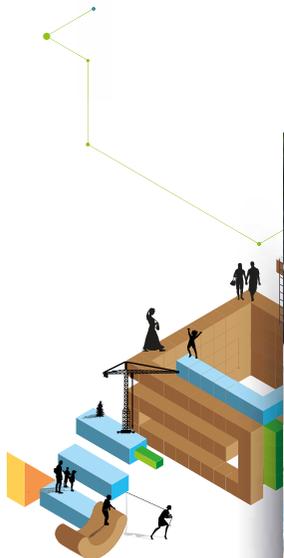


SEINE-ET-MARNE 2030

L'ÎLE-DE-FRANCE DES POSSIBLES

MOBILITÉS



REMERCIEMENTS

Ce deuxième cahier thématique consacré aux mobilités des personnes et aux transports de marchandises, constitue le 3^e tome produit par le Département dans le cadre de la démarche du Livre Blanc initiée en 2016 « Seine-et-Marne 2030, l'Île-de-France des Possibles ».

Son pilotage a été assuré, sous la responsabilité du vice-président en charge des routes, transports et mobilités, par un groupe de suivi composé d'élus et de membres de la direction générale des services.

Il a été réalisé, en interne par les services départementaux, au sein d'une équipe projet animée par la mission Seine-et-Marne 2030 et constituée de la direction des transports, la direction des routes et la direction de l'aménagement et du développement des territoires.

Il s'appuie sur les regards et les contributions recueillies fin 2017/début 2018, auprès de nombreuses organisations professionnelles et acteurs du monde des transports (recherche, start-up, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, associations d'usagers, institutions publiques) suivants :

- AÉROPORTS DE PARIS
- AFGNV
- APRR
- BIOGAZ VALLÉE
- COMUE PARIS EST
- DDT 77
- DIRIF – AGER EST
- FNAUT ÎLE-DE-FRANCE
- FNTR
- FREE 2 MOVE
- GART
- IAU IdF
- IFSTTAR
- ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS
- KEOLIS
- KISIO
- LCN
- LOGYONNE
- LVMT
- MOVEO
- NOMADIC SOLUTIONS
- RATP
- RÉGION ÎLE-DE-FRANCE
- SADUR
- SANEF
- SDESM 77
- SNCF TRANSILIEN
- SMART MOBILITY LAB
- TRANSDEV
- VEDECOM
- VNF
- WE NOW
- ZENBUS

Il bénéficie, en outre, du travail mené en parallèle, pour le compte du Département, par le cabinet SAMARCANDE chargé d'élaborer avec les représentants professionnels, les partenaires institutionnels et les collectivités, un nouveau schéma départemental de la logistique.

Ce document s'est également enrichi des propositions de l'ensemble des Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) et syndicats locaux de transport invités dans un séminaire spécifique.

Par ailleurs, ce travail a également été l'occasion d'une mission d'étude spécifique confiée à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France (IAU Idf), sur les perspectives d'évolution de la population et des emplois à l'horizon 2030.

Il intègre, enfin, l'avis des Chambres consulaires et des membres du CLÉ 77 (Comité de Liaison Économique de Seine-et-Marne) regroupant les principales organisations professionnelles départementales.

Être facilement et efficacement mobile en Seine-et-Marne et au-delà : c'est un critère essentiel du bien-vivre et de l'attractivité de notre département.



Troisième tome produit dans le cadre de la démarche prospective du Livre blanc du Département « Seine-et-Marne 2030 : l'Île-de-France des Possibles », le cahier thématique « Mobilités » se veut une feuille de route partagée par l'ensemble des territoires ainsi que les organisations professionnelles et les acteurs du monde des transports. Il décline les atouts et les enjeux de la mobilité des Seine-et-Marnais, tout en s'attachant à penser les mobilités de demain, en investiguant des champs d'innovation et d'expérimentation.

L'accès aux différents modes de déplacement, leur complémentarité, la qualité des prestations sont au cœur des enjeux de développement du territoire. Dans un département aussi vaste, les problématiques de transports et de mobilités occupent en effet une importance croissante dans le quotidien des usagers et des entreprises.

Voici pourquoi assurer un réseau de transport de qualité et des axes routiers fiables et efficaces, veiller au développement de mobilités partagées et « co-modales » dans un contexte de forte saturation des réseaux, gérer la transition vers les mobilités de demain sont autant de défis qui intéressent notre Département. Ils apparaissent comme une mission essentielle à la qualité de vie des Seine-et-Marnais.

Ce cahier s'attache aux problématiques de la mobilité en milieux rural, périurbain et urbain ainsi qu'au développement de « transports de la vie quotidienne », afin que le temps des déplacements passe d'un temps subi à un temps utile.

Il questionne les différents modes de mobilité pour qu'ils demeurent des vecteurs de proximité et réduisent les inégalités tant sociales que territoriales.

Il s'appuie par ailleurs, sur un entretien avec la députée de Seine-et-Marne, Valérie Lacroute, dont l'expérience en matière de mobilités et l'analyse fine du territoire ont permis de mettre en exergue la singularité des mobilités dans notre département et leurs axes de progression. Je la remercie tout particulièrement pour sa précieuse collaboration à la réussite de ce cahier et de ses apports substantiels à la future loi d'orientation des mobilités, susceptible d'instaurer un nouveau cadre de gouvernance et de planification des mobilités.

Je souhaite également remercier Xavier Vanderbise, vice-président en charge des Routes, Transports et Mobilités du Département, pour sa mobilisation et son engagement dans les différents échanges avec les acteurs ayant participé à la réalisation de ce document.

Grâce aux nombreux contributeurs, ce document nous permet de définir les atouts et enjeux de la mobilité des Seine-et-Marnais et de penser les mobilités de demain. Il propose une vision multidimensionnelle et partenariale à laquelle je suis attaché. Il suggère, au travers d'orientations stratégiques, un nouveau cadre de travail avec les collectivités, services publics et privés.



Patrick SEPTIERS
Président du Département
de Seine-et-Marne



La mobilité est un sujet crucial de société, en pleine mutation et au cœur du dynamisme économique des territoires.



Covoiturage, véhicule en libre-service, navettes autonomes, routes « intelligentes » et partage de l'espace public... en 2018, il existe de multiples façons de se déplacer et la mobilité va continuer à profondément se transformer dans les années à venir.

Bien sûr, l'ensemble de ces changements ne modifie pas encore complètement le quotidien des millions de Franciliens qui empruntent les transports en commun ou les routes de la métropole régionale. Néanmoins, des améliorations sont d'ores et déjà visibles : les nouveaux trains et rames de métro rendent les trajets plus confortables, le développement du télétravail et des horaires décalés permet de mieux lisser les heures de pointe ; les nouveaux modes de consommation limitent les déplacements individuels au profit d'une logistique sophistiquée du « dernier kilomètre » ; enfin, les « applis » sur smartphone aident à optimiser les parcours sur la route comme sur le réseau de transports collectifs.

Plus précisément pour la Seine-et-Marne, nous avons déjà livré 62 nouvelles rames sur les 384 prévues d'ici à 2021. Concernant le réseau de bus, 66 lignes ont été améliorées en 2017 et 28 restructurées. La restructuration du réseau bus est en effet un élément majeur de politique des transports pour la Seine-et-Marne de même que les projets du plan anti-bouchons pour améliorer les conditions de circulation ou encore les 12 parkings-relais en cours de création pour favoriser la multimodalité. Nous encourageons également les mobilités douces avec notamment 3,5 millions d'euros investis dans des itinéraires cyclables.

La Région Île-de-France compte aussi déployer de nouveaux services de transport à la demande qui apportent une réelle innovation pour la desserte de territoires ruraux. Enfin, l'électrification de la ligne P est bien sûr un projet majeur pour l'Île-de-France et pour la Seine-et-Marne. Elle est indispensable pour le rééquilibrage vers l'Est de l'Île-de-France alors même que la population de la Seine-et-Marne augmente considérablement. Cette opération, attendue depuis de nombreuses années par les voyageurs, va améliorer durablement la qualité de service et constitue un gage d'attractivité pour les territoires desservis. C'est pour cela que la Région est prête à avancer la part de l'État pour permettre la réalisation de ce projet.

D'une manière plus globale, la Région Île-de-France s'emploie à construire ces chaînes de mobilités propres et douces qui font se conjuguer les modes, les échelles et les technologies respectueuses de l'environnement. Car ne l'oublions pas : l'organisation des transports reste une affaire d'infrastructures. Elle exige du temps, des investissements et de la prévision.

La feuille de route de la Région est claire : la mobilité urbaine de demain ne doit laisser personne sur le bord du chemin. Elle ne doit pas oublier ceux qui vivent aux franges de la métropole, ceux qui souffrent de la pollution comme ceux qui souffrent d'isolement, ni ceux pour qui les modes « actifs » sont inadaptés. Elle doit être respectueuse de tous. En un mot, elle doit être inclusive.

Une révolution en cours, qui modifie déjà notre rapport à la mobilité.



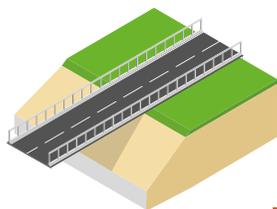
Valérie PÉCRESSÉ
Présidente de la Région
Île-de-France



SOMMAIRE

LES MOBILITÉS EN SEINE-ET-MARNE AUJOURD'HUI	p. 11
LES MOBILITÉS EN SEINE-ET-MARNE DEMAIN : ÉVOLUTIONS ET TENDANCES	p. 29
EXPÉRIMENTER LES MOBILITÉS DU FUTUR EN SEINE-ET-MARNE	p. 39
ORIENTATIONS STRATÉGIQUES ET PLAN D' ACTIONS	p. 49

LES CHIFFRES CLÉS



[12 000]

KM DE ROUTES DONT
4 333 KM DE ROUTES DÉPARTEMENTALES



[4,47]

MILLIONS DE DÉPLACEMENTS
PAR JOUR DE SEMAINE
EN SEINE-ET-MARNE



[50]

MILLIONS DE TONNES
TRANSPORTÉES ANNUELLEMENT
À 90% PAR TRANSPORT ROUTIER



[17]

KM DE DISTANCE MOYENNE DOMICILE-TRAVAIL
POUR UN SEINE-ET-MARNAIS
(9,5 KM POUR LES FRANCILIENS)



[12%]

DES DÉPLACEMENTS
EN TRANSPORTS EN COMMUN
(20% POUR L'ÎLE-DE-FRANCE)



[63,5%]

DES SEINE-ET-MARNAIS
POSSÈDENT AU MOINS UN VÉLO



[59%]

DES DÉPLACEMENTS
EFFECTUÉS EN VOITURE
(38% POUR L'ÎLE-DE-FRANCE)



[26%]

DES SEINE-ET-MARNAIS
DISPOSENT D'UN ABONNEMENT
DE TRANSPORT EN COMMUN



[6 391]

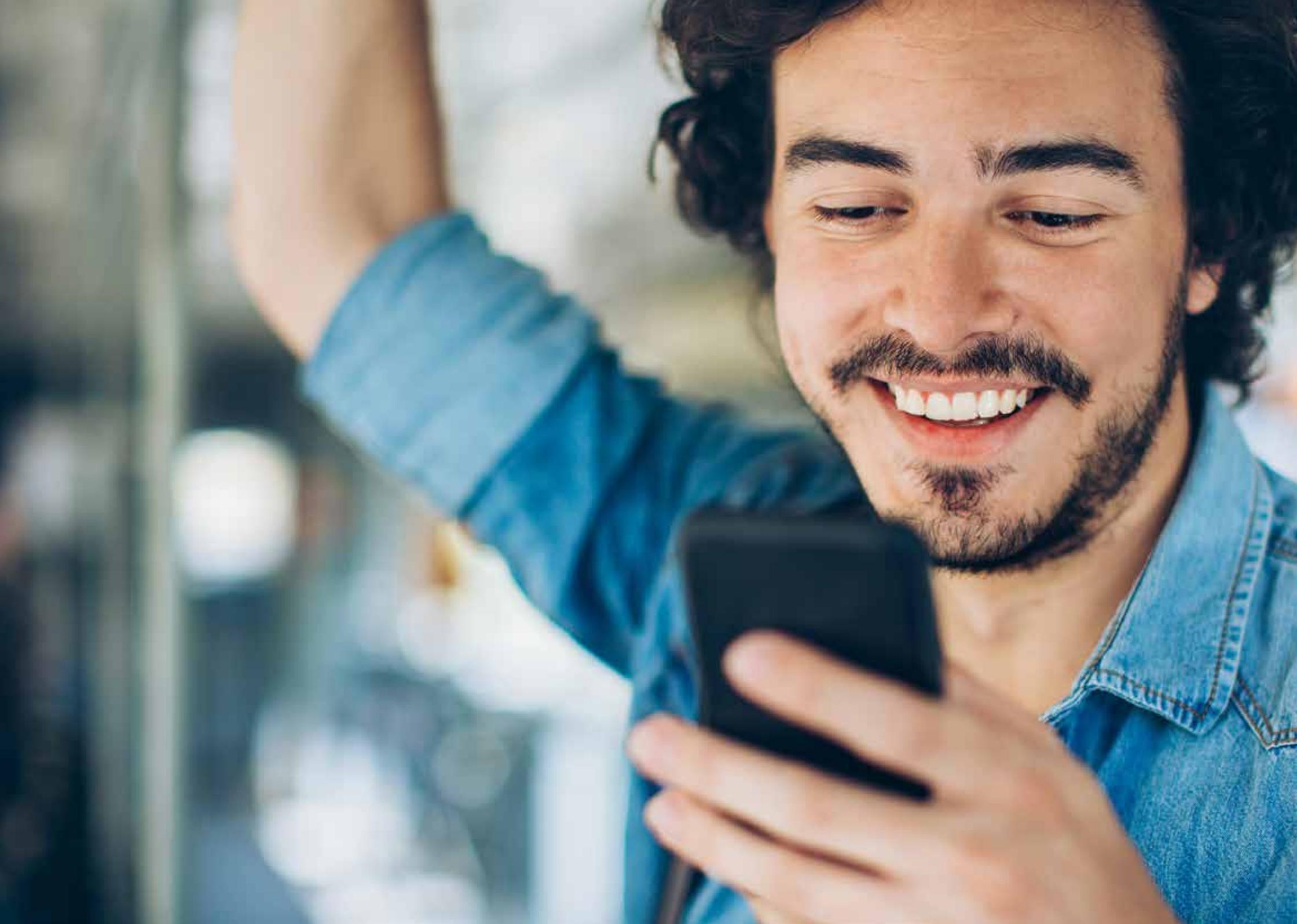
KM DE CHEMINS RURAUX
INSCRITS AU PDIPR



**« La mobilité,
c'est l'espace-temps
des programmes d'activité
des individus »**

*(D'après un entretien avec Jean-Marc OFFNER,
Revue TEC N°236, Janvier 2018)*







LES MOBILITÉS EN SEINE-ET-MARNE AUJOURD'HUI

LES MOBILITÉS EN SEINE-ET-MARNE AUJOURD'HUI

SEINE-ET-MARNE, AU CARREFOUR DES GRANDES VOIES DE COMMUNICATION ET AU CENTRE DES ÉCHANGES EUROPÉENS

Il y a près de 2 000 ans, de grandes voies romaines sillonnaient le territoire seine-et-marnais, la Seine et ses principaux affluents assuraient l'essentiel du transport de marchandises. Au Moyen Âge, les foires de Champagne rayonnaient sur l'Europe entière, favorisant le commerce et le partage des connaissances.

UN DÉPARTEMENT OUVERT SUR LE MONDE

Aujourd'hui encore, au temps de la mondialisation, la Seine-et-Marne est chaque année une terre d'accueil et de passage, pour des dizaines de milliers de congressistes, des millions de touristes, et des millions de colis.

La première échelle de mobilité est donc bien internationale, elle favorise la circulation des hommes, des idées, ainsi que le développement économique.

Avec sur son territoire 40% de la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle et ses principaux développements récents ou annoncés (Aérogare T4 à l'horizon 2024), la Seine-et-Marne dispose, avec un trafic de 66 millions de passagers et de 2,1 millions de tonnes de fret, d'un des premiers hubs mondiaux.

La proximité immédiate du Bourget, premier aéroport d'affaires européen et du Parc des Expositions de Paris Nord Villepinte, et surtout la présence sur le territoire seine-et-marnais de Disneyland® Paris, première destination touristique européenne, renforcent cette position de porte d'entrée nationale. Cela implique toutefois des aménagements et des infrastructures en Seine-et-Marne à la hauteur des flux d'échanges internationaux.

UNE POSITION PRIVILÉGIÉE SUR LE RÉSEAU TGV

Avec 3 lignes radiales (Nord, Est, Sud-Est), les paysages seine-et-marnais sont marqués par la modernité de ces infrastructures qui, depuis Marne-la-Vallée-Chessy ou Roissy-Charles-de-Gaulle, relient Londres, Amsterdam, Francfort, Bordeaux ou Marseille en moins de 4 heures à la Seine-et-Marne.

Après le succès considérable de l'offre Ouigo, les développements urbains du Val d'Europe et les investissements récemment annoncés sur les Parcs, vont asseoir davantage la gare d'interconnexion de Marne-la-Vallée-Chessy, impliquant, sans doute à moyen terme, l'amélioration de son accessibilité et de la qualité de son accueil.

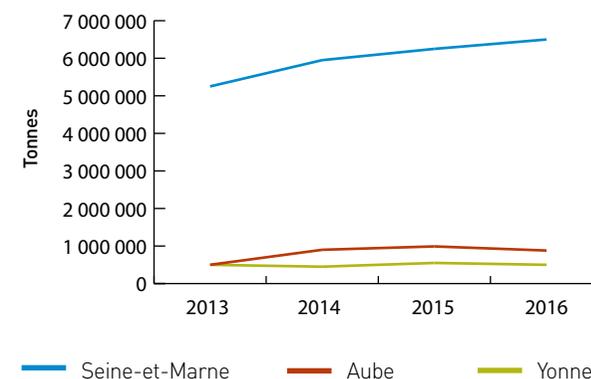
UN RÉSEAU MAGISTRAL À AMÉLIORER ET À COMPLÉTER

Ce réseau est constitué pour l'essentiel des autoroutes concédées par l'État (A4, A6, A5) ou non (A104), qui convergent ou contournent la Capitale. Il comprend également quelques routes nationales en radiale (RN 2, RN 3, RN 4) ou en rocade (RN 36, RN 330) dont une faible partie seulement est à 2 x 2 voies et dont l'état général est préoccupant. C'est sur ce réseau que se concentre l'essentiel de la congestion automobile et des poids lourds en transit, et que les efforts d'entretien et d'investissements doivent se porter.

