationnement sur les opérations en projet et sur les espaces stratégiques
- 4.4/ Aller vers une réappropriation des espaces de stationnement en voirie pour d'autres usages

Mesures de l'action 5 – Marchandises :

- 5.1/ Définir un schéma d'itinéraires poids-lourds en lien avec la hiérarchisation du réseau viaire (action 1.1)
- 5.2/ Améliorer les livraisons de marchandises par le développement d'aires adaptées et une réglementation spécifique
- 5.3/ Développer des lieux de consignes pour colis au niveau des principaux pôles d'échanges de transports collectifs

Mesures de l'action 6 – Communiquer, sensibiliser, observer :

- 6.1/ Mettre en place une stratégie de communication/information sur la mobilité à l'échelle de GPSEA
- 6.2/ Favoriser l'émergence de plans de mobilité pour les principaux secteurs d'emplois du territoire
- 6.3/ Assurer un suivi et une évaluation du plan d'action du PLM de GPSEA
- 6.4/ Faire des habitants des acteurs de mobilité
- 6.5/ GPSEA, futur laboratoire de nouvelles mobilités

Pour chaque mesure, le projet de PLM précise :

- les constats du diagnostic et les objectifs à atteindre ;
- les mesures à mettre en place ;
- l'échelle d'intervention ;
- l'estimation financière ;
- les indicateurs de suivi des mesures ;

- le planning et la faisabilité.

Le PLM arrêté comporte en outre en annexe :

- l'estimation du plan de financement des actions ;
- l'échéancier des actions.

2.2. L'ASSOCIATION DES PARTENAIRES

L'EPT Grand Paris Sud Est Avenir a élaboré le projet de PLM de manière partenariale en associant les partenaires concernés par la mobilité, élus, techniciens et représentants des associations aux différentes réunions : ateliers de travail, comités techniques, comités de pilotage. Toutefois, cette association continue des principaux partenaires ne semble pas avoir permis de pleinement aboutir à des engagements de ces derniers quant à la mise en œuvre concrète des actions identifiées dans le cadre du PLM.

Île-de-France Mobilités a été associée à la définition de l'ensemble des actions et plus particulièrement à celles concernant les transports collectifs. Cette association a eu lieu lors d'ateliers thématiques ou de réunions techniques spécifiques. Les principales remarques formulées par les services d'Île-de-France Mobilités tout au long de l'élaboration ont été intégrées dans les principes d'actions portés par le projet de PLM.

3. AVIS GENERAL D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

Le projet de PLM élaboré par l'EPT Grand Paris Sud Est Avenir s'appuie sur un diagnostic ciblé du territoire, notamment par mode, qui met en exergue les enjeux de mobilité. Le niveau de détail du diagnostic est toutefois hétérogène. Par exemple, il est relativement précis sur le stationnement sur voirie mais inexistant sur l'état de l'accessibilité de la voirie.

Il répond globalement aux attentes du PDUIF en ce qu'il cible les actions à réaliser à échéance 2026 pour contribuer à l'atteinte des objectifs, notamment dans l'usage des différents modes de transport. Il traite de l'ensemble des défis du PDUIF et couvre la quasi-totalité des actions du volet socle devant être déclinées dans un PLM. Les actions pourraient toutefois être renforcées en matière d'aménagement de la rue pour le piéton (action 3.1 du PDUIF) et de préservation / développement des sites à vocation logistique (action 7.1).

Les actions du PDUIF ayant un caractère prescriptif sont prises en compte de façon disparate :

- La prescription du PDUIF en matière de priorité des lignes de bus structurantes Mobilien aux carrefours n'est pas mentionnée.
- La prescription du PDUIF en matière de stationnement vélo sur voirie est bien mentionnée : la mesure 2.2 précise que le plan vélo – qu'elle résume – a bien repris la prescription du PDUIF en matière de stationnement vélo sur voirie. Elle affiche en outre des objectifs de déploiement importants.
- Les prescriptions du PDUIF à l'attention des PLU(i) concernant les normes de stationnement pour les véhicules motorisés dans les constructions neuves à usage de bureaux ne sont pas mentionnées ; aucune recommandation n'est d'ailleurs formulée sur ce sujet dans le PLM pour l'élaboration du futur PLUi.
- A l'inverse, les normes de stationnement pour les vélos dans les constructions neuves font l'objet de la mesure 2.10 du PLM et sont pour certaines plus ambitieuses que celles imposées par le PDUIF (habitat notamment).

Le niveau de précision des mesures du plan d'actions est hétérogène :

- Certaines fiches présentent les mesures à mettre en œuvre, définissent des objectifs de réalisation à l'échelle du territoire sur la durée du PLM et identifient les secteurs prioritaires d'intervention à l'aide de cartes voire déclinent les objectifs de réalisation à l'échelle de ces secteurs prioritaires avec une esquisse d'échéancier. C'est le cas par exemple du déploiement du stationnement vélo sur voirie. La programmation précise n'est toutefois pas détaillée.
- D'autres fiches s'en tiennent à des axes d'intervention prioritaires et des principes d'action généraux, certes pertinents mais non déclinés sur le territoire. C'est le cas par exemple des politiques de stationnement sur voirie, dont la définition et la mise en œuvre sont intégralement renvoyées sur les communes.

Le plan d'actions aurait gagné à être plus engageant pour les différents maîtres d'ouvrage. Certes, le PLM s'efforce de définir des objectifs de réalisation pour chaque action, à l'aide de cartes identifiant les secteurs ou axes d'intervention prioritaires mais l'identification des acteurs concernés et la description du rôle de chacun sont parfois formulées de manière vague.

Pour certaines mesures, la formulation du PLM (« *Impulser la prise en compte des points durs auprès des maîtres d'ouvrage* » ou « *Accompagner les villes dans leur politique de stationnement* ») laisse penser que les mesures correspondantes sont pour le moment limitées à l'intervention de GPSEA, voire renvoient à des validations ultérieures des partenaires en charge de leur mise en œuvre, en particulier les gestionnaires de voirie et les communes. Or il est indispensable, pour garantir la mise en œuvre des actions dans les cinq ans, que le PLM repose sur l'assentiment préalable des maîtres d'ouvrage. Il serait donc souhaitable d'obtenir dans les meilleurs délais des engagements précis de ces derniers (gestionnaires de voirie notamment) sur les différentes actions.

Par ailleurs, certaines actions dont le degré de maturité est moins avancé requièrent la réalisation de nouvelles études pour définir les mesures concrètes à mener et engager les phases opérationnelles. Le lancement de ces études devrait être engagé au plus vite afin de pouvoir définir des actions qui pourront être mises en œuvre dans la temporalité du PLM.

Un effort important a été mené quant au chiffrage financier des actions et mesures du PLM figurant dans le plan de financement disponible en annexe n°1. Ces coûts sont clairement indiqués comme étant des coûts prévisionnels et qu'il appartiendra à chaque maître d'ouvrage d'affiner. En outre, l'identification détaillée des subventions qui peuvent être sollicitées auprès des partenaires est un gage favorable sur la capacité des actions du PLM à être mises en œuvre. Toutefois, les fiches relatives à la présentation des subventions d'Île-de-France Mobilités nécessitent d'être actualisées. Certaines fiches manquent (par exemple, pour le financement de la mise en accessibilité des points d'arrêt bus, ou pour la réalisation de stationnement vélo en gares et stations). Des précisions sont apportées dans le présent document dans les remarques sur les fiches correspondantes.

4. REMARQUES SUR LES FICHES ACTIONS

4.1. ACTION 1 : HIERARCHISER LE RESEAU VIAIRE ET METTRE EN ŒUVRE SA PACIFICATION

L'action 1 consacrée à la hiérarchisation du réseau de voirie et à sa pacification est structurée en quatre mesures visant à :

- adopter une hiérarchisation du réseau viaire ;

- impulser une prise en compte des points durs prioritaires ;
- mettre en œuvre une pacification de la voirie dans les secteurs à enjeux ;
- prendre en compte l'accessibilité pour tous sur le territoire.

> **Remarque générale sur l'action 1**

Le projet de PLM est fondé sur un important travail préalable de hiérarchisation du réseau viaire, conforme à la recommandation du PDUIF, utilisé à bon escient pour définir les principes d'action et les secteurs prioritaires pour la pacification de la voirie, ainsi que les itinéraires poids lourds. L'articulation entre le travail de hiérarchisation et la mise en accessibilité de la voirie et des bus est en revanche moins évidente.

> **Remarque spécifique à la mesure 1.1 – Adopter une hiérarchisation du réseau viaire sur les bases des fonctionnalités souhaitées**

Un travail de hiérarchisation du réseau viaire a bien été effectué dans le cadre de l'élaboration du PLM, avec cinq niveaux de hiérarchisation : magistral, structurant, intercommunal, local, ultralocal. En s'appuyant sur les projets de voirie (déviation de la RN19 à Boissy-Saint-Léger, prolongement de la RN406), plusieurs voies qui étaient classées dans le réseau structurant par le PDUIF (RD124, RD111, RD136) sont classées en liaisons intercommunales, avec pour principal objectif de faire évoluer les itinéraires poids lourds, notamment pour l'accès au Port de Bonneuil. Sur ces axes, une interdiction de circuler aux véhicules de plus de 19 tonnes est ainsi définie dans le PLM, avec toutefois une exception pour les bus, dont la circulation reste autorisée. Plus particulièrement, la RD136, ancienne voie structurante classée en liaison intercommunale, fait l'objet d'un traitement spécifique dans le PLM afin de permettre l'accès au futur dépôt bus de Noiseau. Ces propositions d'évolution de la structuration du réseau viaire du PDUIF sont donc tout à fait justifiées.

Le travail de hiérarchisation s'est ainsi principalement focalisé sur l'enjeu de définition d'itinéraires poids lourds adaptés. En revanche, le lien n'est pas clairement établi entre ce travail de hiérarchisation et la mesure 1.3 relative à la pacification de la voirie.

> **Remarque spécifique à la mesure 1.2 – Impulser auprès des maîtres d'ouvrage une prise en compte des points durs prioritaires**

Cette mesure est à mettre en relation avec la mesure 3.2 qui vise à impulser auprès des maîtres d'ouvrage une prise en compte des points durs de circulation pour améliorer la circulation des bus. Les remarques communes aux deux mesures sont explicitées ultérieurement dans l'avis, au sein du paragraphe relatif à la mesure 3.2.

> **Remarques spécifiques à la mesure 1.3 – Mettre en œuvre une pacification de la voirie dans les secteurs à enjeux**

La mesure proposée reprend bien les objectifs et les principes d'action du PDUIF. Les secteurs à enjeux, autour des établissements scolaires, et les zones à pacifier sont bien recensés et cartographiés sur le territoire de GPSEA, et assortis d'objectifs chiffrés globaux sur le linéaire de voirie à traiter. L'objectif de modération de vitesse repose sur la mise en œuvre d'aménagements pour garantir le respect des vitesses réglementaires.