UNE VOIE D'EAU TRÈS LARGEMENT SOUS-UTILISÉE VERS LA FAÇADE MARITIME

Avec un trafic de 6,5 millions de tonnes manutentionnées, la Seine-et-Marne représente les 3/4 du trafic annuel réalisé sur la Seine Amont (de Paris à Nogent-sur-Seine). Compte-tenu de son gabarit, le trafic annuel sur la Marne est, quant à lui, inférieur à 1 million de tonnes. La voie d'eau continue de progresser grâce, notamment, au transport de matériaux de construction et de produits agricoles. Les études préalables à la mise en grand gabarit entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine ont montré l'intérêt des industriels, y compris ceux de l'agroalimentaire, pour développer le trafic des conteneurs, vers Le Havre, mais aussi demain vers le Nord et la Belgique via le futur Canal Seine-Nord.

TONNAGES MANUTENTIONNÉS À QUAIS (SEINE AMONT) Source : VNF



ATOUTS

- La présence d'un des premiers aéroports européens disposant de fortes capacités de développement.
- Une dizaine d'aérodromes, dont 4 gérés par Aéroport de Paris (Lognes, Meaux/Esbly, Coulommiers, Chelles) qui, sous réserve des règles de bon voisinage, participent à l'éveil aux pratiques aériennes (aéroclubs, ULM...), et pourraient servir à des expérimentations de nouveaux engins, voire de nouveaux services de livraison.
- Des autoroutes qui assurent des liaisons radiales vers la province et l'étranger, et des routes nationales (RN2, RN3, RN4) qui nécessitent, toutefois, des efforts de sécurisation et d'adaptation aux trafics de poids lourds qu'elles supportent.
- Un potentiel de croissance pour le fret fluvial : la capacité du système fluvial est 4 fois supérieure à son trafic actuel pour la Seine et de l'ordre de 3 pour la Marne.
- Les deux gares TGV de Marne-la-Vallée-Chessy et Roissy-Charles-de-Gaulle assurent des échanges nationaux et internationaux.

ENJEUX ET AXES DE PROGRESSION

• Être à la hauteur des besoins d'accès à Roissy-Charles-de-Gaulle

Pour éviter la saturation de ses accès et accompagner l'augmentation du nombre de passagers et des volumes de fret aérien, il faut achever rapidement le contournement autoroutier Est et anticiper la réalisation de la ligne 17 du Grand Paris Express (GPE) jusqu'au Mesnil-Amelot, conjointement à la mise en service du CDG Express dont l'équilibre économique est précaire et l'impact sur les mobilités du quotidien très préoccupant.

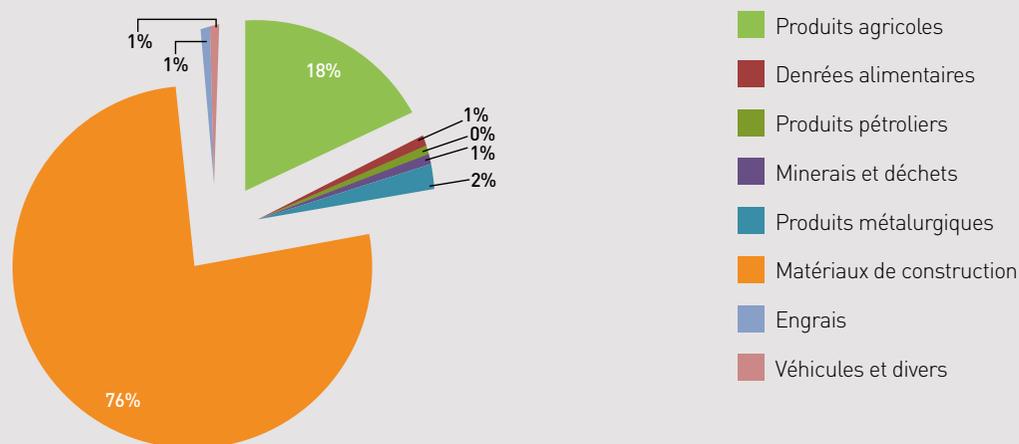
• Achever l'interconnexion Sud des TGV et créer une nouvelle gare à Sénart

Avec ce projet, envisageable à l'horizon 2035/2040, c'est l'ensemble du Sud-Est francilien (Val-de-Marne, Essonne, Seine-et-Marne) qui bénéficierait de retombées économiques et la gare de Lyon retrouverait des capacités pour développer l'offre de banlieue.

• Relancer les études d'une 4^e rocade francilienne

Pour faire face à la saturation de l'A104, la liaison d'aménagement du territoire A1/A6 devient de plus en plus prioritaire, avec la mise à 2x2 voies anticipée de certains tronçons de la RN36.

MARCHANDISES MANUTENTIONNÉES SUR LES QUAIS DE SEINE-ET-MARNE EN 2016



Source : VNF, 2017

LES MOBILITÉS EN SEINE-ET-MARNE AUJOURD'HUI

SEINE-ET-MARNE, AU CŒUR DES RÉSEAUX D'ÉCHANGES FRANCILIENS

La Seine-et-Marne est totalement intégrée au système d'échanges franciliens. Les Seine-et-Marnais utilisent le Pass Navigo Unique, en particulier pour se rendre à la Capitale, mais disposent d'une offre de transports locaux largement inférieure à la moyenne régionale. De nombreuses entreprises seine-et-marnaises, notamment du BTP, interviennent sur Paris et les départements limitrophes ; elles subissent les embouteillages pour l'accès à leurs chantiers et des difficultés de livraison.

UN RÉSEAU FERROVIAIRE, ORIENTÉ VERS LA CAPITALE, SATURÉ ET INSUFFISAMMENT FIABLE MALGRÉ DES INVESTISSEMENTS RÉCENTS

Le réseau ferré s'étend sur 450 km avec 4 RER (A, B, D, E), 3 lignes Transilien (K, P, R) et quelques liaisons TER ou Intercités qui desservent le territoire. Chaque jour, près de 3/4 des actifs seine-et-marnais qui se rendent sur Paris pour leur travail empruntent le réseau ferré régional.

Le cadencement engagé ces dernières années a permis une certaine homogénéisation et une meilleure lisibilité de l'offre. Celle-ci reste néanmoins faible vers les franges du département, et les phénomènes de saturation, aux heures de pointe, ne concernent plus les seuls RER à l'approche de la petite couronne. En dépit des efforts importants de renouvellement et/ou de rénovation du matériel roulant (Régio 2N, Francilien, AGC) et des travaux de régénération récemment engagés par la SNCF avec le soutien financier de la Région et d'Île-de-France Mobilités (IDFM), les conditions de transport (retards, suppressions de trains, incidents, inconfort) ne sont pas à la hauteur des attentes des usagers.

LE RÉSEAU DE BUS SEINE-ET-MARNE EXPRESS, UN OUTIL INDISPENSABLE AUX ÉCHANGES INTER-URBAINS

Avec ses 14 lignes, complémentaires du réseau ferré, ce réseau cadencé assure des liaisons rapides et confortables entre les principaux pôles de la Seine-et-Marne.

Chaque année, ce réseau parcourt près de 15000000 km et accueille chaque jour de semaine plus de 23000 voyageurs. Il permet ainsi d'accompagner la croissance des déplacements interbassins, pour lesquels l'usage de la voiture reste prépondérant.

Par ailleurs, plus de 350 lignes régulières et 15 dispositifs de TAD desservent le département, selon une fréquence variable et souvent limitée en secteur rural à 1 ou 2 allers-retours vers la gare ou l'établissement scolaire de rattachement.

LA DÉFINITION D'UN RÉSEAU ROUTIER D'INTÉRÊT RÉGIONAL

En complément de ses actions menées sur les transports collectifs, la Région a souhaité, depuis 2016, redonner à la route toute sa place, et en faire un outil moderne au service des territoires, en favorisant notamment ses usages vertueux.

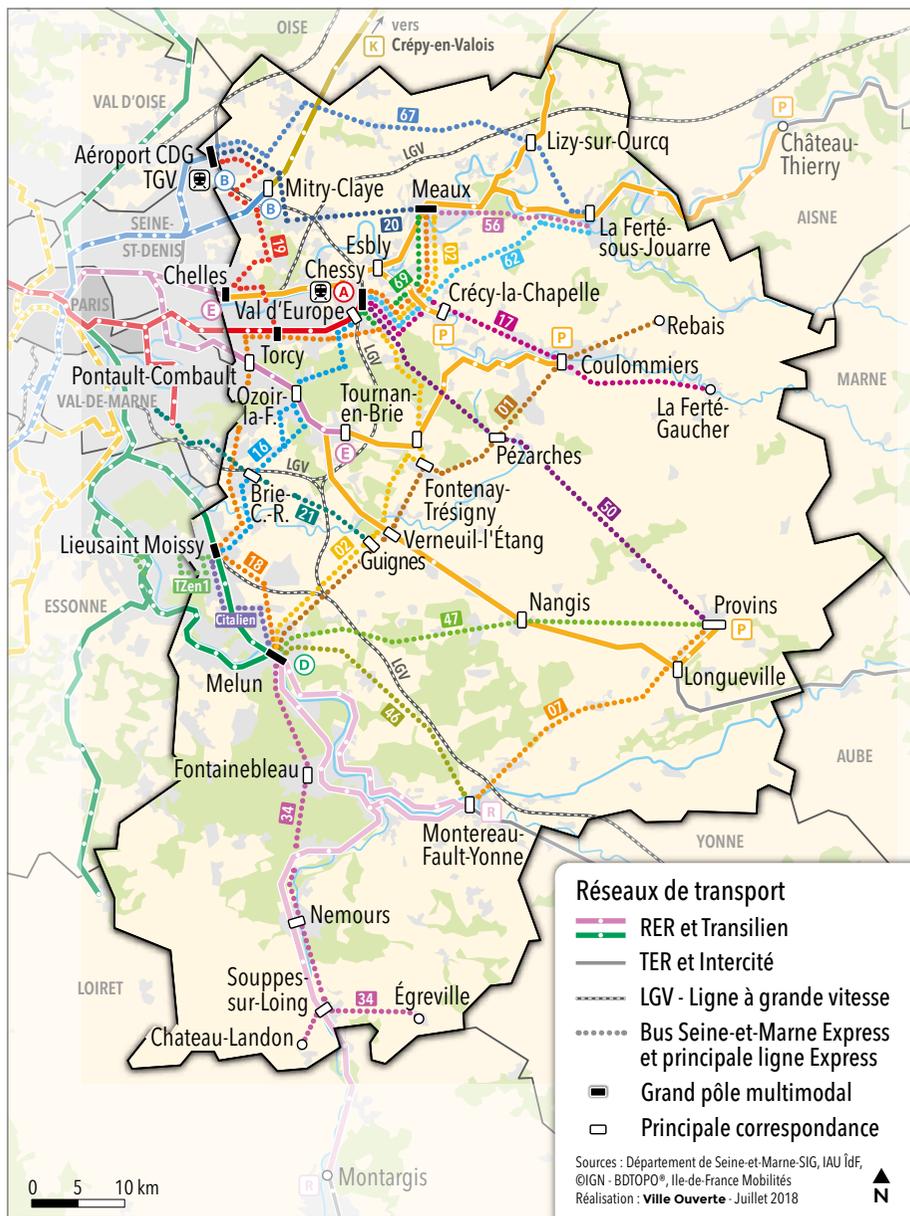
Ainsi, la Région s'est attachée à définir un Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR) comprenant : le réseau routier national, le boulevard périphérique et les principales routes départementales et parisiennes, voire les sections de routes intercommunales ou locales assurant la continuité des itinéraires régionaux. Le Plan régional « anti bouchons et pour changer la route », auquel le Département souscrit totalement, a pour objectif de traiter les points de congestion récurrents, et de compléter et mailler le RRIR.

LA PLACE PRÉPONDERANTE DU TRAFIC ROUTIER DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Avec 50 millions de tonnes, la Seine-et-Marne représente environ 38% du tonnage transporté chaque année au sein de la région.

Face à la faiblesse et aux contraintes du fret ferroviaire, et malgré la reprise des activités fluviales, alors que 10 millions de tonnes devraient transiter par voie d'eau pour les approvisionnements et déblais du GPE (soit environ 15% des besoins), le transport routier assure près de 90% des échanges de marchandises et représente près de 14% du trafic routier total (8% en moyenne pour l'Île-de-France). Cela traduit la spécificité seine-et-marnaise d'accueillir des unités logistiques desservant Paris et la petite couronne puisque, selon l'IAU, en moyenne 20 poids lourds sont chargés et déchargés chaque jour pour 10000 m² d'entrepôts. (Source : Samarcande).

CARTE DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS



TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS : UNE COMPÉTENCE PARTAGÉE ET UNE ORGANISATION COMPLEXE EN ÎLE-DE-FRANCE

Depuis la loi MAPTAM du 27 janvier 2014, Île-de-France Mobilités (IDFM ex STIF), constitué de la Région, de la Ville de Paris et des 7 Départements franciliens, est devenue l'autorité organisatrice des mobilités. À ce titre, IDFM « imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens » et met en œuvre les priorités définies dans le cadre du PDUIF 2014-2020 (Plan de développement urbain d'Île-de-France). IDFM arrête la politique tarifaire et définit l'offre de transport dans ses contrats avec la SNCF (Transilien, RER), la RATP (Bus, RER) et les entreprises d'OPTILE (bus et autocars principalement en grande couronne).

La Région, au travers de ses documents cadres (Plan anti-bouchons, Stratégie régionale pour le fret et la logistique, Plan vélo régional, CPER au côté de l'État), coordonne et finance les principaux investissements concernant les infrastructures routières et de transports publics.

Par ailleurs, l'État exerce également la tutelle des établissements publics en charge des transports ainsi que les missions régaliennes de sécurité et réglementaires.

Les EPCI et communes interviennent dans l'élaboration des PLD (Plan locaux de déplacement). Les communes assurent l'entretien et l'extension des voiries communales, et mènent, le cas échéant avec les EPCI, les réflexions portant sur les pôles multimodaux.

Les Départements disposent d'une compétence essentielle en tant que gestionnaires de la voirie départementale. De plus, s'agissant des transports, ils participent, voire initient le dialogue entre les acteurs locaux et l'échelon régional, dans un souci permanent de cohésion et d'équité territoriale.

À cet égard, en Seine-et-Marne, l'échelle départementale se révèle particulièrement opérante pour gérer, par délégation d'Île-de-France Mobilités, le transport scolaire, comme le pratiquent encore certains Départements de province par délégation des Régions. Cette compétence déléguée, unique en Île-de-France, paraît d'autant plus pertinente qu'elle permet de faire le lien direct avec les collèges, dont la desserte détermine une partie de l'offre de transport locale.



LES MOBILITÉS EN SEINE-ET-MARNE AUJOURD'HUI

SEINE-ET-MARNE, PRÉPONDÉRANCE DES DÉPLACEMENTS AU SEIN DU DÉPARTEMENT

Contrairement aux idées reçues, la plupart des déplacements du quotidien, mais aussi les approvisionnements des exploitations agricoles, des entreprises artisanales et de très nombreux chantiers, se réalisent au sein de la Seine-et-Marne et le plus souvent au cœur même du bassin de vie.

UNE MOBILITÉ ATYPIQUE DES SEINE-ET-MARNAIS EN ÎLE-DE-FRANCE

Selon la dernière Enquête Globale Transport (EGT 2010), tous modes et tous motifs confondus, près de 8 déplacements sur 10 sont internes au département. La petite couronne constitue la première zone d'échange (11%) et connaît une augmentation régulière depuis 35 ans. Les échanges avec la grande couronne et avec Paris sont plus faibles (de l'ordre de 5% chacun), et ce sont les échanges avec la grande couronne qui augmentent le plus depuis 2001.

Quant aux motifs, les déplacements contraints liés au travail (18%) ou aux études (11%) sont désormais minoritaires; en revanche, ceux liés aux loisirs (15%) sont en forte croissance.

Enfin, contrairement aux autres territoires, en particulier Paris, la part de la voiture individuelle reste prépondérante (60%) alors que celle des transports en commun stagne (12%) depuis 2001.



ENJEUX LOCAUX ET SECTEURS MOBILITÉS : APPORT MÉTHODOLOGIQUE

Pour mieux appréhender la réalité des besoins, l'offre de proximité ou les spécificités des territoires en matière de transports publics ou de fret, il s'avère nécessaire de travailler sur une échelle plus fine. Ainsi, sur la base de l'EGT 2001, une première étude réalisée par le Département identifiait 10 « bassins de vie ». Un découpage équivalent avait permis en 2015, avec les résultats de l'EGT 2010, de mesurer les principales évolutions, tout en prenant en compte l'existence des réseaux de transport locaux alors encore très largement organisés par des syndicats ad hoc.