La programmation exposée dans l'échéancier en annexe 2 du document aurait néanmoins pu être plus précise, par exemple en fixant des objectifs par commune. En outre, la phrase « *De 5,88 millions d'€ selon le type d'aménagement* » relative au coût des zones de modération de vitesse à échéance du PLM (p.86) nécessiterait d'être clarifiée, en faisant par exemple une référence à l'annexe n°1 où le calcul de ce montant est expliqué.

> **Remarques spécifiques à la mesure 1.4 – Prendre en compte l’accessibilité pour tous sur GPSEA**

L’enjeu de l’accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est traité dans une fiche bien identifiée. Les actions proposées sont pertinentes et répondent aux objectifs du PDUIF.

Il convient désormais de s’assurer de l’effectivité de la mise en œuvre d’actions de mise en accessibilité de la voirie sur le territoire de GPSEA dans la temporalité du PLM. A ce sujet, il conviendrait de proposer un échéancier plus précis du traitement des itinéraires prioritaires identifiés sur la durée du PLM.

Pour rappel, la loi d’orientation des mobilités (article 27) rend obligatoire le diagnostic d’accessibilité de la voirie dans un rayon de 200 mètres autour des points d’arrêts de transports en commun prioritaires du Schéma directeur d’accessibilité (SDA). Cela recouvre les gares du SDA ferré et les lignes de bus prioritaires définies au SDA AdAP¹. Les échéances de réalisation de ce diagnostic sont mai 2022 pour les communes disposant d’au moins une gare et décembre 2023 pour les autres communes. Il aurait été souhaitable de cartographier les secteurs concernés par cette obligation de diagnostic de la voirie, qui couvrent un périmètre plus vaste que les quelques itinéraires et secteurs stratégiques identifiés.

Concernant la liste des lignes de bus accessibles, le PLM présente une carte des lignes accessibles en 2021, et des lignes « proposées pour être rendues accessibles en 2022 ». Toutes ces lignes sauf une sont bien inscrites au SD’AP. Île-de-France Mobilités regrette toutefois que la mise en accessibilité des autres lignes du territoire inscrites au SD’AP mais non encore accessibles ne soit pas planifiée dans le PLM. Pour rappel, l’échéance fixée par le SD’AP pour toutes ces lignes était le 31 décembre 2021. De façon générale, GPSEA est invité à se rapprocher des gestionnaires de voirie concernés pour avancer sur la planification effective de cette action, en particulier du Département du Val-de-Marne qui a mis en place une politique volontariste en faveur de l’accessibilité des points d’arrêt bus. Par ailleurs, il aurait été pertinent de rappeler les subventions accordées par Île-de-France Mobilités, dans l’annexe consacrée au financement.

4.2. ACTION 2 : AFFIRMER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS

L’action 2 consacrée aux modes actifs s’organise autour de onze mesures visant à :

- mettre en œuvre le schéma directeur cyclable du territoire ;
- développer l’offre de stationnement des cycles ;
- mettre en place un jalonnement adapté aux cycles pour favoriser la pratique ;
- prendre en compte la spécificité des cycles au niveau des carrefours ;
- gérer la continuité de l’aménagement cyclable au niveau des arrêts de bus ;
- communiquer sur les itinéraires cyclables ;
- faciliter l’installation d’ateliers vélo sur le territoire ;
- développer des points de relais techniques vélo ;
- mieux connaître la fréquentation des cycles sur les itinéraires du territoire ;
- fixer au sein des PLU des normes visant une hausse des déplacements cycles ;
- assurer une perméabilité des opérations urbaines pour les modes actifs.

> **Remarque générale sur l’action 2**

L’ensemble des mesures de l’action 2 sont cohérentes avec les objectifs et les recommandations du PDUIF concernant le vélo. Les fiches actions constituent un résumé des fiches figurant dans le plan vélo ; à cet égard, il serait utile de joindre au dossier d’enquête publique le plan vélo, à titre informatif. Par ailleurs, on peut regretter que,

¹ P.89 : remplacer SDA AdAp par SD’AP

malgré le fait que l'action s'intitule « *Affirmer la pratique des modes actifs* », seule la mesure 2.11 concerne la marche. Cette dernière thématique est toutefois également abordée dans la mesure 1.3.

> Remarques spécifiques à la mesure 2.1 – Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable de GPSEA

La mesure synthétise le plan Vélo élaboré par ailleurs.

Il serait intéressant que le graphique « *Part de linéaire commun avec les autres documents de planification cyclable* » intègre également le projet de RER Vélo, dont le fuseau est bien représenté sur les cartes.

Au-delà de la définition d'itinéraires cyclables, la question du traitement des coupures est également traitée : figure dans cette même action une liste des franchissements programmés ou à l'étude, ainsi que des franchissements à étudier en complément, même si les modalités de planification de ces études ne sont pas mentionnées.

> Remarques spécifiques à la mesure 2.2 – Développer l'offre de stationnement des cycles

La prescription du PDUIF relative au stationnement des cycles sur les espaces publics est bien prise en compte en termes d'objectif chiffré de déploiement. Concernant le stationnement sur l'espace public hors gares et stations, GPSEA semble être désigné comme maître d'ouvrage, ce qui laisse supposer une volonté de mise en œuvre effective de la mesure à l'échelle du territoire. Toutefois, il conviendrait de préciser que la réalisation de ces places de stationnement vélo sur la voirie nécessite un accord préalable avec les gestionnaires de voirie quand les voies concernées ne sont pas territoriales.

En ce qui concerne l'offre de stationnement pour les salariés des entreprises, les agents des administrations et les élèves des établissements scolaires évoquée à la fin de la mesure, il serait opportun de renvoyer à la mesure 2.10 relative aux normes à inscrire dans le futur PLUi pour le stationnement des vélos dans les constructions neuves.

Les Plans de déplacements d'entreprises n'étant plus obligatoires (seules les administrations y sont encore soumises), la sensibilisation des entreprises par ce biais est plus difficile.

Une clarification du rôle des différents acteurs concernant le stationnement vélo près des gares doit être faite dans le PLM. En particulier, le Schéma directeur du stationnement vélo en gares et stations (SDSV) élaboré par Île-de-France Mobilités doit être mentionné. En effet, Île-de-France Mobilités finance le déploiement de stationnement vélo en gares et en stations (ancien dispositif « Véligo », devenu « Parking Vélos Île-de-France Mobilités »). Le financement pour des box sécurisés ou pour des arceaux en libre-accès (abrité) s'élève à 100 % du montant de l'investissement si la maîtrise d'ouvrage est portée par la SNCF ou la RATP, et 70 % si la maîtrise d'ouvrage est portée par une collectivité territoriale. Île-de-France Mobilités peut également prendre en charge les coûts liés à l'exploitation. Ces modalités de financement pourraient être explicitées dans la partie consacrée au financement des actions dans l'annexe n°1.

Si Île-de-France Mobilités financera les stationnements vélo prévus, il est néanmoins demandé de supprimer la mention du montant prévisionnel de la subvention, les montants n'étant pas connus à ce jour (pp. 103, 146, 151).

Concernant les projets d'installation de stationnement vélo, il serait souhaitable de préciser la maîtrise d'ouvrage des projets suivants :

- Créteil Préfecture, Créteil L'Echat et Créteil Pointe du Lac, maîtrise d'ouvrage du projet : RATP, les projets restent encore à préciser ;
- Sucy-Bonneuil, maîtrise d'ouvrage du projet : RATP, financement Île-de-France Mobilités validé, en attente de validation GPSEA pour le démarrage des travaux.

> Remarques spécifiques à la mesure 2.5 – Gérer la continuité de l'aménagement cyclable au niveau des arrêts de bus

La légende du schéma du bas n'est pas adaptée : le schéma ne décrit ni sas vélo ni bande d'approche.

Il y a une contradiction dans le texte, dans lequel il est mentionné que le second type d'aménagement est préférentiel, mais qu'il doit rester exceptionnel. Il faut bien préciser que ce type d'aménagement n'est possible que si l'espace disponible est suffisant pour insérer à la fois un cheminement piéton aux normes PMR, une bande cyclable et un espace d'attente/dépose bus aux normes PMR. Il conviendra toutefois de bien veiller à ce que la réinsertion des cycles sur la chaussée ne soit pas trop proche du point d'arrêt pour éviter tout conflit bus/vélos potentiellement accidentogène.

> Remarque spécifique à la mesure 2.6 – Communiquer sur les itinéraires cyclables via les outils numériques et les plans dédiés

Le service Vianavigo a changé de nom et s'appelle désormais « Île-de-France Mobilités ».

> Remarque spécifique à la mesure 2.8 – Développer des points relais techniques vélo

Cette mesure est intéressante pour développer un réel service aux cyclistes et rendre plus visible la pratique du vélo. Il est dommage que cette action n'ait pas fait l'objet d'une programmation plus précise déterminant les points à équiper prioritairement et le calendrier de mise en œuvre.

> Remarques spécifiques à la mesure 2.10 – Fixer au sein des PLU des normes visant une augmentation décisive des emplacements de stationnement dévolus aux cycles

En termes de stationnement vélo dans les constructions neuves, l'ambition du PLM qui impose aux PLU des normes plus ambitieuses que celles du PDUIF pour les logements collectifs et les établissements scolaires, est forte.

> Remarques spécifiques à la mesure 2.11 – Assurer une meilleure perméabilité des opérations urbaines actuelles et en projet pour les trajets en modes actifs

A l'inverse du reste du chapitre, cette fiche ne porte que sur la marche, alors que le titre de la mesure mentionne les modes actifs. Si le principe de l'action est tout à fait pertinent, en revanche ses modalités de mise en œuvre ne sont pas explicitées.

Il conviendrait que le PLM définisse des préconisations plus précises en lien avec le futur PLUi qui devra être compatible avec le PLM. Ainsi, les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) du futur PLUi permettent de fixer des principes d'aménagement pour les nouvelles opérations urbaines ou la recomposition de quartiers favorables aux modes actifs, par exemple en définissant des schémas d'organisation des futurs quartiers tenant compte des déplacements actifs ou en réservant le foncier nécessaire à la réalisation des itinéraires piétons ou cyclistes permettant de relier les quartiers entre eux.

4.3. ACTION 3 : RENDRE LES TRANSPORTS EN COMMUN PLUS ATTRACTIFS

L'action 3 consacrée aux transports en commun s'organise autour de trois mesures :

- accompagner l'arrivée des grands projets de transports collectifs par une amélioration du réseau de bus ;
- impulser une prise en compte des points durs de circulation pour améliorer la circulation des bus ;
- conforter les pôles d'échanges par un développement de la multimodalité d'accès.