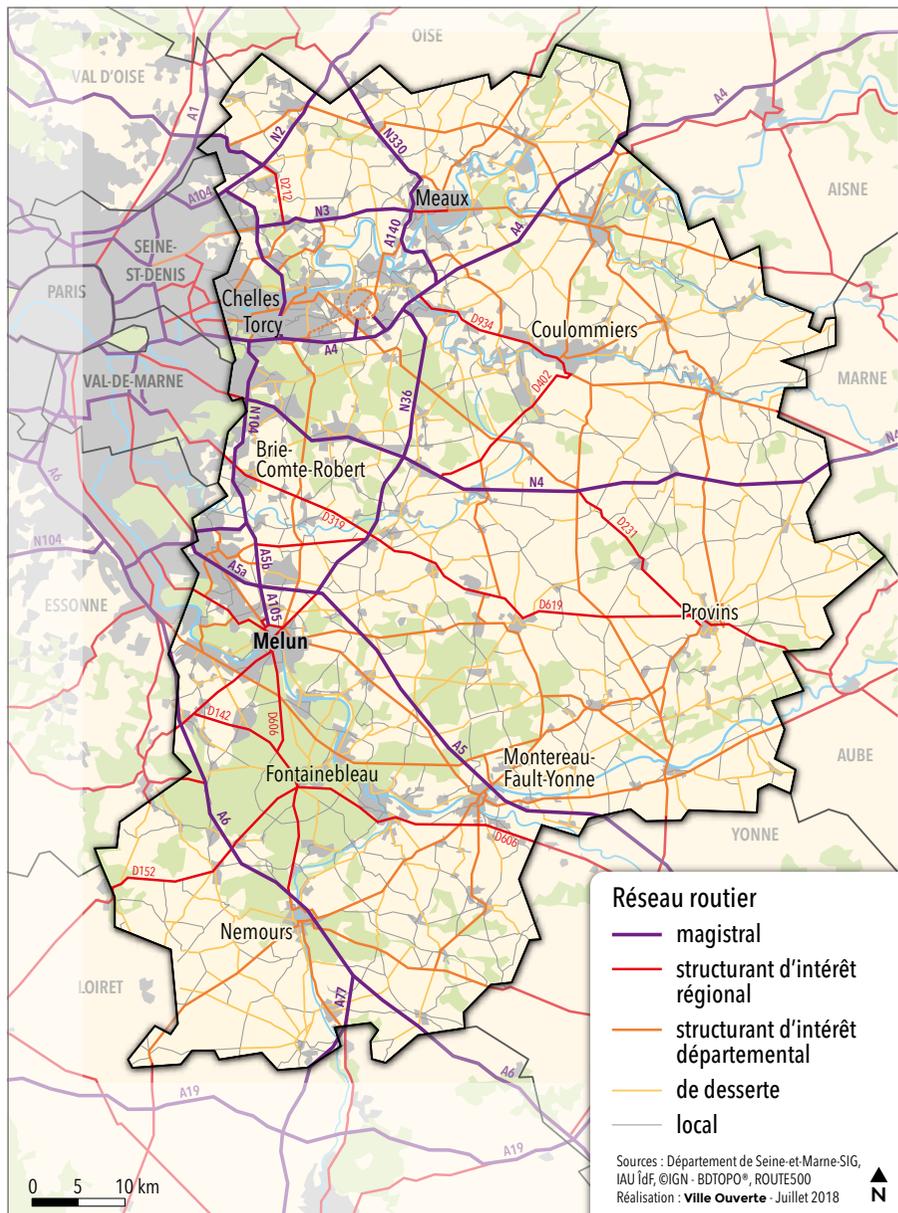
Aujourd'hui, la recomposition des EPCI ne semble pas être encore totalement définitive et Île-de-France Mobilités n'a pas précisé le périmètre des futurs contrats relatifs à l'offre bus locale. Aussi, et sans interférer sur ces deux aspects, il est proposé, pour en faciliter les analyses et les propositions à l'échelle locale, de procéder au regroupement des EPCI existants au 1^{er} janvier 2018 selon 5 secteurs « mobilités » présentés dans la carte ci-contre.

Ce découpage, traduit dans les cartes des pages suivantes, est basé sur des ensembles d'EPCI disposant de lignes ferrées (RER, Transilien) ou de grandes voies de communication routières (Autoroutes, RN) communales. Toutefois, cette échelle ne permet pas de matérialiser la totalité de l'offre de bus et de TAD.

CARTE DES SECTEURS MOBILITÉS



CARTE DU RÉSEAU ROUTIER SEINE-ET-MARNAIS

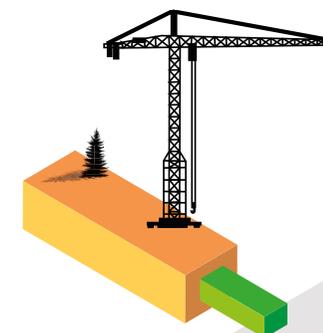


UN RÉSEAU ROUTIER DE PLUS DE 12 000 KM QUI SILLONNE LE TERRITOIRE

Avec 4333 km, le réseau routier départemental est le plus important d'Île-de-France, auquel il faut ajouter 210 km d'autoroutes, 194 km de routes nationales et 7408 km de voiries communales.

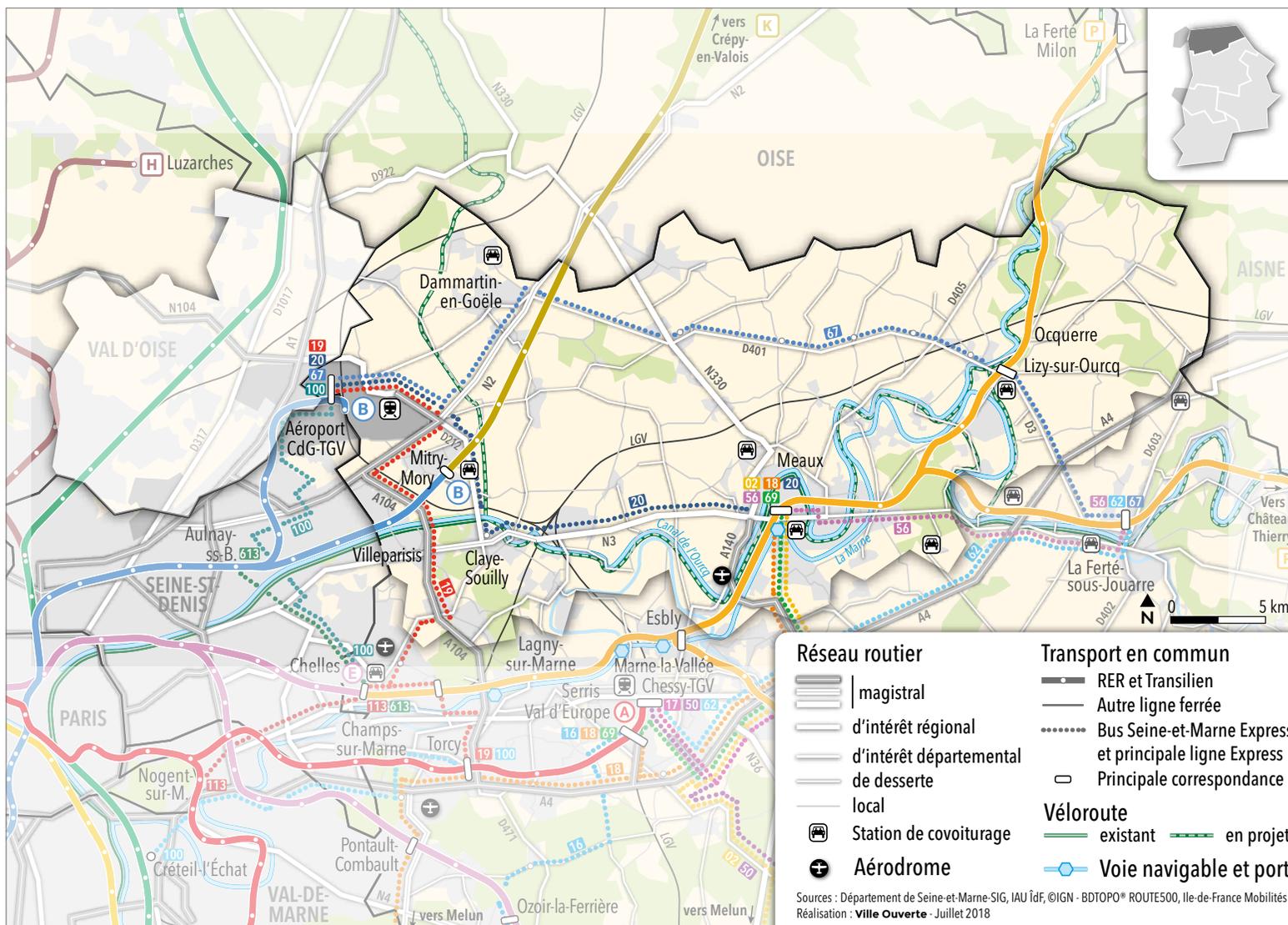
L'entretien et la gestion de ce réseau, particulièrement sollicité (1 poids lourd de 44 tonnes ayant un impact équivalent à 1000000 voitures particulières), représente une charge importante pour les différents gestionnaires.

Il convient de constater les faiblesses structurelles des moyens affectés aux routes nationales, qui pourtant se situent parmi les plus fréquentées.



LES MOBILITÉS EN SEINE-ET-MARNE AUJOUR'DUI

SECTEUR MOBILITÉ NORD



[727 km²]



[81]

COMMUNES



[229 191]

HABITANTS EN 2015
(INSEE, POPULATION MUNICIPALE 2015)

ATOUTS

- Des niveaux de desserte globalement satisfaisants sur les deux gares du RER B de Villeparisis Mitry-le-Neuf et Mitry-Claye, un matériel roulant neuf attendu pour 2025, mais une régularité qui reste à améliorer avec des incertitudes liées aux travaux et à la mise en service du CDG Express.
- Une ligne K desservant la gare de Dammartin-Saint-Mard dotée depuis fin 2016 du Francilien et d'une offre accrue et cadencée générant une régularité en progrès.
- Malgré la saturation, un niveau de desserte satisfaisant de la ligne P entre Meaux et Paris avec la possibilité, à long terme, d'une interconnexion en gare de Chelles avec la ligne 16 du GPE.
- À long terme, la création de la gare du Mesnil-Amelot et d'un véritable pôle multimodal en terminus de la ligne 17 du GPE.
- La présence de plusieurs lignes structurantes Seine-et-Marne Express (19, 20, 67) qui facilitent l'accès à Roissy-Charles-de-Gaulle depuis les principales villes du secteur.
- Le succès du dispositif de TAD « Filéo », pour desservir les emplois de la plateforme aéroportuaire depuis 12 communes environnantes.
- Un contournement routier presque complet qui a largement amélioré la circulation de l'agglomération melloise, à l'exception du secteur de Trilport.
- Une logistique et des activités économiques pérennes liées à la dynamique de l'aéroport.
- La présence de la Marne et du canal de l'Ourcq qui peuvent constituer des alternatives de report modal pour le fret et le support d'itinéraires cyclables de longue distance (Scandibérique et Véloroute n°52).

ENJEUX ET AXES DE PROGRESSION

• Un réseau magistral (autoroutes et RN) à achever et à adapter à l'augmentation du trafic, notamment poids lourds.

- Dans un contexte de congestion croissante des principaux axes du territoire, plusieurs projets doivent être réalisés à court / moyen terme :
- Achèvement prioritaire du contournement Est de Roissy ;
 - Étude de faisabilité de voie réservée (bus et covoitureurs) sur l'A104 entre Marne-la-Vallée et Roissy ;
 - Achèvement de la liaison Meaux-Roissy (RN2 – RN3) : déviation de la RD212 entre Mitry et Claye-Souilly et mise à 2 x 2 voies de la RN3 entre Meaux et Claye-Souilly ;
 - Amélioration des accès à la RN2 ;
 - Renforcement et sécurisation de la RN330 ;
 - Étude de la déviation de Trilport.

• Des liaisons en transport en commun à renforcer et adapter à la spécificité des territoires :

- Liaisons bus entre Marne-la-Vallée / Villeparisis / Roissy permettant notamment les accès aux équipements publics structurants et aux emplois ;
- Liaisons vers le Val d'Oise et la Seine-Saint-Denis ;
- Transport à la demande à généraliser sur l'ensemble des territoires ruraux ;
- Réaménagement des pôles gares.

• Une ligne ferroviaire prioritaire : Meaux – La Ferté-Milon

Dernière ligne non électrifiée d'Île-de-France, après celle de Gretz-Troyes, la qualité de service de cette partie de la ligne P mérite la plus grande attention.



[116 443]

ACTIFS EN 2014 (INSEE, RP 2014)



[4]

ACTIFS
DU TERRITOIRE SUR 10
Y TRAVAILLENT
(INSEE, RP 2014)



[72 499]

EMPLOIS EN 2015 (INSEE, RP 2014)



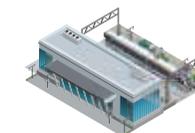
[1,54]

TAUX DE MOTORISATION



[96]

LIGNES DE BUS
DESSERVENT LE SECTEUR

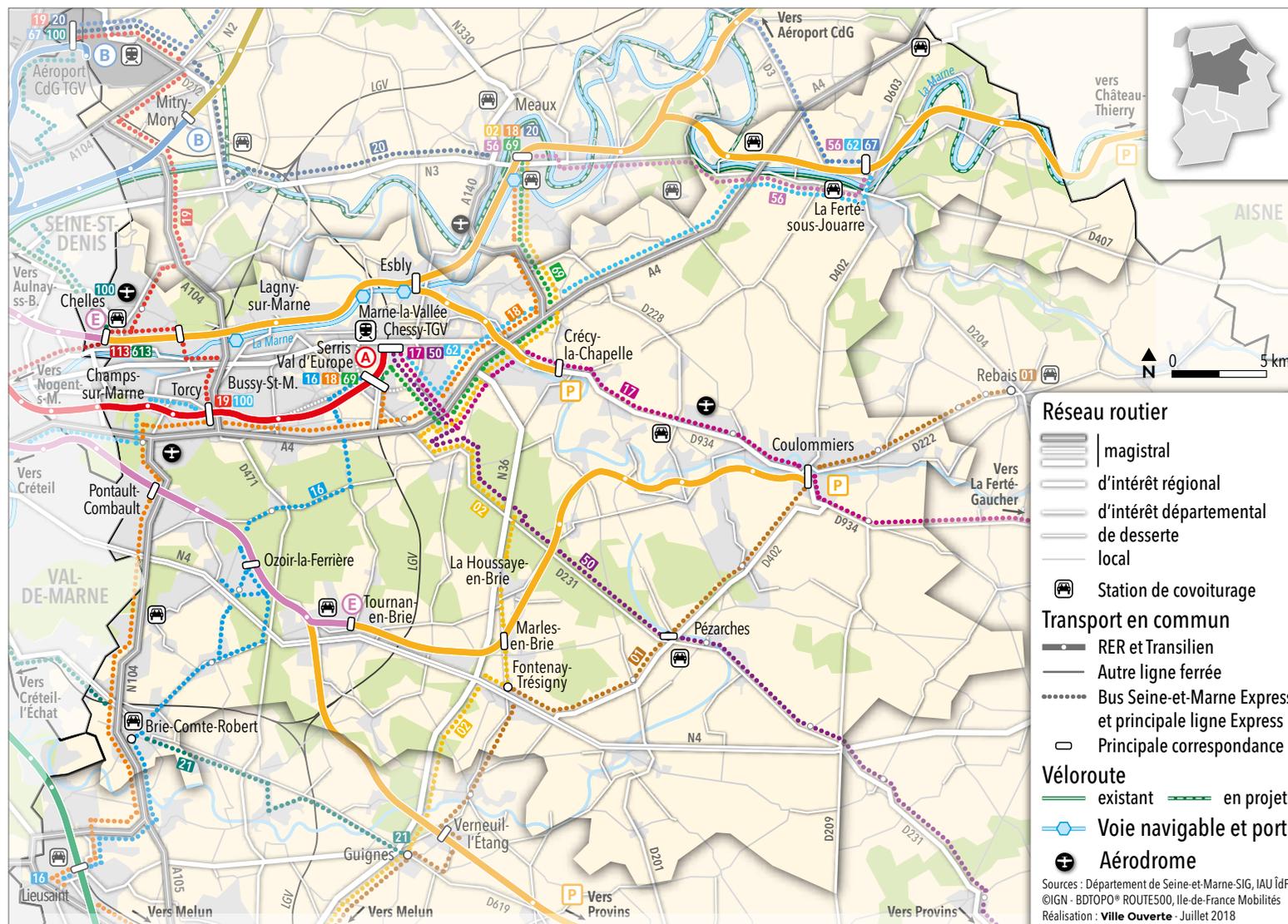


[11]

GARES

LES MOBILITÉS EN SEINE-ET-MARNE AUJOURD'HUI

SECTEUR MOBILITÉ MARNE-LA-VALLÉE



[1 331 km²]



[130]

COMMUNES



[573 711]

HABITANTS EN 2015
(INSEE, POPULATION MUNICIPALE 2015)

ATOUTS

- Une certaine amélioration de la qualité de service du RER A (confort, ponctualité) liée au remplacement du matériel roulant et au nouveau service annuel 2018, qui restent à confirmer dans la durée par la mise en œuvre des investissements prévus au schéma directeur.
- Le RER E témoigne d'une ponctualité en baisse et d'une forte saturation aux heures de pointe. Les investissements prévus d'ici 2025 devraient permettre, en particulier, une amélioration sur la branche de Tournan.
- Des initiatives locales en matière de modes actifs (vélo, marche) et de nouvelles mobilités (véhicules électriques, autopartage) sur le secteur de Marne-la-Vallée.
- Une offre bus de proximité en zone urbaine dense (Chelles, Pontault-Combault, Marne-la-Vallée) relativement importante qui nécessite toutefois des renforcements dans les secteurs en cours d'urbanisation (Val d'Europe).
- Plusieurs dispositifs de TAD existants ou en projet dans les territoires ruraux (Coulommiers).
- Une gare TGV (Chessey) à l'offre attractive mais encore insuffisamment accessible et dont de nouveaux équipements de correspondance (gare routière Sud, nouvel accès RER A) sont en cours de travaux.
- De nombreuses implantations logistiques sur Marne-la-Vallée et le long de la RN4 qui génèrent, toutefois, un trafic poids lourds significatif.

ENJEUX ET AXES DE PROGRESSION

• S'appuyer sur le réseau du Grand Paris Express pour renforcer l'attractivité du territoire

Le report, récent et préjudiciable, du calendrier de la ligne 16 desservant Chelles, les incertitudes techniques et financières sur la mise en service de l'interconnexion du RER E et de la ligne 15 à Bry / Villiers / Champigny et l'absence de visibilité sur le prolongement de la ligne 11 entre Rosny-Bois-Perrier et Noisy-Champs sont particulièrement pénalisants.

En tant que hub emblématique du Grand Paris et « porte d'entrée » de la Seine-et-Marne, le pôle de Noisy-Champs doit disposer d'une gare routière véritablement attractive et performante et d'une offre de parking à la hauteur du rabattement attendu depuis l'A4.

• Investir et innover pour répondre à l'augmentation du trafic routier sur le réseau magistral

Les niveaux de saturation de l'A4 et de la Francilienne (RN104 et A104) se traduisent par de plus en plus de reports de trafic sur des voies locales inadaptées. Face à cette situation, il y a lieu de reprendre les études et de mettre en place les financements pour des collectrices au niveau du tronçon commun A4 / A104, mais aussi d'expérimenter sur l'A4 en vraie grandeur, une offre alternative associant voies réservées (bus et covoitureurs), parking relais, aires de covoiturage.

La sécurisation et le doublement de premiers tronçons de la RN36, élément d'une 4^e rocade francilienne, constitue également un élément majeur pour améliorer les liaisons depuis l'agglomération meloise et celle de Val d'Europe vers Melun.

La réalisation d'un barreau de liaison entre l'A4 et la RN36 permet de répondre à l'augmentation du trafic résultant de l'urbanisation du territoire de Marne-la-Vallée.