> Remarque générale sur l'action 3

Le contenu de l'action 3 correspond bien aux actions en matière de transports collectifs attendues dans un plan local de mobilité : amélioration des conditions de circulation des bus, améliorer les conditions d'intermodalité au niveau des pôles. GPSEA a également souhaité y adjoindre une mesure sur l'offre bus dont le contenu correspond globalement aux orientations prises par Île-de-France Mobilités.

> Remarques spécifiques à la mesure 3.1 – Accompagner l'arrivée des grands projets de TC par une amélioration du réseau de bus de GPSEA

En préambule, il est nécessaire de corriger les dates prévisionnelles de mise en service des grands projets d'infrastructures en fonction des derniers calendriers connus :

- La mise en service du câble C1 – nouvelle dénomination du câble A – dont Île-de-France Mobilités est maître d'ouvrage est prévue à l'horizon 2025. Les travaux devraient démarrer au deuxième trimestre 2022.
- Selon le dernier calendrier de la Société du Grand Paris, la mise en service du tronçon sud de la ligne 15 du Grand Paris Express est prévue en 2025.
- Le projet Altival piloté par le Département du Val-de-Marne devrait être mis en service à l'horizon 2025. Toutefois, les composantes du projet ont été revues par le Département en 2021, ce qui nécessite l'organisation d'une nouvelle consultation.

Par ailleurs, il conviendrait de rappeler au début de la mesure 3.1 que la majorité des lignes de bus desservant le territoire de GPSEA sont concernées par la mise en concurrence des réseaux de bus de grande couronne et relèvent – avec le futur câble 1 – du périmètre de la délégation de service public (DSP) n° 21, dont la procédure d'attribution est en cours.

La plupart des améliorations d'offre de bus identifiées par le PLM comme récentes ou projetées par Île-de-France Mobilités à court terme ont déjà été mises en place ou sont en cours d'étude ou de mise en œuvre, comme précisé dans le tableau ci-dessous.

<u>Extraits du PLM arrêté</u>	<u>Observations d'Île-de-France Mobilités</u>
Mise en place durant le PLM de bus articulés sur la ligne 308	Fait sur une partie de l'itinéraire et à l'étude sur la seconde partie dans le cadre de la restructuration du réseau de bus liée à l'arrivée du futur métro 15 (RRB M15)
Mise en place durant le PLM de l'amélioration de la desserte sur Le Plessis-Trévisé	Il s'agit de l'opération 206/207/209, mise en place en mai 2021.
Mise en place durant le PLM de la desserte des bords de Marne	Projet mis en place
Projet d'un nouveau dépôt bus à Noisieu	Projet en cours d'étude par Île-de-France Mobilités (Direction des infrastructures)

<u>Extraits du PLM arrêté</u>	<u>Observations d'Île-de-France Mobilités</u>
Etude de restructuration des lignes J1 / J2 pour l'amélioration de l'offre en week-end dans le cadre de la DSP 21	Projet en cours dans le cadre la DSP 21

Le PLM arrêté comporte également une liste des améliorations d'offre de bus « *proposées par le PLM et à étudier par ÎDFM* ». Il est à noter que plusieurs d'entre elles font déjà ou sont prévues pour faire l'objet d'études de la part d'Île-de-France Mobilités, notamment dans le cadre de la DSP 21 ou de la restructuration du réseau de bus liée à l'arrivée de la ligne 15 du GPE² (dénommée ci-après « RRB M15 »). Le tableau suivant récapitule les observations d'Île-de-France Mobilités. Il conviendrait donc d'actualiser la fiche action en conséquence.

<u>Extraits du PLM arrêté</u>	<u>Observations d'Île-de-France Mobilités</u>
Identifier la meilleure solution de desserte en bus du Port de Bonneuil	Projet à étudier en lien avec le PMIE ³ du Port (rendu de la phase diagnostic mi-février) → Les éléments sont transmis aux candidats de la DSP 21 afin qu'ils soumettent des propositions.
Améliorer la desserte d'Alfortville	Projet en cours d'étude en lien avec la RRB M15 (questionnement autour d'une desserte par les quais de Seine)
Optimiser les temps de parcours à Sucy-en-Brie en rationalisant le positionnement des arrêts pour maintenir une bonne desserte mais en améliorant la vitesse commerciale	Projet identifié comme à approfondir lorsque le délégataire pour la DSP 21 aura été désigné et en lien avec la RRB M15 (plutôt fin 2023/2024)
Développer l'offre Noctilien	Il s'agit d'une demande d'amélioration très large qu'il conviendrait de préciser, en indiquant notamment si des besoins particuliers ont été identifiés. Pour rappel, une demande de développement de Noctilien a été exprimée côté Limeil-Brevannes, qui sera traitée via les DSP 20 (Val d'Yerres Val de Seine) et 21.
Améliorer la fréquence et la qualité de desserte des bus sur la RN19 suite à l'ouverture de la déviation	Les temps de parcours sont régulièrement étudiés par les opérateurs pour les adapter au contexte réel de circulation.
Développer l'offre de TC pour desservir les secteurs de projets de l'ex-VDO (Chennevières et Ormesson), en rabattement vers la ligne 15 GPE au nord et le RER A à Sucy-en-Brie au sud	Le sujet est traité en lien avec la RRB M15.
Poursuivre les études de prolongement de la ligne 393 vers Orly	Le prolongement de la ligne 393 à Orly est actuellement intégré dans le projet de bus en site propre Sénia-Orly.

² GPE = Grand Paris Express

³ PMIE = plan de mobilité inter-entreprises

> Remarques spécifiques à la mesure 3.2 – Impulser auprès des MOA une prise en compte des points durs de circulation pour améliorer la circulation des bus

Une liste de points durs de circulation des bus à traiter est identifiée. La majorité d'entre eux recoupent ceux identifiés comme à traiter pour améliorer la circulation générale dans la mesure 1.2. de l'action 1 relative à la hiérarchisation et la pacification du réseau viaire. Il n'est donc pas évident de comprendre si l'objectif est une résolution de ces points durs routiers bénéficiant à l'ensemble des véhicules, ou bien uniquement aux bus grâce à des aménagements dédiés.

Concernant l'identification des points durs bus, la fiche ne comporte pas d'éléments de diagnostic qui permettraient à Île-de-France Mobilités de confirmer leur pertinence, notamment l'évaluation des pertes de temps ou les périodes horaires concernées. Comme indiqué à la page 118, il sera nécessaire de réaliser des études de temps de parcours pour objectiver les pertes de temps pour les bus liées à ces points durs, et donc les gains potentiels consécutifs à la réalisation d'aménagements.

Ensuite, il serait préférable de ne pas anticiper sur les solutions à mettre en place alors que les études n'ont pas encore été réalisées. Il conviendrait donc de privilégier la formulation en page 118 où les objectifs sont mieux explicités sans entrer dans la solution technique.

En outre, la formulation du titre « *Impulser auprès des maîtres d'ouvrage* » et plus globalement la rédaction de la fiche demeurent peu engageantes : il est simplement précisé qu'un travail devra être engagé entre GPSEA, les maîtres d'ouvrage et Île-de-France Mobilités sur les solutions à envisager. La plupart des points durs identifiés par le PLM concernent le réseau routier départemental et leur traitement est donc du ressort du Département du Val-de-Marne, sachant qu'il faudra également l'accord des communes concernées avant travaux.

En conclusion, la mesure 3.2 présente un caractère très peu opérationnel et ne semble pas pouvoir en l'état déboucher sur des réalisations concrètes à court terme. Île-de-France Mobilités regrette que le temps important d'élaboration puis de concertation informelle autour du projet de PLM n'ait pas permis de préciser cette mesure, que ce soit sur la justification des points durs recensés ou sur la mobilisation des maîtres d'ouvrage et financeurs concernés pour la réalisation d'études voire de travaux. Pour rappel, Île-de-France Mobilités finance à hauteur de 70% les aménagements mais pas les études, sauf dans le cas du recours à une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) pour établir les plans quand la collectivité n'a pas la capacité de les établir par ses propres moyens. Le processus d'étude et les modalités de financements sont explicités dans le guide des aménagements en faveur des transports en commun routiers réguliers, disponible sur le site internet d'Île-de-France Mobilités.

> Remarques spécifiques à la mesure 3.3 – Conforter les pôles d'échanges de GPSEA par un développement de la multimodalité d'accès

La mesure liste les pôles d'échanges multimodaux faisant l'objet d'une étude de pôle.

Il conviendrait d'ajouter la mention de l'étude de pôle de Créteil Pompadour qui est en cours. A cet égard, il est à noter que la reprise de la passerelle modes actifs n'est aujourd'hui pas inscrite dans l'étude de pôle. Le travail porte sur la sécurisation des traversées piétonnes entre le TVM et le RER D, ainsi que sur la création d'aménagements cyclables.

A l'inverse, le pôle de Boissy-Saint-Léger ayant été mis en service, la mention de l'étude en cours peut être remplacée par « pôle mis en service ». Il convient ainsi de préciser que l'enjeu « *d'augmenter la capacité d'accueil du parc relais* » a déjà été traité. En revanche, l'importante réflexion sur l'éco-station bus n'est pas évoquée dans le PLM arrêté ; la

demande de subvention pour ce projet a pourtant été validée par le conseil d'Île-de-France Mobilités fin 2021.

En outre, contrairement à ce qui est indiqué dans la fiche, l'étude de pôle du Vert de Maisons est encore à lancer.

Enfin, plusieurs pôles sont listés et leurs enjeux définis, mais il n'est fait aucune mention d'études en cours ou à lancer pour ces pôles.

4.4. ACTION 4 : GERER LE STATIONNEMENT SUR GPSEA

L'action 4 relative à la gestion du stationnement sur le territoire de GPSEA est structurée en quatre mesures visant à :

- accompagner les villes dans leurs politiques de stationnement ;
- lutter contre le stationnement illicite et les abus par un contrôle adapté ;
- favoriser une mutualisation du stationnement sur les opérations en projet et sur les espaces stratégiques ;
- aller vers une réappropriation des espaces de stationnement en voirie pour d'autres usages.

> Remarque générale sur l'action 4

L'action 4 aborde bien les sujets relatifs au stationnement qu'il convient de traiter dans un plan local de mobilité : politiques de stationnement sur voirie, stationnement dans les constructions neuves. Toutefois sur ce sujet, le PLM se cantonne à définir des grands principes d'action, voire renvoie à la compétence des communes pour définir ces principes. Or les politiques de stationnement sont l'un des leviers les plus efficaces pour limiter le recours à la voiture individuelle dans des secteurs où des offres alternatives existent et pour libérer de l'espace public au profit d'autres usages. Le PLM aurait ainsi gagné à définir de manière précise une approche cohérente des politiques de stationnement à l'échelle intercommunale.