[297 607]

ACTIFS EN 2014 (INSEE, RP 2014)



[5]

ACTIFS
DU TERRITOIRE SUR 10
Y TRAVAILLENT
(INSEE, RP 2014)



[194 227]

EMPLOIS EN 2015 (INSEE, RP 2014)



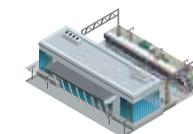
[1,49]

TAUX DE MOTORISATION



[139]

LIGNES DE BUS
DESSERVENT LE SECTEUR

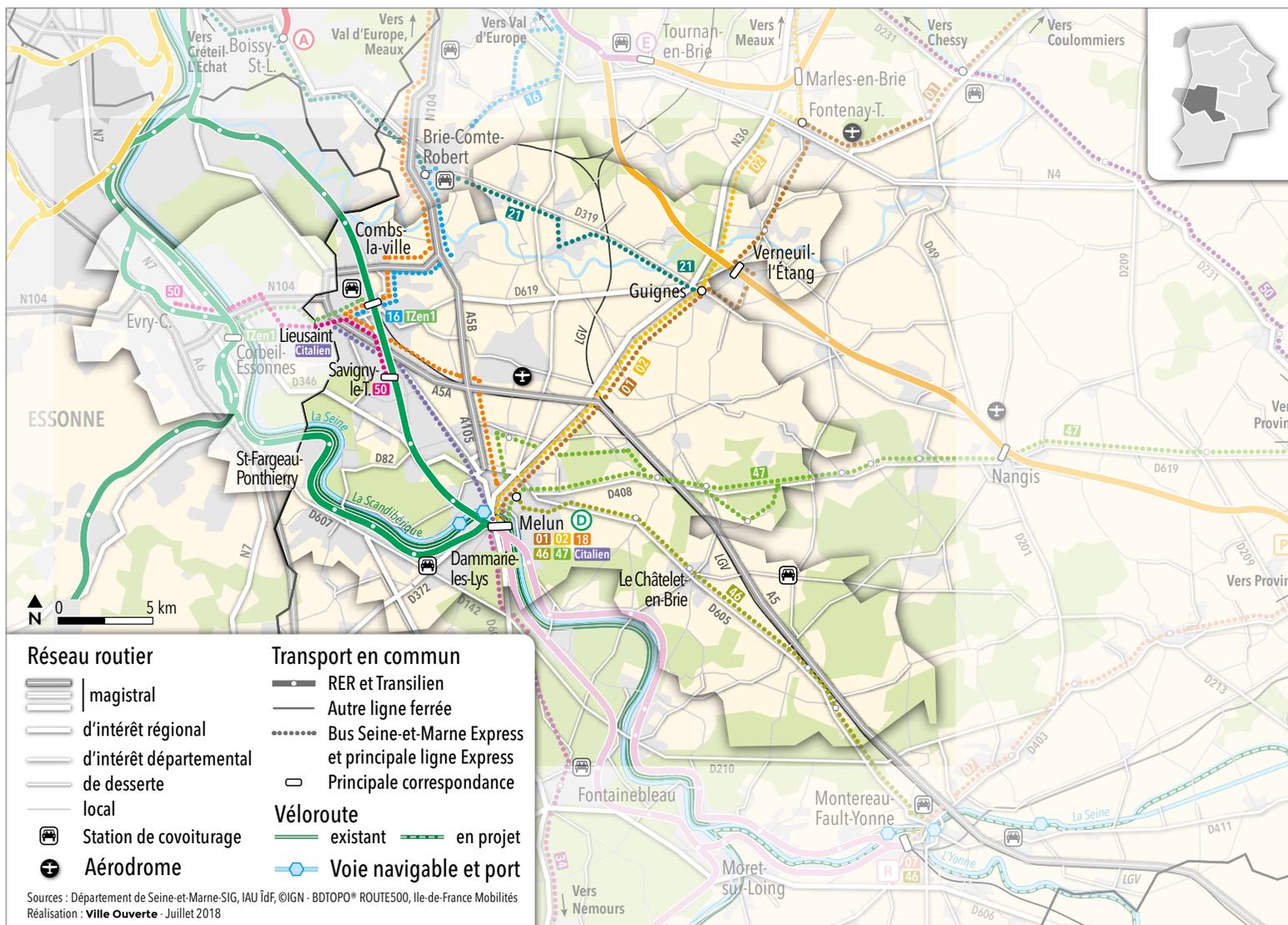


[29]

GARES

LES MOBILITÉS EN SEINE-ET-MARNE AUJOURD'HUI

SECTEUR MOBILITÉ CENTRE



[617 km²]



[59]

COMMUNES



[276 994]

HABITANTS EN 2015
(INSEE, POPULATION MUNICIPALE 2015)

ATOUTS

- Importantes réserves de capacité sur l'autoroute A5 qui assure des liaisons rapides vers les régions Grand Est et Auvergne-Rhône-Alpes, limitées cependant par les problèmes de saturation aux abords de la Francilienne.
- Une offre importante de lignes Seine-et-Marne Express (1, 2, 18, 34, 46, 47) desservant Melun, ville préfecture, depuis les principaux pôles urbains de la Seine-et-Marne.
- Un réseau routier départemental dense permettant des échanges confortables entre les pôles secondaires et Melun.
- Un secteur logistique performant à la pointe de l'innovation notamment dans le domaine du e-commerce.
- Des réseaux cyclables de proximité et une offre bus significative (Méliabus, Sénart-bus, Tzen 1).
- La création du Tzen 2 entre Lieusaint et Melun qui facilitera les déplacements et accompagnera les projets d'urbanisation et de requalification des centres villes.

ENJEUX ET AXES DE PROGRESSION

• Des attentes fortes sur le RER D

La branche de Melun du RER D qui permet la desserte des communes sénartaises, connaît depuis plusieurs années une forte augmentation de sa fréquentation mais aussi d'importants problèmes de qualité de services (retards, incivilités, surcharges).

À court terme, quelques compléments d'offre, le recalage des horaires puis l'arrivée des rames de nouvelle génération (RER NG), bien que moins capacitaires en places assises, devraient améliorer la situation.

À moyen terme, l'interconnexion attendue à Vert-de-Maisons avec la ligne 15 du GPE pourrait toutefois rendre encore plus attractif le RER D et justifier pleinement les nouveaux investissements ou renforts d'offres prévus au schéma directeur.

• La sécurisation et la mise à 2 x 2 voies de la RN36

Route historique entre Meaux et Melun, la RN36 voit son trafic, notamment poids lourds, croître régulièrement alors même que le flux de véhicules particuliers vers Marne-la-Vallée augmente sensiblement. En tant qu'élément Nord/Sud d'une 4^e rocade francilienne, le doublement de certains tronçons de la RN36 constitue désormais une priorité pour l'aménagement de la Seine-et-Marne.

• Franchissement de la Seine et contournement routier de l'agglomération melunaise

Alors que le projet de Tzen 2 et celui du réaménagement du Pôle gare de Melun devraient entrer en phases opérationnelles, le développement économique du territoire est largement conditionné par la réalisation d'un contournement routier reliant l'A5 à l'A6 et la création de ponts urbains facilitant les échanges internes de l'agglomération.



[137 940]

ACTIFS EN 2014 (INSEE, RP 2014)



[5]

ACTIFS
DU TERRITOIRE SUR 10
Y TRAVAILLENT
(INSEE, RP 2014)



[96 348]

EMPLOIS EN 2015 (INSEE, RP 2014)



[1,49]

TAUX DE MOTORISATION



[87]

LIGNES DE BUS
DESSERVENT LE SECTEUR

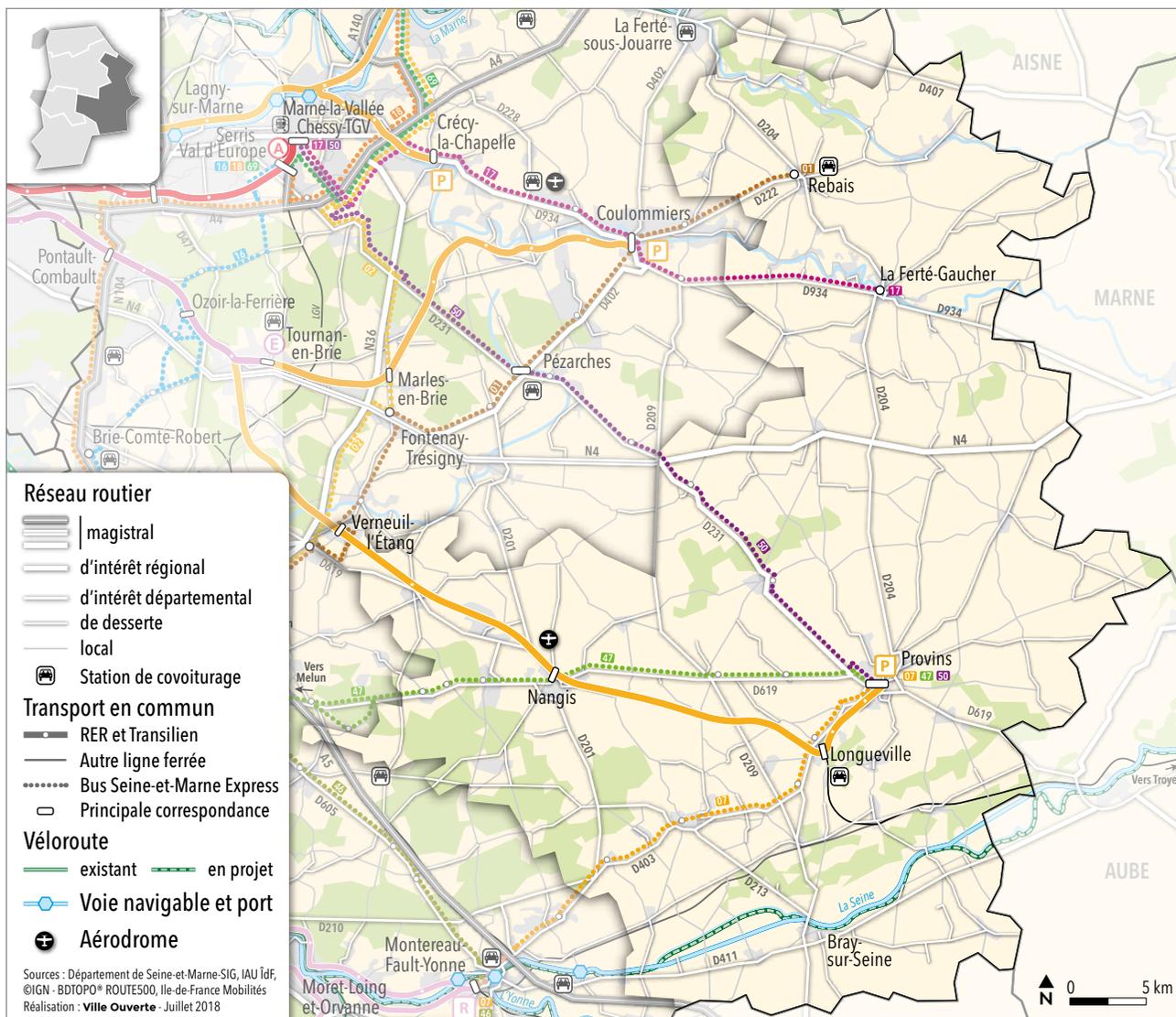


[12]

GARES

LES MOBILITÉS EN SEINE-ET-MARNE AUJOURD'HUI

SECTEUR MOBILITÉ EST



[1 738 km²]



[133]

COMMUNES



[111 946]

HABITANTS EN 2015
(INSEE, POPULATION MUNICIPALE 2015)

ATOUTS

- Un projet d'électrification de la ligne P entre Gretz-Armainvilliers et Nogent-sur-Seine, associé au réaménagement des pôles gares (parkings supplémentaires + gares routières) qui ne peut être remis en cause compte tenu des faiblesses récurrentes de l'offre ferroviaire actuelle (ponctualité, saturation).
- Une offre bus Seine-et-Marne Express performante depuis Provins vers Melun via Nangis (47), Chessy (50), Montereau (7) et depuis Rebaix via Coulommiers vers Melun (1).
- Des projets de contournement à l'étude sur la RD619 (Guignes, Mormant) pour une meilleure desserte vers la RN36 et l'A5.
- Des opportunités de développer les aires de covoiturage sur les grands axes ou sur des nœuds routiers.

ENJEUX ET AXES DE PROGRESSION

- **Mettre à 2x2 voies la RN4 entre le carrefour de Prévers et la Marne**
La RN4 est un axe essentiel vers l'Est de la France (Nancy) qui est très largement emprunté par des poids lourds étrangers. Sa configuration actuelle et les traversées des villes et villages sont particulièrement dangereuses pour les riverains et les usagers de la route ; l'aménagement de cet itinéraire (doublement et déviation) est donc une priorité pour la Seine-et-Marne.
- **Réaliser la mise à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine**
Ce projet doit permettre de transférer des flux importants de matériaux (apport et traitement des déblais du Grand Paris, céréales...) de la route vers la voie fluviale.
- **Renforcer les dessertes internes en transport en commun et expérimenter de nouveaux services de mobilités**
Compte tenu de la faible densité d'une large partie de ce territoire, les niveaux d'offre bus classiques sont très limités en dehors des pôles urbains ; des projets de TAD et de modèles économiques innovants de desserte doivent être expérimentés.
- **Engager rapidement les travaux de création de la nouvelle gare Bry / Villiers / Champigny sur la ligne P**
Ce projet rendra possible l'arrêt de certains trains de la ligne P et la correspondance avec la ligne 15 du GPE.



[54 046]

ACTIFS EN 2014 (INSEE, RP 2014)



[4]

ACTIFS
DU TERRITOIRE SUR 10
Y TRAVAILLENT
(INSEE, RP 2014)



[28 467]

EMPLOIS EN 2015 (INSEE, RP 2014)



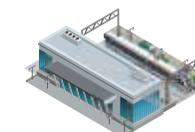
[1,73]

TAUX DE MOTORISATION



[54]

LIGNES DE BUS
DESSERTENT LE SECTEUR

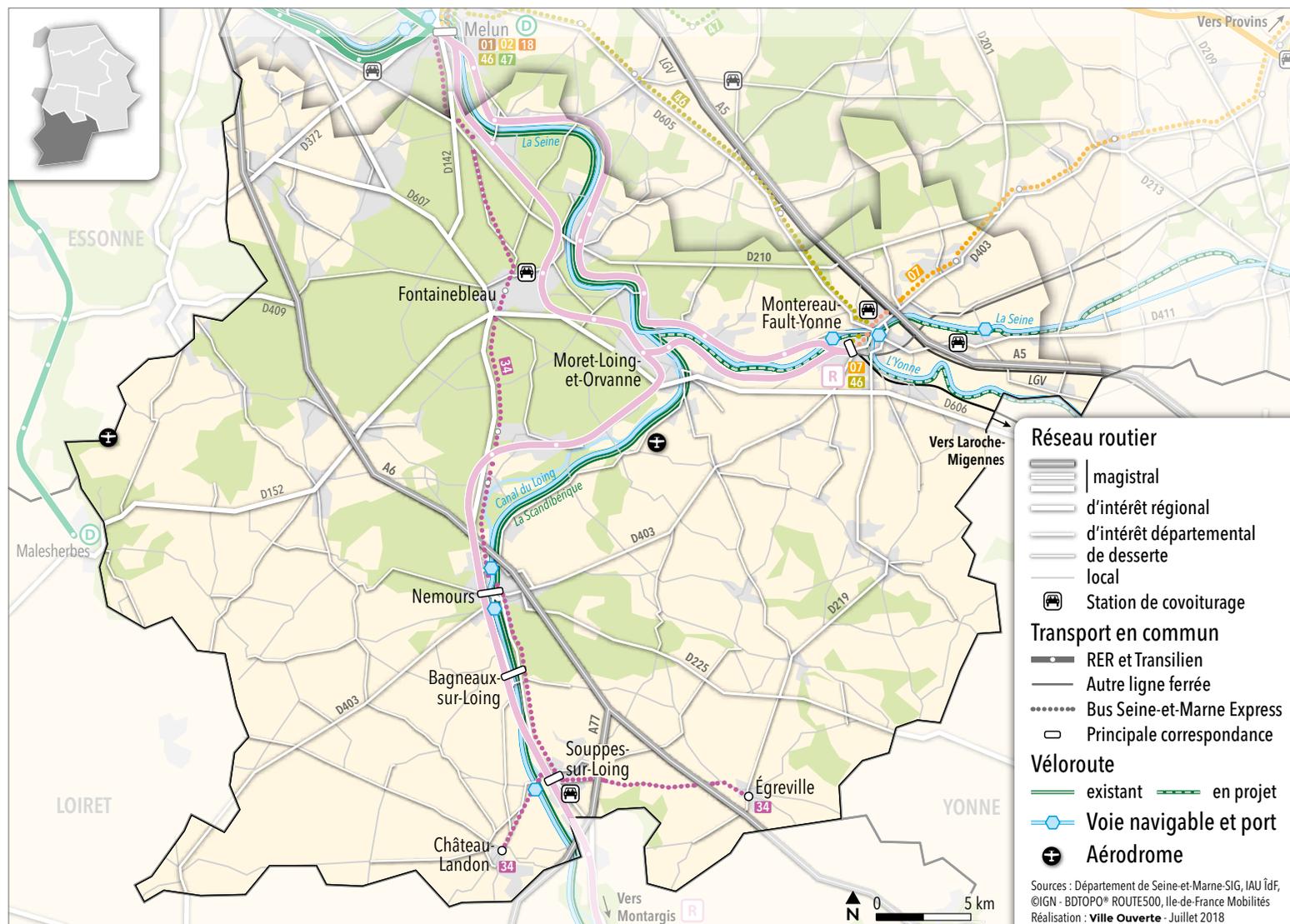


[7]

GARES

LES MOBILITÉS EN SEINE-ET-MARNE AUJOUR'DHUI

SECTEUR MOBILITÉ SUD



[1 501 km²]



[107]

COMMUNES



[198 279]

HABITANTS EN 2015
(INSEE, POPULATION MUNICIPALE 2015)

ATOUTS

- Une offre ferroviaire sur la ligne R bénéficiant du déploiement progressif du nouveau Régio 2N et, entre Moret-Veneux et Melun, des trains Intercités et TER provenant de Montargis et de Laroche-Migennes, mais une saturation de la ligne aux heures de pointe, ainsi que des parkings, notamment en frange de l'Île-de-France.
- Des lignes Seine-et-Marne Express performantes : Château-Landon / Égreville via Nemours vers Melun (34), Montereau / Melun (46).
- Un réseau routier départemental de qualité.
- Un tronçon de La Scandibérique (Euro Vélo n°3) en service le long de la Seine et du canal du Loing, vecteur d'une démarche originale de valorisation touristique.
- Un équipement portuaire significatif à Montereau et un potentiel de croissance du trafic fluvial important sur la Seine et l'Yonne vers la façade maritime.

ENJEUX ET AXES DE PROGRESSION

- **Diminuer le trafic de transit en forêt de Fontainebleau**
D'importants efforts de sécurisation des routes en forêt ont été accomplis depuis une vingtaine d'années, mais les axes principaux (RD142, 152, 606, 607, 637) sont encore trop empruntés par les poids lourds, ce qui est peu compatible avec les qualités environnementales exceptionnelles du massif. Les réflexions sur une future liaison A5 / A6 au Nord de Melun et des mesures incitatives au report du trafic de transit sont à engager.
- **Engager les investissements nécessaires pour résoudre les problèmes de saturation de la ligne R**
- **Obtenir l'interconnexion de la ligne R avec la ligne 15 du GPE en gare de Vert-de-Maisons**
Dans la configuration actuelle du projet et les financements disponibles, l'arrêt de certains trains de la ligne R dans cette gare n'est pas prévu à moyen terme. Ceci n'est pas acceptable et cette option doit être de nouveau examinée pour permettre au Sud Seine-et-Marne de bénéficier de l'accès au GPE.
- **Reprendre les études de nouveaux franchissements de Seine dans le secteur de Moret et de Montereau**
Sur plus de 10 km, entre Saint-Mammès à l'Ouest et le centre-ville de Montereau, aucun pont routier ne permet de relier ces deux territoires.



[93 079]

ACTIFS EN 2014 (INSEE, RP 2014)



[5]

ACTIFS
DU TERRITOIRE SUR 10
Y TRAVAILLENT
(INSEE, RP 2014)



[58 664]

EMPLOIS EN 2015 (INSEE, RP 2014)



[1,59]

TAUX DE MOTORISATION



[69]

LIGNES DE BUS
DESSERVENT LE SECTEUR



[17]

GARES





LES MOBILITÉS EN SEINE-ET-MARNE DEMAIN : ÉVOLUTIONS ET TENDANCES

LES MOBILITÉS EN SEINE-ET-MARNE DEMAIN : ÉVOLUTIONS ET TENDANCES

SEINE-ET-MARNE 2030 : ENVIRON 150 000 HABITANTS SUPPLÉMENTAIRES

Le vieillissement de la population seine-et-marnaise devrait se traduire à l'horizon 2030 par une augmentation des mobilités locales, une diminution des distances quotidiennes parcourues et une attention plus grande portée à l'échelle de la proximité. Il devrait aussi accentuer la tendance à la baisse des déplacements liés au travail dans l'ensemble des mobilités.

UNE POPULATION TOUJOURS EN AUGMENTATION

Près de 1,4 millions de personnes vivent aujourd'hui en Seine-et-Marne, le 10^e département le plus peuplé de France et l'un des plus jeunes. La Seine-et-Marne compte à peu près autant d'habitants que les Yvelines ou le Val-de-Marne, alors qu'elle était deux fois moins peuplée que ce dernier dans les années 60, signe de l'attractivité résidentielle du département au sein de la métropole francilienne.

À l'horizon 2030, selon l'IAU IdF, entre 130 000 dans un scénario bas prolongeant les tendances récentes, et 180 000 dans un scénario haut exprimant un potentiel de croissance, personnes de plus qu'en 2014 pourraient vivre en Seine-et-Marne, en fonction des hypothèses de construction de logements retenues pour le département, mais aussi selon le dynamisme économique francilien. La croissance démographique resterait forte (+8 000 à +11 000 habitants par an selon les scénarios) mais continuerait à baisser (elle était de +13 000 par an de 2006 à 2014, de +16 000 par an de 1982 à 2006 et même de +20 000 par an dans les années 70).

Cette croissance se focaliserait sur quatre communautés d'agglomération du secteur de Marne-la-Vallée et une du secteur Centre, concentrant à elles seules les deux tiers de la croissance attendue. À l'inverse, la population d'une petite dizaine de communautés de communes ne devrait que peu varier. Partout, en revanche, la population devrait vieillir.

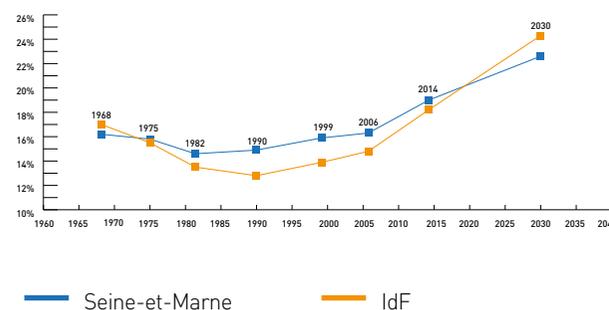
L'installation massive des familles avec enfants de la génération du baby-boom dans le département avait entraîné un net rajeunissement de sa population tout au long des années 70

et 80. La part des 60 ans ou plus progresse à nouveau depuis le début des années 90, un phénomène qui s'est accéléré depuis la fin des années 2000 et qui va se poursuivre. À l'avenir, la future croissance démographique ne proviendra pas, pour l'essentiel, d'une augmentation des familles avec enfants, mais d'une forte hausse de la population des seniors : +130 000 à +140 000 personnes âgées de 60 ans ou plus entre 2014 et 2030, soit autant que d'habitants supplémentaires dans le scénario bas.

La taille moyenne des ménages continuera à se réduire sous l'impact du vieillissement de la population. Par ailleurs, la diversification du parc de logements réduit sensiblement la part des grands logements familiaux occupés en propriété.

ÉVOLUTION DE LA PART DE 60 ANS OU PLUS EN SEINE-ET-MARNE ET EN ÎLE-DE-FRANCE (1968-2030)

Source : IAU IdF



Elle permet à de plus en plus de Seine-et-Marnais, qui le souhaitent, de dérouler un parcours résidentiel complet dans leur département.

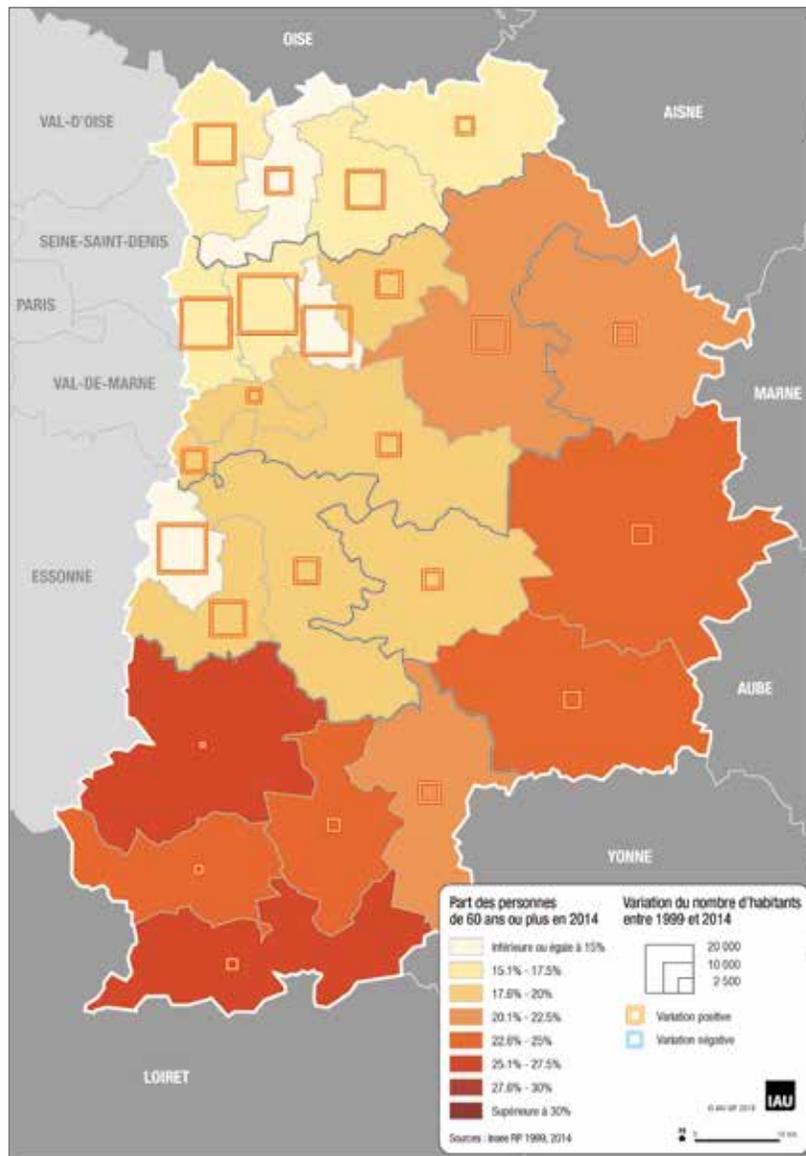
UN NOUVEL ENJEU POUR LE DÉPARTEMENT : ADAPTER L'OFFRE DE MOBILITÉ À UNE POPULATION VIEILLISSANTE

La Seine-et-Marne va voir sa population vieillir, mais celle-ci restera « jeune » dans le contexte national. À l'horizon 2030, un Seine-et-Marnais sur quatre aura certes 60 ans ou plus (contre moins de un sur cinq aujourd'hui), mais c'est une situation que connaissent déjà plus de la moitié des départements français en 2014.

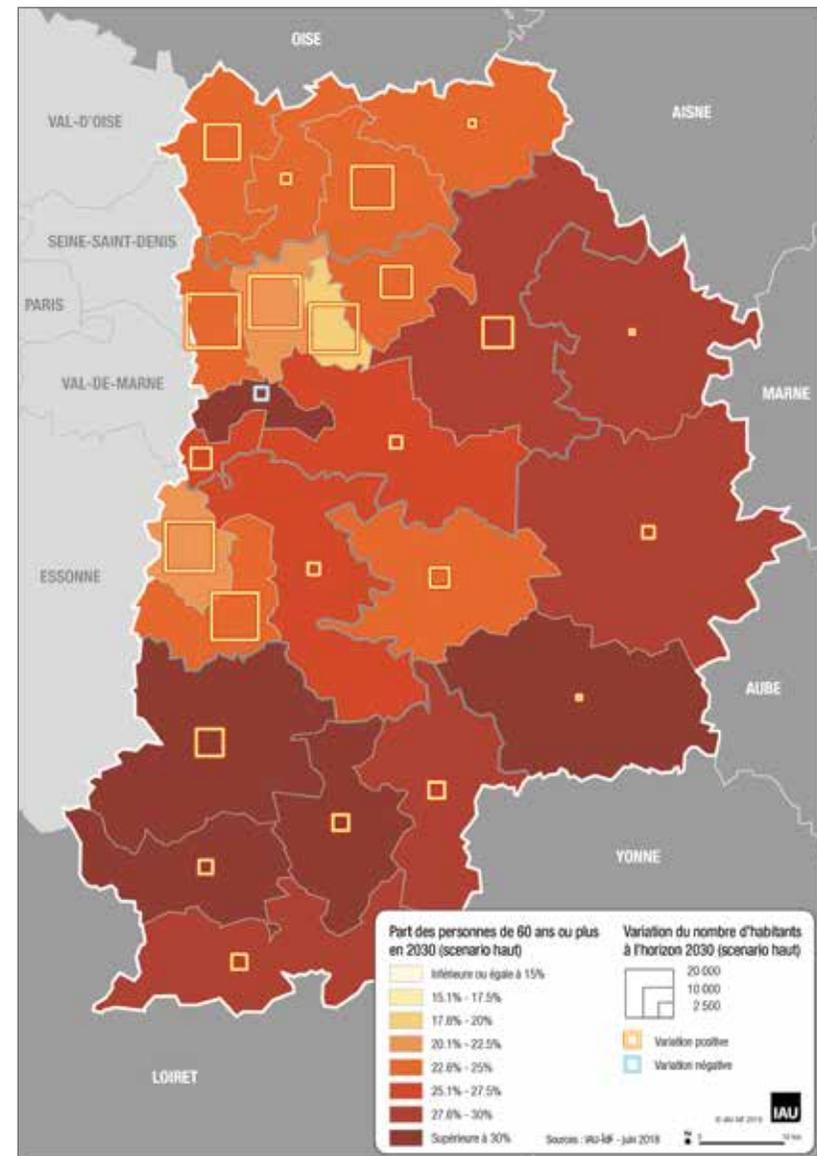
Au sein du département, les situations sont fortement contrastées et le resteront avec une structure par âge proche aujourd'hui de la moyenne nationale dans les secteurs Est (22% de 60 ans ou plus en 2014) et Sud (25%) qui contraste avec la jeunesse relative des populations des secteurs Nord, de Marne-la-Vallée et du Centre (16 à 17%).

À l'horizon 2030, 28 à 30% des résidents des secteurs Est et Sud de la Seine-et-Marne pourraient avoir 60 ans ou plus, contre 23 à 25 % des secteurs Nord, du Centre et de Marne-la-Vallée. À une échelle plus fine, celle des intercommunalités, les contrastes devraient s'accroître. La part des 60 ans ou plus devrait varier du simple au double entre la plus jeune (Val d'Europe Agglomération) et les plus âgées du département (Les Portes briardes entre villes et forêts, le Pays de Nemours, Gâtinais Val de Loing, Bassée-Montois, le Pays de Fontainebleau et Moret Seine et Loing)

**ÉVOLUTION DE LA POPULATION PAR INTERCOMMUNALITÉS ENTRE 1999 ET 2014
ET PART DES PERSONNES ÂGÉES DE PLUS DE 60 ANS EN 2014**



**ÉVOLUTION DE LA POPULATION PAR INTERCOMMUNALITÉS À L'HORIZON 2030
(SCÉNARIO HAUT) ET PART DES PERSONNES ÂGÉES DE PLUS DE 60 ANS**



LES MOBILITÉS EN SEINE-ET-MARNE DEMAIN : ÉVOLUTIONS ET TENDANCES

SEINE-ET-MARNE 2030 : ENTRE POLARISATION DE L'EMPLOI ET DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE PRÉSENTIELLE

La Seine-et-Marne offre des perspectives de croissance d'emploi très contrastées : des territoires portés par la dynamique métropolitaine et des territoires avec un développement endogène. Des mutations profondes des mobilités et du travail sont en cours, nées notamment de la révolution numérique. Elles pourraient rebattre les frontières fonctionnelles de la métropole et la localisation effective de l'emploi.

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI EN ÎLE-DE-FRANCE

L'Île-de-France est l'une des régions les plus denses au monde, mais seulement 27% des surfaces sont urbanisées. Conséquence, la géographie de l'emploi est très polarisée et le bassin de l'emploi régional se structure autour d'une cinquantaine de pôles économiques, vers lesquels converge une part importante des déplacements domicile-travail.

À l'échelle de l'Île-de-France, la dynamique spatiale en matière de localisation de l'emploi a fortement évolué. Dans les années 70 jusqu'au début des années 2000, les territoires de grande couronne tiraient la croissance de l'emploi francilien, via notamment le développement des villes nouvelles et les RER. Les territoires de petite couronne enregistraient quant à eux une croissance de l'emploi en lien avec la dynamique régionale, et Paris était touché de plein fouet par le phénomène de desserrement. À partir des années 2000, une inversion totale de tendance est constatée : Paris voit ses emplois dans un premier temps stagner puis progresser, la grande couronne connaît une croissance très ralentie de l'emploi et la petite couronne progresse très significativement. Cette polarisation est portée par les fonctions tertiaires supérieures, qui privilégient très largement les territoires aux plus fortes aménités urbaines (accessibilité en transports en commun, tissu économique dynamique, densité des services à la population...). Toutefois, l'économie présente, qui représente quatre emplois sur dix, suit une logique de spatialisation, plus corrélée à celle de la population.

LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA SEINE-ET-MARNE S'APPUIE SUR SA DIVERSITÉ

À l'horizon 2030, la Seine-et-Marne devrait s'inscrire à la fois dans la dynamique des fonctions métropolitaines supérieures et dans celle de l'économie présente. Le secteur Nord profiterait autant du développement de la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles-de-Gaulle que du dynamisme de l'économie présente, notamment dans la CA du Pays de Meaux. Le secteur de Marne-la-Vallée continuerait d'être la locomotive économique de la Seine-et-Marne. Les territoires situés dans l'influence de l'aire métropolitaine (CA Val d'Europe, CA Paris – Vallée de la Marne et CA Marne et Gondoire) disposent de potentiels avérés pour accueillir des développements tertiaires, tandis que l'économie présente serait portée par le développement de l'industrie touristique.

La dynamique à l'œuvre dans le secteur Centre, et plus particulièrement dans la CA Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart et la CA Melun Val de Seine, devrait se poursuivre. À côté de l'essor de la filière logistique, l'industrie et les fonctions tertiaires associées devraient être l'un des moteurs de ce secteur. Le développement économique dans le secteur Est, fondé sur la satisfaction des besoins de la population, et les activités agricoles, devrait rester relativement limité. Le secteur Sud devrait s'inscrire dans une dynamique fondée sur le développement endogène de son tissu économique (CC Pays de Montereau, CC Pays de Nemours, CA du Pays de Fontainebleau...) et des fonctions résidentielles.