> Remarques spécifiques à la mesure 4.1 – Accompagner les villes dans leurs politiques de stationnement

Les mesures à mettre en place sont globalement pertinentes mais ne sont pas du tout engageantes car elles ne sont ni précises ni localisées : les secteurs où il conviendrait de mettre en place le stationnement payant ou réglementé ne sont pas recensés, même à titre indicatif. Des indications sont toutefois données sur les niveaux de tarifs à mettre en place, ce qui est positif.

Pourtant, le diagnostic du PLM comporte de nombreux éléments sur le stationnement sur voirie : les résultats d'enquêtes de stationnement sont présentés pour plusieurs quartiers ; les préconisations du PDUIF et de sa feuille de route 2017-2020 en matière de stationnement payant sur voirie sont bien rappelées dans le diagnostic du PLM, et sont confrontées aux politiques de stationnement actuellement mises en œuvre. Ainsi, sur le territoire de GPSEA, les villes d'Alfortville et de Créteil sont concernées par la recommandation de mise en place d'un stationnement payant élargi à une grande partie du territoire communal, compte tenu de leur bonne desserte en transports collectifs. Cette desserte va de plus connaître une amélioration considérable avec la mise en service de la ligne 15 du Grand Paris Express. Il est indispensable, pour optimiser l'utilisation de ce projet dont la réalisation a coûté plusieurs milliards d'euros, que les politiques de stationnement des communes sur lesquelles des gares sont implantées ou des communes situées dans l'aire d'influence d'un de ces quartiers de gare soient mises en cohérence.

Il est précisé dans le diagnostic du PLM que, si Alfortville a développé récemment une politique de stationnement payant sur une part importante de la ville, il n'en est pas de même à Créteil où le stationnement payant reste peu développé et peu contraignant. Pour les autres communes du territoire, la pertinence du stationnement payant est à apprécier en fonction des caractéristiques locales. Le diagnostic du PLM présente à cet égard un état des lieux des politiques de stationnement (payant, réglementé) dans ces communes mais ne s'appuie pas sur cet état des lieux pour émettre des recommandations précises dans le PLM.

Ainsi, il est précisé dans la fiche action que « *Chaque commune a le choix de la réglementation qu'elle souhaite mettre en place. Les propositions faites en la matière dans le PLM sont des recommandations au regard de celles du PDUiF et des caractéristiques du territoire* ». On peut regretter que l'élaboration du PLM n'ait pas permis de mener une coordination entre communes pour élaborer une politique cohérente à l'échelle de l'EPT tout en tenant compte des spécificités communales.

> Remarques spécifiques à la mesure 4.3 – Favoriser une mutualisation du stationnement sur les opérations en projet et sur les espaces stratégiques

En préambule, le PLM devrait s'inscrire plus clairement dans la perspective de l'élaboration du PLUi à l'échelle de GPSEA et ne pas limiter la question de l'encadrement du stationnement automobile privé à la problématique de la mutualisation.

Idéalement, il conviendrait que le PLM comporte des propositions de normes à respecter dans le futur PLUi, compatibles avec les prescriptions et recommandations du PDUiF, dans l'objectif à la fois de limiter le stationnement dans les immeubles de bureaux quand la desserte en transports collectifs le permet, tout en permettant des capacités de stationnement résidentiel en rapport avec les besoins du territoire afin d'éviter le report sur la voirie. A minima, le PLM pourrait présenter les prescriptions et recommandations du PDUiF pour l'établissement de ces normes de stationnement automobile dans le futur PLUi.

De façon plus générale, le PLM gagnerait à mieux faire le lien entre politiques de stationnement sur voirie, en ouvrage et dans les espaces privés neufs ou existants, car c'est bien en agissant sur l'ensemble de ces leviers que l'espace public aujourd'hui dévolu au stationnement pourra être en partie reconquis pour d'autres usages (cf. mesure 4.4).

> Remarque spécifique à la mesure 4.4 – Aller vers une réappropriation des espaces de stationnement en voirie pour d'autres usages

Les mesures proposées sont concrètes, ce qui est positif. En particulier, l'obligation de supprimer les places de stationnement voiture en amont des passages piétons est bien rappelée. Toutefois la fiche ne contient aucun élément de planification de la conversion des espaces de stationnement de voirie vers d'autres usages. Une cartographie des endroits où la réorganisation du stationnement est envisagée aurait ainsi été pertinente.

4.5. ACTION 5 : AMELIORER LE TRANSPORT ET LA LIVRAISON DE MARCHANDISES

L'action 5 relative au transport et à la livraison des marchandises est structurée en trois mesures visant à :

- définir un schéma d'itinéraires poids lourds en lien avec la hiérarchisation du réseau viaire ;
- améliorer les livraisons de marchandises par la localisation et le développement d'aires adaptées et la mise en place d'une réglementation spécifique ;
- développer des lieux de consignes pour colis au niveau des principaux pôles d'échanges de transports collectifs.

> **Remarques spécifiques à la mesure 5.1 – Définir un schéma d'itinéraires poids lourds en lien avec la hiérarchisation du réseau viaire**

Les objectifs de la mise en place d'itinéraires poids lourds sont finement précisés et des tracés cohérents avec la hiérarchisation du réseau viaire définie en mesure 1.1 sont proposés, ce qui est très positif.

Île-de-France Mobilités note également avec satisfaction l'exception définie pour les bus sur la RD136, afin de leur permettre d'accéder au futur centre opérationnel bus de Noisieu.