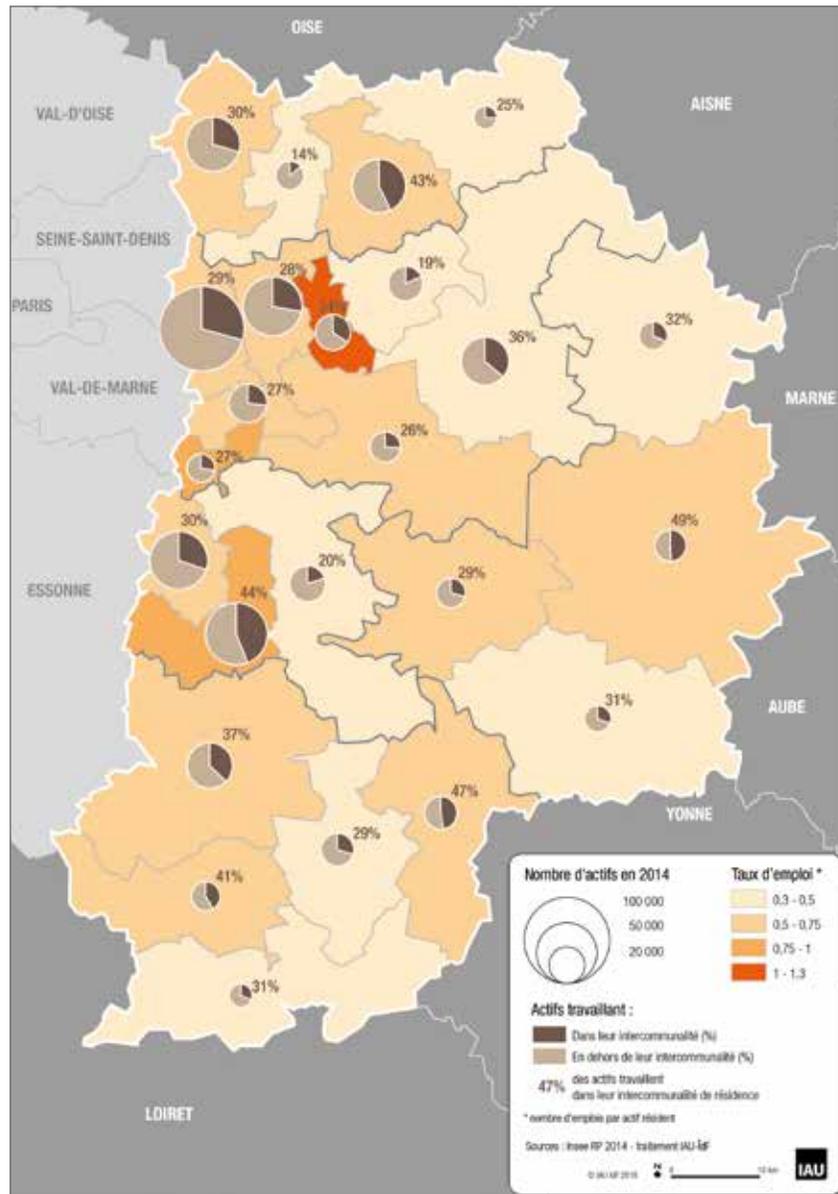
Ne représentant que 18% des motifs, les déplacements domicile-travail restent les plus chronophages et structurent la mobilité quotidienne des actifs qui y consacrent plus de 70% de leur budget-temps. L'objectif d'équilibre entre les emplois d'un territoire et les actifs qui y résident s'entend à l'échelle de la zone d'emploi, soit en Île-de-France à l'échelle régionale. À une échelle plus fine, le taux d'emploi est avant tout un indicateur de spécialisation de territoire et ne reflète que partiellement les problématiques de rapprochement domicile-travail. En Île-de-France, quel que soit le niveau du taux d'emploi, aucune intercommunalité en dehors de Paris ne permet à plus d'un actif sur deux d'y travailler. La part des actifs travaillant et habitant dans leur intercommunalité est de 40% en Île-de-France et atteint 70% à Paris en dépit d'un taux d'emploi très élevé (1,5).

Malgré le dynamisme économique de la Seine-et-Marne, les emplois restent inférieurs aux actifs (0,65 emploi pour un actif). Ce ratio est inférieur à 0,5 dans une dizaine d'intercommunalités et atteint 1,3 à Val d'Europe. Pour autant, un taux d'emploi élevé ne limite pas forcément les déplacements : seul un tiers des actifs de Val d'Europe y travaille.

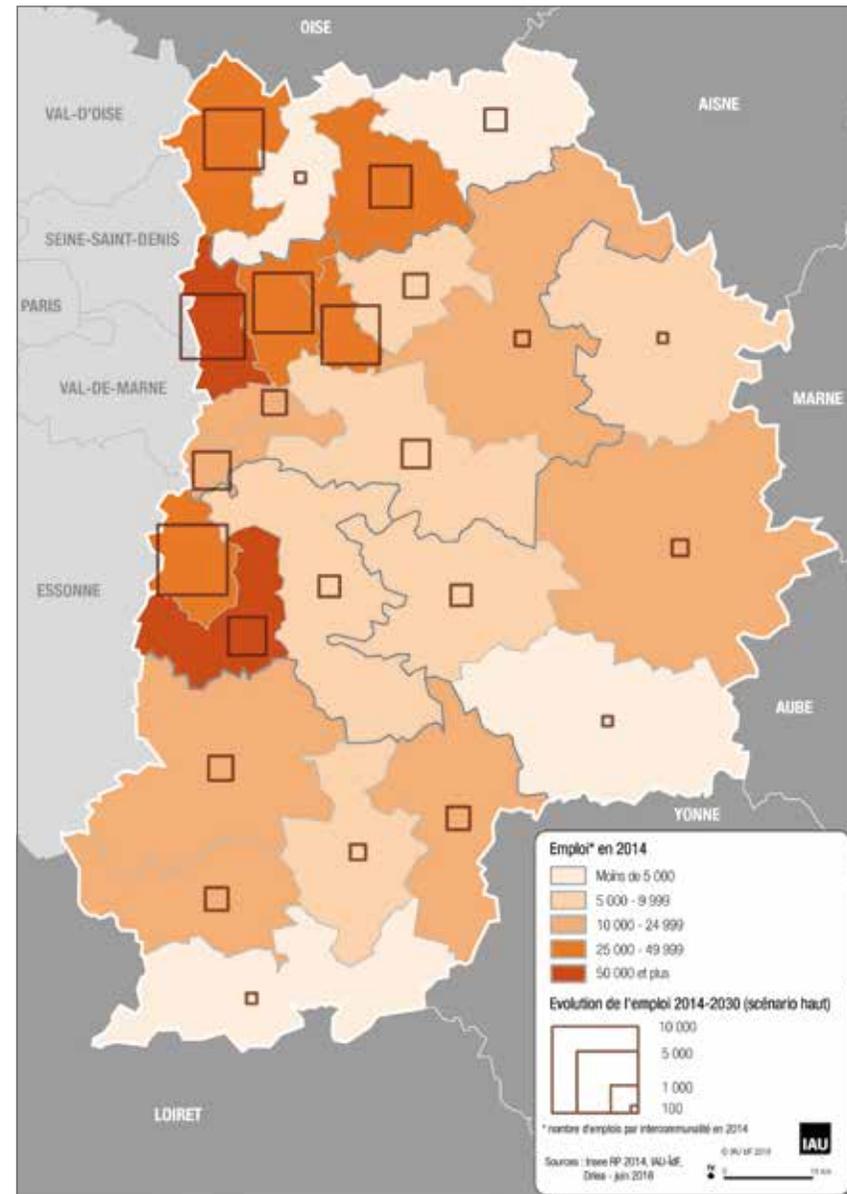
À l'inverse, plusieurs intercommunalités en lisière de l'influence métropolitaine, avec des taux d'emplois compris entre 0,7 et 0,8, affichent une part supérieure d'actifs travaillant dans leur intercommunalité (entre 40% et 50%). En revanche, lorsque l'attractivité résidentielle dépasse très largement son attractivité économique (inférieur à 0,5), la part des actifs qui travaillent « sur place » ne dépasse jamais 40%.



TAUX D'EMPLOI ET NOMBRE D'ACTIFS PAR INTERCOMMUNALITÉS EN 2014



SITUATION DE L'EMPLOI PAR INTERCOMMUNALITÉS EN 2014 ET ÉVOLUTION À L'HORIZON 2030 (SCÉNARIO HAUT)



LES MOBILITÉS EN SEINE-ET-MARNE DEMAIN : ÉVOLUTIONS ET TENDANCES

SEINE-ET-MARNE 2030 : UNE LOGISTIQUE INNOVANTE

La Seine-et-Marne, territoire ressource pour la métropole parisienne, dispose d'une longueur d'avance, avec une large part de la R&D nationale et des expérimentations en cours, pour répondre aux deux enjeux majeurs de la logistique et du transport des marchandises : nouveaux circuits de production et de distribution, nouvelles habitudes de consommation.

DES MODES DE LIVRAISON INNOVANTS DONT LA ROUTE DEMEURE LE PRINCIPAL SUPPORT

Les logisticiens s'intéressent particulièrement aux modes de livraison. Les robots livreurs de colis ou les drones ne seront pas encore assez fiables pour accéder, à moyen terme, aux centres-villes, mais plus généralement, le nombre d'intermédiaires et les délais de livraison devraient se réduire. Ainsi, le livreur de demain pourrait disposer d'une clé connectée et sécurisée permettant d'ouvrir un coffre de voiture, ou une porte d'entrée pour déposer le colis.

La Poste et la Ville de Paris testent des micro-établissements «de proximité» offrant deux types de services : des consignes Pickup permettant aux clients de récupérer leurs colis 24 heures sur 24, et des micro-entrepôts (de 100 à 200 m²) d'où partent les facteurs pour livrer les colis à domicile dans un rayon de 750 mètres autour de l'établissement.



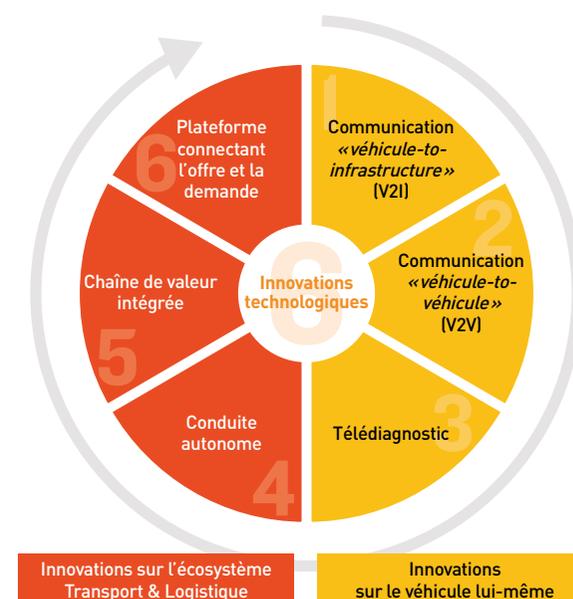
Par ailleurs, pour permettre la livraison au domicile, les logisticiens, étudient de nouveaux équipements (chariots suiveurs).

Toutefois, pour desservir ces micro-établissements et plus généralement les entrepôts, il faudra toujours faire appel au transport de masse, principalement routier. Aujourd'hui, le transport routier de marchandises en France compte environ 1 000 camions au gaz naturel pour véhicules (GNV) en circulation. Tous les grands groupes logistiques développent leurs flottes dans ce sens, avec pour objectif entre 30% et 40% de leur parc en 2030. La Seine-et-Marne se situe en première ligne sur ce sujet, grâce à une demande importante pour développer sur son territoire des stations GNV à l'horizon 2020-2030, et aussi à son important potentiel agricole générateur de biogaz.

DIGITALISATION ET VÉHICULES CONNECTÉS

La seconde mutation à venir, liée au transport routier, découle de l'organisation logistique autorisée par la numérisation et l'intelligence artificielle. De nouvelles plateformes ou applications apparaissent pour des solutions d'optimisation des tournées ou d'espaces de stockage, mettant en contact les professionnels ayant des espaces disponibles avec ceux qui en recherchent. Par ailleurs, sur le principe du covoiturage, un service de «co-camionnage» est en phase de test entre routiers et particuliers.

Actuellement en phase de développement, la communication «Vehicle to Infrastructure (V2I)» permettra, demain,



Source : D'après cabinet Strategy&, cité dans Décision atelier PL

de connecter un camion, comme tout autre véhicule, avec son environnement et d'offrir ainsi une information en temps réel sur le niveau d'embouteillage ou la disponibilité des parkings à proximité. Avec les échanges «Vehicle to Vehicle (V2V)», les poids lourds communiqueront entre eux sur leur position, leur vitesse ou leur direction. Pour sa part, le télédiagnostic donnera une vision, en temps réel, de l'état du véhicule et de ses composants.



VERS DES ENTREPÔTS «NOUVELLE GÉNÉRATION» DOTÉS D'INTELLIGENCES ARTIFICIELLES ET POURVUS D'ÉQUIPEMENTS FACILITANT LE TRAVAIL

Les entrepôts sont aussi des lieux d'expression de l'intelligence artificielle où l'innovation technologique prendra beaucoup de place, avec demain des convoyeurs intelligents, drones inventaristes, chariots autonomes, rayonnages mobiles... Cette évolution implique un nouveau type d'immobilier dédié à la logistique et répondant aux problématiques de développement durable, d'insertion urbaine et d'économie foncière (entrepôts à étage...). Dans des zones d'activités dédiées, du fait de la «plateformisation» et de la densification des implantations logistiques, des entrepôts «haute fréquence» gérant des produits industriels ou issus de la grande distribution, expédieront chaque jour leurs colis ou palettes par centaines de milliers. Dans ces mêmes zones, des prestataires logistiques, misant sur la flexibilité de leurs installations et avec des solutions agiles de robotique mobile, seront capables de se déployer selon un rythme choisi. Dès l'entrée du site, la gestion automatisée de l'accès aux entrepôts permettra de s'identifier à une borne, qui indiquera en retour au chauffeur s'il doit patienter, quand il peut entrer et à quel quai il doit se rendre.

Dans l'entrepôt, les robots ou les exo squelettes réduiront considérablement la pénibilité du travail. Des chariots automatiques seront en capacité de charger ou décharger la remorque dans des temps record. Le rayonnage mobile apportera devant l'opérateur les produits à prélever, augmentant très fortement sa productivité et réduisant les surfaces au sol de 30%. La nuit, des drones effectueront les inventaires, l'une des tâches les plus consommatrices de main-d'œuvre et parmi les plus fatigantes et risquées pour les salariés.

UNE NOUVELLE TRAÇABILITÉ DU PRODUIT

À l'échelle du «voyage de la marchandise», le processus «blockchain» se développe. Il s'agit de responsabiliser les acteurs de la chaîne logistique en traçant les actifs en temps réel. Par exemple lors de l'achat d'un poulet, via un QR Code présent sur l'étiquette, le consommateur pourra, sur son smartphone, en visualiser le parcours jusqu'au rayon de son supermarché, ainsi que le lieu, le mode d'élevage, l'éleveur, le type d'alimentation...

Enfin, pour choisir au mieux son transporteur, le chargeur réalisera en ligne un appel d'offres précis (nombre de cartons, fragilité, mètres cubes, ...), qu'il choisira ensuite de notifier aux transporteurs enregistrés sur une plateforme. L'outil informatique se chargera de générer un tableau comparatif grâce auquel le client pourra arbitrer plus simplement.

D'autres systèmes de manutention automatisée pour le stockage grande hauteur et la préparation de commandes sur palettes sont en cours de développement, comme la commande par le geste (bracelet connecté) des ponts roulants et des grues, des engins de levage et de manutention, sans oublier les chariots.



2030, pourrait voir le retour du dirigeable. Un prototype, capable de porter 60 tonnes, est en cours d'étude par une start-up française, soutenue notamment par BPI France. Il devrait être opérationnel à l'horizon 2022.

La voie d'eau peut également être vectrice d'innovations. Ainsi, la Société d'accélération du transfert de technologies (Satt) du Grand Est (Dijon) mène des recherches sur les bateaux autonomes (motorisation, coque et techniques de détection d'obstacles comme des écluses). Les premiers prototypes pour les rivières à petits gabarits (Marne) sont prévus à l'horizon 2019.

Pour le transport ferré, la R&D porte principalement sur la mise en œuvre d'autoroutes ferroviaires, de trains longs ou de nouveaux types de wagon. À plus long terme, des TGV fret et des trains autonomes pourraient aussi voir le jour.



SEINE-ET-MARNE 2030 : QUELS ENJEUX POUR DES MOBILITÉS CHOISIES ACCOMPAGNANT UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ÉQUILIBRÉ ?

Vaste territoire représentant près de la moitié de la surface de l'Île-de-France, la Seine-et-Marne se caractérise par ses contrastes :

- ▶ Contraste entre zones fortement urbanisées sur la frange Ouest du département et zones rurales à l'Est ;
- ▶ Contraste entre des liaisons ferrées organisées en étoile autour de Paris, alors même que la majorité des déplacements s'effectue en voiture individuelle au sein même du département ;
- ▶ Contraste entre la dynamique démographique (et la pression foncière qui l'accompagne) et la qualité paysagère et environnementale du territoire seine-et-marnais qu'il importe de préserver.

De cette diversité découlent la complexité et la variété des enjeux de mobilités en Seine-et-Marne. Ceux-ci peuvent être parfaitement classés selon la typologie établie par le groupe d'experts « Mobility Nation » animé par le Boston Consulting Group, dans son rapport « Réinventer la mobilité urbaine et périurbaine à l'horizon 2030 – 24 propositions pour l'Île-de-France dans le cadre de Paris 2024 » :

- ▶ Enjeux sociétaux pour les Seine-et-Marnais, en termes d'accès à l'emploi, aux services, à la santé, à la culture, à l'enseignement supérieur...
- ▶ Enjeux de développement économique pour les entreprises en matière de circulation des biens et des idées, d'attractivité, d'opportunités au sein d'une Région-Capitale ;
- ▶ Enjeux environnementaux en termes de transition énergétique, de valorisation des productions locales.

Ces enjeux concernent une Seine-et-Marne qui accueille sur son territoire bon nombre d'infrastructures de transport d'échelle métropolitaine (aéroport international, réseaux ferrés et réseaux autoroutiers européens). Celles-ci, saturées, pâtissent d'un manque d'anticipation et d'adaptation à l'accroissement exponentiel des trafics.

De plus, malgré une volonté partagée d'accroître significativement, notamment à l'occasion des travaux du Grand Paris, la part modale de la voie d'eau, les routes seine-et-marnaises assureront toujours une proportion importante des échanges de marchandises de la Région compte tenu de la dynamique de sa logistique et de la position géographique du département.

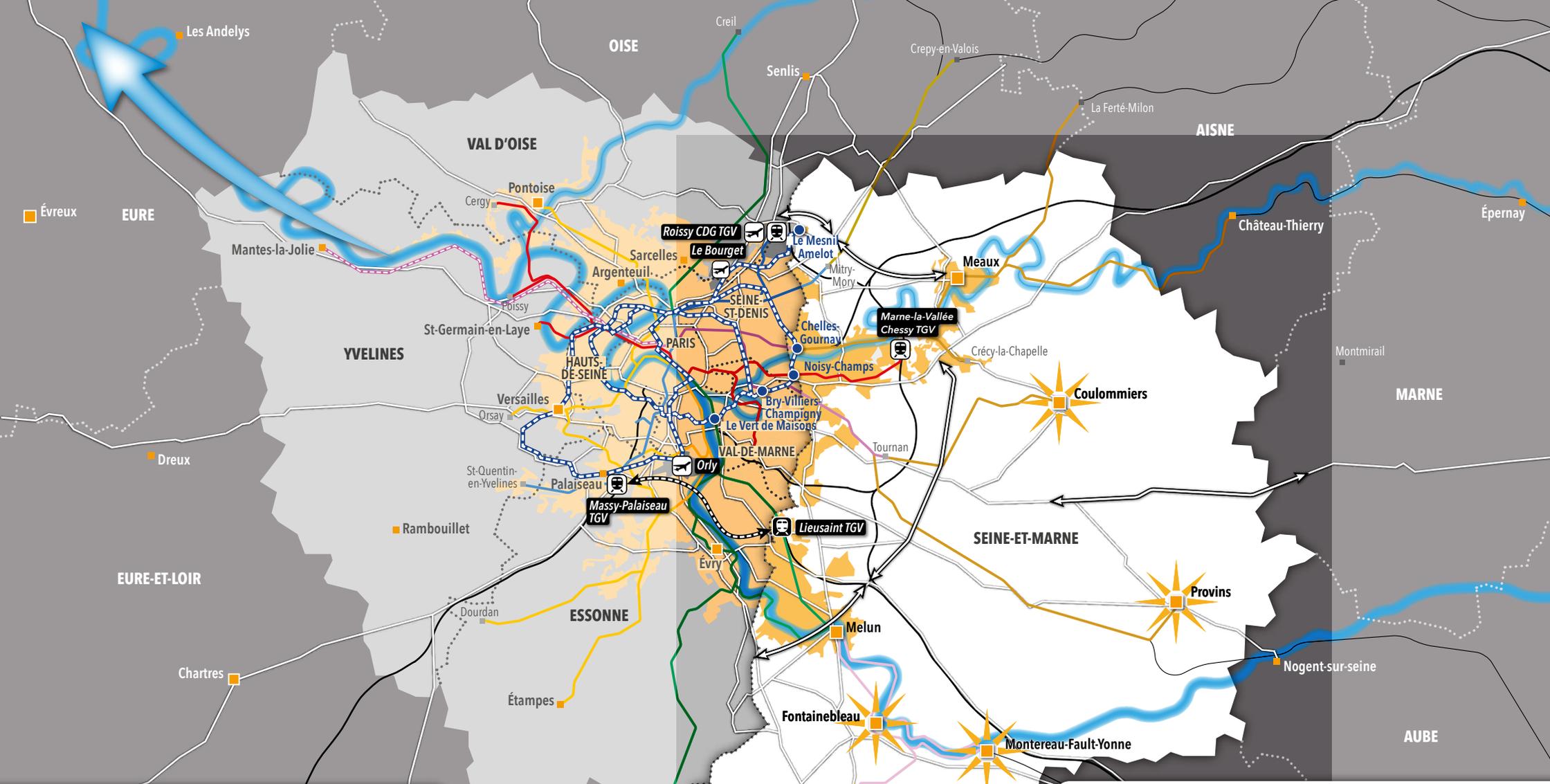
Mais les schémas de développement stratégique ne sont pas respectés et la mobilisation des financements largement insuffisante de la part de l'État pour faire face à tous ces enjeux.

Or, la présence de ces infrastructures et le développement de plateformes multimodales qu'elles permettent est une opportunité en vue d'une urbanisation innovante, dépolarisante et en harmonie avec les besoins d'aménagement du territoire seine-et-marnais. Cela est d'autant plus important que la population devrait augmenter de 150 000 personnes à l'horizon 2030, avec une tendance au vieillissement.

À cet égard, ces dernières années ont vu les usages évoluer de manière significative, en lien avec les possibilités offertes par les nouvelles technologies d'une part, et le développement de l'économie collaborative d'autre part. Un glissement s'opère ainsi progressivement du principe de possession de son moyen de transport, à celui de l'usage, modifiant la perception, les pratiques et les besoins des utilisateurs.

Par ailleurs, le développement du covoiturage, des parkings-relais, de la location de véhicules entre particuliers, mais aussi la nécessaire adaptation du transport à la demande ou demain l'émergence de projets de navettes autonomes, s'accompagnent d'ores et déjà de nouveaux acteurs économiques.

Naturellement, ce changement de contexte ne peut s'appliquer d'une manière homogène sur l'ensemble de la Seine-et-Marne, et le Département garant de l'équité territoriale, devra, avec ses partenaires locaux (communes, EPCI), régionaux (Région Île-de-France, IDFM) et l'État, répondre aux principaux besoins et contraintes spécifiques des territoires, représentés dans la carte de synthèse ci-contre.



-  Agglomération
-  Préfecture et sous-préfecture
-  Aéroport international
-  Ligne et gare TGV
-  Réseau RER et Transilien
-  Prolongement ouest du RER E
-  Réseau routier magistral et structurant
-  Réseau hydrographique principal

-  Polarités locales et enjeux d'accès des communes rurales aux services de proximité
-  Métropolisation et enjeux d'échanges au sein de systèmes urbains
-  Enjeux d'ouverture sur la façade maritime
-  Enjeux d'interconnexion au réseau du GPE
-  Interconnexion sud et création de la gare Lieusaint TGV
-  Enjeux de compléments du réseau magistral

0 10 20 km 

Sources : Département de Seine-et-Marne-SIG, IAU ÎdF
 ©IGN - BDTOPO®, Ile-de-France Mobilités • Réalisation : Ville Ouverte - Juillet 2018

Montargis





**EXPÉRIMENTER
LES MOBILITÉS
DU FUTUR EN
SEINE-ET-MARNE**

EXPÉRIMENTER LES MOBILITÉS DU FUTUR EN SEINE-ET-MARNE

RUPTURES TECHNOLOGIQUES : DE NOUVELLES PERSPECTIVES POUR DES MOBILITÉS INTELLIGENTES

En quelques années, plusieurs avancées techniques majeures ont profondément bouleversé la vision des mobilités. Grâce au numérique, mais aussi aux progrès de la recherche pour faire face aux défis du changement climatique et de la pollution atmosphérique, les mobilités du futur seront de plus en plus connectées, décarbonées et autonomes.

MOBILITÉS 3.0. LES ENJEUX DE LA CONNECTIVITÉ

Depuis l'apparition des Systèmes de Transports Intelligents au début des années 90, leurs applications évoluent en fonction des besoins, des avancées techniques et de nouvelles législations. Celles-ci ont d'abord porté, par exemple, sur la billetterie dans les transports publics ou les péages autoroutiers.

Mais c'est l'utilisation quasi systématique du smartphone qui a véritablement ouvert le champ des possibles. Ainsi à travers les données qu'il produit, l'utilisateur, désormais consommateur aussi bien qu'acteur de sa mobilité, se voit aujourd'hui proposer toute une gamme de services pour faciliter ses déplacements.

Par ailleurs, depuis la mise en place de la norme EURO 3, en 2001, un certain nombre de données des véhicules destinées notamment à leur maintenance, sont désormais standardisées et disponibles, ce qui permet la création de nouveaux services. Couplés au GPS et, demain potentiellement à la précision du système européen Galileo, les voitures individuelles, poids lourds, péniches, pourront être suivis en temps réel, optimiser leurs déplacements, échanger entre eux et avec l'infrastructure environnante, et ainsi contribuer à la sécurité de tous.

MOBILITÉS DÉCARBONÉES : LES ENJEUX DES NOUVEAUX CARBURANTS

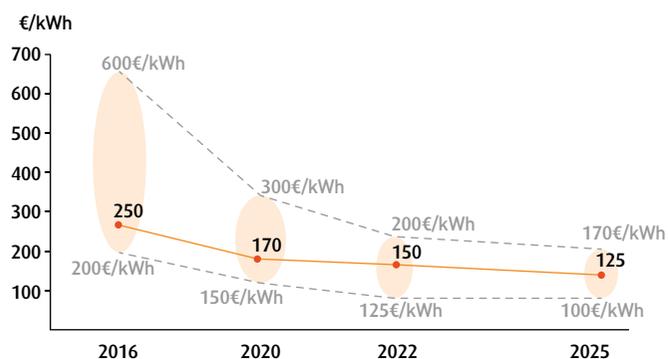
La révolution électrique est en cours pour les automobiles, les Véhicules Utilitaires Légers (VUL) et les autobus circulant en secteur urbain. À l'horizon 2025, la plupart des constructeurs proposeront une version électrique ou hybride de pratiquement tous leurs modèles. En Seine-et-Marne, la transition énergétique du parc se fera sans doute moins rapidement, malgré la baisse attendue du coût des batteries, que dans le centre de l'agglomération parisienne, en raison notamment du nombre important de foyers disposant de plus de 2 véhicules, de la portée des déplacements et d'exigences environnementales moins fortes.

Le Gaz Naturel pour Véhicule (GNV) constitue selon les différents acteurs du transport routier (poids lourds et autocars), mais aussi du fret fluvial, une filière d'avenir pour remplacer progressivement les véhicules équipés en EURO 6. Rejetant très peu de particules, émettant 20% de CO₂ en moins et beaucoup plus silencieux qu'un moteur diesel pour un rayon d'action similaire, les véhicules utilisant du GNV devraient représenter près du tiers du parc de poids lourds à l'horizon 2030.

Le Bio GNV, carburant renouvelable issu de la méthanisation, dispose en outre d'un excellent bilan carbone quand, produit par la valorisation de la biomasse d'un territoire, il est utilisé localement, par exemple pour des flottes d'autocars interurbains.

À cet égard, la Seine-et-Marne, en tant que 1^{er} département méthaniseur, mais aussi 1^{er} département logistique de France, dispose d'un double atout pour l'émergence d'une véritable filière du Bio GNV. À titre indicatif, alors que le gaz est pratiquement inexistant dans le secteur des transports, l'ADEME estime qu'il pourrait représenter plus du tiers des usages d'une consommation nationale à 100% renouvelable en 2050.

PRÉVISION DU PRIX DES BATTERIES (2016-2025)



Source : « Réinventer la mobilité urbaine et périurbaine à l'horizon 2030 »
Mobility Nation – Boston Consulting Group

MOBILITÉS AUTONOMES : LES ENJEUX DES VÉHICULES SANS CHAUFFEURS

Les véhicules connectés puis autonomes, constituent une des principales applications des mobilités intelligentes. Le processus de mise au point de ces véhicules, décrit dans le schéma ci-contre, a démarré depuis plusieurs années et plus d'une décennie sera, sans doute, encore nécessaire.

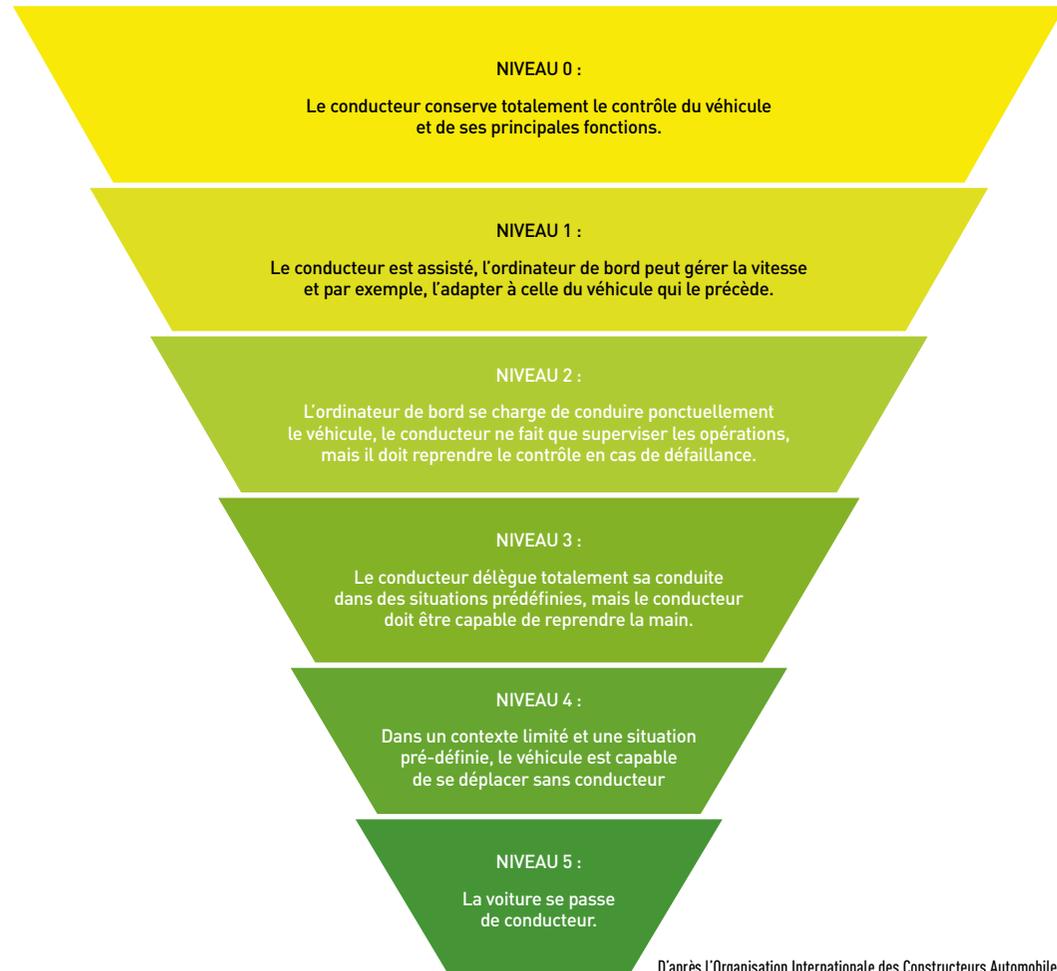
Dans un premier temps, il a fallu envisager une aide à la conduite et des dispositifs réduisant les conséquences des accidents (niveaux 1 à 3). Aujourd'hui la délégation totale de conduite (niveau 5) est encore en phase de R&D et promet de voir le jour à l'horizon 2025.

Cependant, de nombreuses interrogations restent pour le moment en suspens. Au-delà des obstacles techniques à franchir, des questions juridiques et éthiques alimentent les débats, notamment sur la responsabilité à imputer en cas d'accident de personnes ? Pour gagner leur acceptabilité, les véhicules autonomes devront pouvoir prouver qu'ils sont fiables, en toutes circonstances, vis-à-vis des autres usagers de la route.

L'usage du véhicule autonome devrait d'abord être réservé à des voies parfaitement équipées (tronçon autoroutier, desserte interne d'équipements ou de zones d'activités) pour très progressivement se déployer sur le réseau routier classique.

En matière de poids lourds, des recherches importantes sont également menées qui vont dans le même sens qu'une aide à la conduite (sécurité, optimisation des consommations) jusqu'à des tests de « platooning » qui consistent à faire circuler en convoi plusieurs véhicules avec un seul chauffeur-superviseur. Il conviendra en parallèle d'adapter les plateformes logistiques pour accueillir de tels convois.

LES 6 NIVEAUX DU VÉHICULE AUTONOME (VISION EUROPÉENNE)



D'après l'Organisation Internationale des Constructeurs Automobiles (OICA)

EXPÉRIMENTER LES MOBILITÉS DU FUTUR EN SEINE-ET-MARNE

NOUVEAUX SERVICES : VERS DES MOBILITÉS PARTAGÉES ET CO-MODALES

Dans un contexte de saturation progressive du réseau ferré, de congestion des réseaux routiers à l'approche de la zone centrale, d'éloignement de l'habitat et de précarité énergétique, le citoyen qui se déplace ou commande un produit devient de plus en plus agile et s'affranchit des schémas de l'organisation traditionnelle des transports et des circuits de livraison. Informé et exigeant, il souhaite bénéficier de systèmes de transport interconnectés et d'une livraison dans l'heure.

DE LA PROPRIÉTÉ À L'USAGE D'UN VÉHICULE

Les grands groupes automobiles ont déjà anticipé ce phénomène qui va transformer profondément leur modèle économique actuel de constructeur vers celui de fournisseur de « services de mobilités intelligentes ». Ils accompagnent ainsi les évolutions comportementales, constatées au sein d'une partie de la société urbaine francilienne, qui dispose d'une offre de transport conséquente et diversifiée (métro, bus, taxis, VTC).

En Seine-et-Marne, la situation est bien différente, car le plus souvent l'usager ne peut bénéficier de ce même niveau d'offre. Ainsi, selon une enquête récente, 77% des Parisiens considéreraient avoir le choix des modes de déplacement contre seulement 48% des Seine-et-Marnais (Enquête Mobility Nation – 2017).

L'enjeu est bien de s'appuyer sur les services offerts par les nouvelles technologies pour imaginer et développer les mobilités partagées de demain.

ÉMERGENCE DES NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉS

► Transport à la Demande (TAD), vers une refonte du modèle ?

Initiés dans les années 2000 par quelques collectivités et le Département, soutenus par Île-de-France Mobilités, ces systèmes apportent des réponses aux besoins de desserte des territoires ruraux, mais aussi, en heures creuses ou le week-end, dans les secteurs périurbains, là où l'offre classique de transport n'est pas forcément toujours justifiée.

Petits véhicules, lignes virtuelles, déclenchement de courses uniquement sur réservation, mise en concurrence, ont permis de réduire significativement les coûts, mais ceux-ci ramenés au nombre de personnes transportées, restent significatifs pour les collectivités, alors même que les besoins sont immenses.

Alerté par le Département et conscient de la dimension d'équité territoriale qu'il revêt, Île-de-France Mobilités a engagé une vaste réflexion sur l'avenir du TAD. Ce service doit devenir une composante essentielle de l'offre de transport public. Demain, les innovations technologiques vont se traduire par un TAD de nouvelle génération, attractif grâce à la réservation quasi-immédiate, fiable par l'information temps réel et adapté à la desserte des premiers et derniers kilomètres.

Pour sa part, PAM 77, déclinaison seine-et-marnaise du dispositif régional, géré au titre d'une délégation d'IDFM par le Département, essentiel pour l'accès au travail et aux loisirs des personnes handicapées ou âgées particulièrement dépendantes, peut également être l'objet d'optimisation tout en gardant ses spécificités.

► Covoiturage : une voie d'avenir

Au-delà des mouvements sociaux dans les transports publics, qui se traduisent par des pics d'activité des sites de covoiturage, il convient de renforcer ces pratiques notamment pour les déplacements du quotidien.

Deux axes de travail peuvent être poursuivis, celui de la lisibilité qui consiste à accroître le nombre de stations de covoiturage et à les faire connaître, et celui de la mise en valeur de l'avantage-temps qui vise, par exemple, à positionner dans les parkings relais, d'entreprises ou de résidence, les places situées à proximité des accès, immédiatement après celles réservées aux personnes à mobilité réduite.