> **Remarques spécifiques à la mesure 5.2 – Améliorer les livraisons de marchandises par la localisation et le développement d'aires adaptées et la mise en place d'une réglementation spécifique**

La proposition de principes de maillage et de modalités d'utilisation des aires de livraison est très intéressante. Il aurait toutefois été souhaitable d'assortir ces recommandations générales d'une cartographie, au moins pour les secteurs les plus concernés par cette problématique de livraisons.

En outre, afin de limiter l'encombrement de la voirie par les livraisons, cette mesure pourrait être complétée par des préconisations pour le futur PLUi concernant la création de places de livraison dans les constructions neuves, notamment les bureaux et les commerces, en s'appuyant sur la recommandation du PDUIF en matière de création de places de livraison dans les espaces privés pour les commerces et bureaux / activités.

> **Remarque spécifique à la mesure 5.3 – Développer des lieux de consignes pour colis au niveau des principaux pôles d'échanges de transports collectifs**

Cette mesure présente de façon assez précise la localisation des secteurs pressentis pour la mise en place des consignes automatiques. Il aurait été cependant pertinent de recenser les consignes déjà existantes (il y en existe par exemple à la gare RER à Alfortville). Par ailleurs, le mécanisme qui sera mis en œuvre pour parvenir au résultat n'est pas suffisamment précisé (identification d'opérateurs potentiels, etc.).

4.6. ACTION 6 : COMMUNIQUER, SENSIBILISER, OBSERVER

L'action 6 relative à la communication, la sensibilisation et l'observation est structurée en cinq mesures visant à :

- mettre en place une stratégie de communication/information sur la mobilité à l'échelle du territoire de GPSEA ;
- favoriser l'émergence de plans de mobilité pour les principaux secteurs d'emplois du territoire ;
- assurer un suivi et une évaluation du plan d'action du PLM de GPSEA ;
- faire des habitants des acteurs de mobilité ;
- faire de GPSEA le futur laboratoire des nouvelles mobilités.

> **Remarque générale sur l'action 6**

Cette action comprend des mesures de natures très diverses : certaines sont des actions à mettre en œuvre, d'autres relèvent plus du suivi du PLM.

> **Remarques spécifiques à la mesure 6.2 – Favoriser l'émergence de plans de mobilité pour les principaux secteurs d'emplois du territoire**

L'action 6.2 vise à faciliter la réalisation des plans de mobilité employeurs (PDME) et scolaires.

Cette mesure reste toutefois très imprécise sur le dispositif qui serait mis en place pour accompagner les entreprises et les établissements scolaires (l'échéancier ne mentionne que des réunions). D'après les retours d'expérience partagés au sein du réseau Pro'Mobilité, seule la mise en place d'une animation forte permet de maintenir l'implication des entreprises dans la durée, en particulier dans les démarches de plans inter employeurs.

L'évolution récente du contexte réglementaire (fin de l'obligation d'établir des plans de mobilité employeur pour les entreprises privées remplacé par l'intégration d'un volet mobilité aux négociations annuelles obligatoires) est à prendre en compte car elle pourrait décourager certaines entreprises d'élaborer de tels plans. L'élaboration de PDME, et plus encore de plans interemployeurs, permettait un dialogue entre entreprises et collectivités. Ces modalités d'échange sont donc à réorganiser dans ce nouveau contexte.

> Remarques spécifiques à la mesure 6.3 – Assurer un suivi et une évaluation du plan d'action du PLM de GPSEA

La mesure 6.3 est cruciale pour la réussite de la mise en œuvre du PLM. Au-delà de la collecte et de l'analyse des données utiles pour le suivi et l'évaluation des actions, la mise en place d'un comité de suivi est une mesure importante pour mettre en œuvre le plan adopté. Ce comité pourra utilement contribuer à mobiliser les différents acteurs pour la mise en œuvre de l'ensemble des actions du PLM. Il pourra plus largement être une instance d'échanges, à l'échelle de GPSEA et de ses partenaires, sur l'adaptation des actions au regard de l'évolution du contexte.

Par ailleurs, afin de permettre un suivi efficace de la mise en œuvre des actions, il serait utile, pour chaque indicateur identifié, de vérifier dès à présent l'existence de la donnée nécessaire, d'identifier le producteur de cette donnée, ainsi que sa fréquence de mise à jour.

> Remarques spécifiques à la mesure 6.5 – GPSEA, futur laboratoire de nouvelles mobilités

GPSEA propose de développer un partenariat avec l'Université Paris Est et Île-de-France Mobilités. Si la démarche semble intéressante, la participation d'Île-de-France Mobilités n'est toutefois pas confirmée à ce stade, le plan de charge des équipes ne permettant pas a priori de s'investir dans ce type de démarche. Il serait par conséquent préférable d'enlever la référence à Île-de-France Mobilités concernant les mesures à mettre en place.

Le paragraphe relatif aux bornes de recharge électrique (mesure 4) aurait mérité de faire l'objet d'une mesure plus détaillée, relative à l'accompagnement du développement des véhicules propres et notamment au déploiement des bornes de recharge.

Les mesures proposées (être un acteur facilitateur pour le développement de la mobilité électrique et soutenir le développement de la filière hydrogène) sont intéressantes mais manquent d'opérationnalité. Concernant plus particulièrement la filière hydrogène, celle-ci est à développer en fonction de sa maturité. Sur le territoire de GPSEA, cela devra s'articuler avec le projet en cours de développement à Créteil, porté par le Sipperec, et pourra compléter le choix énergétique du centre opérationnel bus (CoB) de Noisieu, en fonction des usages tiers identifiés. Les acteurs impliqués, les moyens nécessaires et le calendrier indicatif ne sont pas précisés.