La création de voies partagées ouvertes aux transports en commun et aux covoitureurs (VR2+) représente un chantier majeur en Seine-et-Marne, notamment pour les autoroutes et voies rapides.



Grâce aux progrès en matière de motorisation électrique et à de nombreuses innovations technologiques, entreprises et start-up ont inventé de nouveaux engins destinés à des mobilités urbaines plus respectueuses de l'environnement. Ainsi, Vélo à Assistance Électrique (VAE), trottinettes, gyroroues et gyropodes, scooters électriques, et autres hoverboard se déploient rapidement dans l'espace public.

À la fois utiles, amusants, faciles à transporter et à ranger, ces objets, malgré une législation encore inadaptée, et des problèmes de cohabitation et de sécurité, répondent à des besoins de mobilité pour des trajets suffisamment longs pour ne pas être réalisés à pieds mais trop courts pour prendre les transports en commun.



► Autopartage et libre-service de 2 roues motorisées ou non

Encore cantonnés en secteur très urbain, ou à proximité des principaux pôles d'échanges, ces nouveaux services peuvent également intéresser demain des territoires soucieux de limiter le recours au deuxième, voire au troisième véhicule dans un même foyer, ou souhaitant développer des logiques de déplacement favorisant les modes actifs solidaires.

De nombreuses start-up proposent désormais ce type de services, mais leur pérennité et leur interface avec le système régional, bien qu'à l'étude, restent à consolider.

CONVERGENCE DES SERVICES, POUR DES MOBILITÉS MULTIMODALES ET CHOISIES

À l'heure des comparateurs de voyage, du paiement sans contact et des services connectés, la véritable révolution des mobilités se situe, sans doute, dans la capacité à prendre en main l'intégralité de sa chaîne de déplacement.

Combinant plusieurs modes différents, optimisant ses correspondances et valorisant ses parcours, « l'homo-mobile » pourra redécouvrir le temps de converser avec son voisin, lire, rêver, étudier, travailler... dans une navette autonome, dans des trains et des cars connectés, mais aussi dans un espace d'une gare dotée de multiples services.

Dans un contexte sécurisé et coordonné, tout ceci est désormais à portée de main avec l'ouverture et l'utilisation des données (Open Data), dont les applications en matière de déplacements et de chaînes logistiques sont considérables.



Le terme de Big Data signifie « mégadonnées » et représente l'explosion quantitative des données stockées sur une base numérique, traduite par un ensemble de centres de données répartis à travers le monde.

En matière de transports, l'Open data concerne les millions de données collectées sur les horaires, arrêts, tarifs, trafics, parcours, incidents des réseaux de transports désormais mises à disposition de l'utilisateur afin qu'il puisse gérer son itinéraire selon son gré. L'Open Data intéresse également les données produites par les véhicules eux-mêmes (*Floating Car Data*).

Le smartphone représente la plateforme principale de consommation et de transmission de ces informations. Ainsi, dans le cadre d'un déplacement sur une longue distance, une application dédiée à l'optimisation des

déplacements interurbains peut proposer à l'utilisateur un ensemble de paramètres lui permettant de choisir le moyen de transport, selon le coût, l'horaire, les conditions climatiques ou son impact environnemental...

Un autre exemple de l'usage de ces nouvelles technologies réside dans l'évolution des véhicules connectés, dont certains assurent déjà un transfert de données vers des véhicules autonomes. Ces véhicules du futur embarqueront des capteurs, des systèmes de communications et autres équipements connectés permettant la transmission d'informations en temps réel vers d'autres véhicules ou bases de données. Ces données serviront à alimenter un réseau de véhicules autonomes interconnectés et permettront de les informer en temps réel sur l'état du trafic, les accidents et les dangers potentiels.



EXPÉRIMENTER LES MOBILITÉS DU FUTUR EN SEINE-ET-MARNE

SEINE-ET-MARNE, TERRE D'EXPÉRIMENTATIONS

De par la diversité de ses territoires, urbains et connectés à la ville, périurbains et polarisés par une ville moyenne, ruraux et parfois éloignés des services essentiels, la Seine-et-Marne possède un large panel représentatif des problématiques nationales de mobilités. Ce potentiel territorial est tout naturellement ouvert aux acteurs du pôle d'excellence de la Cité Descartes, qui concentre plus de 25% de la recherche française en matière de ville et de mobilité durable. Plusieurs thèmes pourraient ainsi être l'objet de recherches, d'innovations, de tests en vraie grandeur portés par des territoires seine-et-marnais motivés et volontaires.

MULTIMODALITÉ

► Gare du XXI^e siècle

La SNCF, à travers notamment sa filiale « Gares et Connexions », travaille sur ce thème de la gare nouvel espace de vie. Compte-tenu du foncier disponible et de leur patrimoine immobilier, certaines gares pourraient, notamment en secteur rural, se transformer en de nouveaux lieux de centralité, dotés d'espaces de travail et de services (colis, alimentation, garderie, nouvelles mobilités), sans que paradoxalement, certains usagers n'empruntent le train.

► Aires et stations multimodales

Ouverte en 2016, l'aire multimodale de Pézarches permet d'accéder, grâce aux correspondances entre les deux lignes Seine-et-Marne Express 1 et 50, au Sud vers Provins, au Nord vers Chessy, à l'Est vers Coulommiers et Rebais, au Sud-Ouest vers Melun. Disposant d'espaces de recharge pour véhicules électriques et d'un stationnement pour les vélos, son parking a été agrandi dès 2017. Cette première expérimentation réussie de rabattement (route, TC, covoiturage) au sein d'un territoire peu dense mérite d'être déclinée sur d'autres secteurs.

► Hub autoroutier interurbain

Il s'agit d'imaginer, en périphérie de l'agglomération et dans la continuité de l'expérimentation de la gare routière de Briis-sous-Forges, sur l'A10 en Essonne, un nouveau concept de lieu d'échange multimodal, combinant les fonctions de parking, de covoiturage, de rabattement vers des lignes de transport en commun performantes, où pourraient également s'installer des espaces de travail réservés au coworking, voire d'autres types de services.

LA ROUTE DU FUTUR

► La route partie prenante de la ville intelligente

Il s'agit de tester, en conditions réelles, tout autant les matériaux et composants (chaussées, capteurs, systèmes de communication), que les nouveaux usages de routes de rase campagne ou de futurs boulevards urbains (voie connectée, production d'énergie, circulation apaisée et sécurisée). Une telle expérimentation pourrait être conduite sur différents lieux de la ville nouvelle de Marne-la Vallée en partenariat avec l'IFSTTAR, l'EPAMARNE, les collectivités locales concernées et des entreprises des travaux publics seine-et-marnaises.

► La route productrice d'énergie

Le potentiel de production d'énergie des routes est considérable, et contrairement aux idées reçues, celles-ci sont en moyenne ensoleillées à près de 90% du temps. Des premiers tests, menés par un grand groupe de travaux publics, débutent en France sur ce sujet, pour la production d'électricité (usage photovoltaïque) et des expérimentations pourraient être engagées à proximité de futures aires multimodales seine-et-marnaises où sont implantées des bornes de rechargement électrique. Un autre axe de recherche porte sur la production de chaleur (convection), ce qui peut avoir un intérêt également sur la viabilité hivernale. La valorisation de la biomasse des dépendances vertes de la route fait également l'objet de réflexions notamment au niveau du CEREMA. En cohérence avec la protection de l'environnement et la lutte contre le changement climatique, celle-ci peut être envisagée en Seine-et-Marne, à proximité d'unités de méthanisation.

► Véhicules connectés autonomes et voirie classique

À l'horizon 2025, des premiers véhicules connectés de niveau 3, 4 ou 5, où le conducteur aura partiellement laissé le contrôle et se sera appuyé sur une interface communicante « véhicule / infrastructure / environnement / circulation », seront susceptibles de quitter l'autoroute « connectée » pour emprunter le réseau classique avec les outils et les pratiques de la conduite actuelle.

Il y a là deux enjeux considérables, l'un immédiat de nature comportementale qui concerne la sécurité, et un à plus long terme, technique, organisationnel et financier, qui porte sur la manière d'équiper progressivement les réseaux classiques (RN, RD, voies communales...) des systèmes (capteurs, caméras, réseau 4 ou 5G) et d'assurer la supervision humaine.

La Seine-et-Marne, avec des partenaires comme les sociétés concessionnaires d'autoroutes (APRR, SANEF), les instituts de recherche et pôles de compétitivité (ENPC, IFSTTAR, MOVEO, VEDECOM...), des start-up et les constructeurs, se tient prête à participer à ce type d'expérimentations absolument indispensables à travers, par exemple, des appels à projets nationaux ou européens.



LES ROUTES DE 5^e GÉNÉRATION (R5G)

Les routes d'aujourd'hui résultent d'une évolution plus que bimillénaire. La première génération est celle des chemins, prévus initialement pour les cavaliers. La seconde génération, engagée sous l'Empire Romain, est constituée de routes pavées afin de permettre aux services postaux ainsi qu'à l'armée de parcourir plus rapidement l'ensemble de l'Empire. La troisième génération, marquée par des routes revêtues de goudron, d'asphalte ou de revêtement bitumineux découle de l'essor du trafic automobile dès le début du XX^e siècle. Enfin, la 4^e génération correspond à l'avènement de l'autoroute au lendemain de la seconde Guerre Mondiale, afin de permettre la circulation plus rapide et sécuritaire des voitures et des poids lourds. Aujourd'hui, avec l'essor du numérique et l'arrivée du véhicule autonome, la route de 5^e génération est en passe de devenir une réalité.

L'initiative française de « routes de 5^e génération » est une déclinaison nationale du programme européen « *Forever Open Road* » porté par le Forum Européen des Laboratoires Nationaux de Recherches Routières. Il vise à développer une nouvelle génération de route à la fois abordable et plus avancée technologiquement, pour maintenir le réseau existant ou pour construire de nouvelles routes.



NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉS POUR LE SECTEUR RURAL

Au cœur des débats des Assises Nationales de la Mobilité, ces nouveaux services pourraient, au moins à titre expérimental, trouver leur fondement juridique dans la future Loi d'Orientation sur les Mobilités.

► Navettes autonomes de rabattement sur gare

Les principaux opérateurs de transport nationaux (KEOLIS, RATP, TRANSDEV) mènent depuis peu de premiers tests de véhicules partagés, conçus par des sociétés françaises (NAVYA). Une expérience est en cours dans le département, portée par ADP et KEOLIS à l'intérieur de la plateforme aéroportuaire de Roissy.

À moyen terme, de tel service constitue une réponse aux problèmes de desserte des territoires peu denses, car le transport « sans conducteur » devrait réduire très fortement les coûts de fonctionnement du transport à la demande.

Ainsi, le Département avec un territoire volontaire pourrait tester à travers un pilote, la pertinence de ce modèle qui permettrait par exemple d'assurer la desserte de tous les trains de la gare la plus proche. Celui-ci impliquerait, dans la continuité des tests évoqués dans l'expérience « sortie d'autoroute », d'aménager un itinéraire complet « Place de la Mairie / Gare ».

► Services locaux d'autopartage

Dans le cadre d'un appel à projet, une intercommunalité pourrait engager une démarche innovante visant à mettre en place une offre globale de services délocalisés avec un pool de véhicules décarbonés en libre-service, s'appuyant sur une flotte de véhicules privés ou publics, la mise en relation (autopartage / covoiturage), l'accompagnement (chauffeur), le transport de colis et de petites marchandises.

La durée de l'expérimentation, établie en lien avec les différentes autorités compétentes, devra permettre d'évaluer les freins et blocages, mais aussi de préciser un modèle économique pérenne.



AIRE MULTIMODALE DE PÉZARCHES

EXPÉRIMENTER LES MOBILITÉS DU FUTUR EN SEINE-ET-MARNE

GÉRER LA TRANSITION VERS LES MOBILITÉS D'APRÈS-DEMAIN

Faire de la Seine-et-Marne une terre d'expérimentation des mobilités du futur constitue bien une ambition forte pour renforcer l'attractivité du département. Parallèlement, le Département se doit avec ses partenaires de répondre à quatre problématiques majeures pour les années à venir : l'équité territoriale, l'information, la non mobilité et la formation. En effet durant cette période transitoire, sur la base du dialogue permanent qu'il conduit avec les territoires, le Département entend relayer les besoins locaux, mais aussi porter une réflexion globale et prospective auprès des instances régionales et nationales, pour faire avancer les mobilités d'aujourd'hui.

ÉQUITÉ TERRITORIALE

La société actuelle assiste aux prémices de la « mobilité intelligente (*Smart mobility*) ». Le passage vers de nouvelles mobilités répondant aux différents enjeux sociaux, économiques, et environnementaux du territoire seine-et-marnais doit pouvoir s'effectuer de manière aussi efficace dans les territoires urbains que dans ceux à dominante péri-urbaine ou rurale.

En effet, chaque territoire présente des caractéristiques qui lui sont propres (polarités, activités, services, réseaux de transport) et les orientations proposées devront s'y adapter. Il n'y a pas une solution systématiquement transposable, mais un panel d'options pour répondre aux problématiques locales et aux aspirations de chacun.

Dans un contexte durable de contraintes budgétaires et de saturation des réseaux structurants (routiers ou de transports collectifs), les politiques de mobilité doivent donc évoluer vers une co-modalité efficiente pour les usagers.

Le Département, notamment à travers sa nouvelle offre d'ingénierie ID 77, peut promouvoir et initier des démarches, participer à des expérimentations, accompagner les porteurs de projets et les faire reconnaître à l'échelon régional.

INFORMATION DISPONIBLE ET COMPLÈTE

Les trajets de demain seront davantage l'enchaînement de différents modes de déplacement qu'un parcours linéaire du point de départ au point d'arrivée. Ainsi transports en commun, à la demande, autopartage, covoiturage, taxi, vélos en libre accès ou encore marche à pied constitueront des propositions d'autant plus pertinentes que leurs liens seront nombreux et opérants.

Dans ce contexte, une information sûre, multimodale, en temps réel, voire prédictive, à l'usager est indispensable. C'est elle, en effet, qui lui permettra de choisir le mode ou la combinaison de modes les plus adaptés à son déplacement. Cela est désormais possible grâce à un double mouvement d'ouverture des données publiques et d'évolution des services de transports.

L'encadrement de la diffusion de cette information représente un enjeu capital pour les acteurs publics, auxquels il appartient de la mettre en cohérence avec les politiques publiques, les besoins des usagers et les contraintes des transporteurs.

Le Département est naturellement prêt à s'inscrire dans une telle démarche proactive d'information voyageur 3.0, s'appuyant en particulier sur les outils actuellement développés par IDFM. De plus, le Département pourrait en étendre les fonctionnalités en mettant à disposition de l'usager des informations sur le patrimoine, les événements culturels, les activités sportives ou tout autre service utile à la vie quotidienne ou à la découverte de la Seine-et-Marne.

NON MOBILITÉ ET CIRCUITS DE PROXIMITÉ

Le développement du télétravail, des télécentres et des espaces de travail collaboratifs, qui réduisent les déplacements quotidiens, en particulier aux heures de pointe, représente une piste efficace en termes énergétiques, peu coûteuse pour la société et bénéfique pour l'équilibre personnel. À cet égard, le Département a contribué à l'installation de télécentres avec quelques projets particulièrement réussis.

Grâce aux efforts considérables consentis par le Département et les collectivités via Seine-et-Marne Numérique, en matière de déploiement de réseaux à très haut débit, les entreprises, les salariés et les étudiants seine-et-marnais peuvent d'ores et déjà basculer dans ces formes de travail collaboratif et d'enseignement à distance.

De même, la valorisation des produits agricoles locaux, mais aussi la relocalisation de certaines activités de production grâce à l'industrie du futur et les nouveaux enjeux du recyclage, devraient contribuer à réduire la part des marchandises transportées sur de longues distances.

Le Département et la profession agricole travaillent à la création d'une future plateforme d'approvisionnement des cantines des collèges qui vise à offrir aux élèves un très large éventail de produits issus de l'agriculture seine-et-marnaise.

FORMATION AUX NOUVEAUX MÉTIERS ET APPROPRIATION DES NOUVELLES PRATIQUES DE CONDUITE

Caractéristiques des mutations en cours des emplois et des entreprises, de nouveaux métiers émergent : superviseur de réseau routier, opérateur de convoi de transport, conseil en mobilité locale, producteur de bio carburant, gestionnaire de flotte de véhicules autonomes. C'est à l'échelle du bassin d'emploi, en lien avec les organisations professionnelles, les chambres consulaires et les acteurs publics locaux et régionaux que doivent désormais s'élaborer les cursus de formation initiale et continue pour anticiper ces nouveaux besoins.

Le second aspect relève quant à lui du grand public, qui dans sa très grande majorité s'est habitué, sur son portable ou sa tablette, à l'usage des nouveaux services numériques. Toutefois, l'accompagnement des populations les plus fragiles et la vérification, pour tous, des acquis relatifs aux évolutions probables du Code de la route liées au développement des véhicules connectés puis autonomes relèvent des pouvoirs publics et en premier lieu de l'État.

Le Département se doit, pour sa part, de préparer ses propres agents à cette transition vers les routes de 5^e génération et d'accompagner, si besoin, le personnel communal en charge du réseau local.

FAIRE AVANCER LES MOBILITÉS D'AUJOURD'HUI

Mais avant cela, il faut obtenir les améliorations des transports ferrés du quotidien, accroître les dessertes interbassins, déployer le transport à la demande, optimiser la circulation des poids lourds et développer le transport fluvial, c'est tout l'enjeu de la stratégie départementale au service des mobilités des Seine-et-Marnais et de son économie décrite dans le Plan d'action multipartenaire :

- **Renforcer l'attractivité du territoire par des réseaux à la hauteur des besoins d'échanges nationaux et européens.**
- **Améliorer les déplacements du quotidien par la qualité de service et le développement des infrastructures de transport collectif.**
- **Poursuivre la modernisation du réseau routier départemental et mettre à niveau les voiries nationales.**
- **Construire les mobilités du futur : développer la co-modalité et engager la transition énergétique des transports.**







ORIENTATIONS STRATÉGIQUES ET PLAN D'ACTION

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES ET PLAN D' ACTIONS

LE PLAN D' ACTIONS : PRINCIPES D'ÉLABORATION

Le plan d'actions multi-partenaires pour les mobilités proposé par le Département a été élaboré selon des principes similaires à celui du cahier économie, emploi et formation.

Il s'appuie sur les propositions recueillies lors des entretiens réalisés avec les acteurs du transport, celles exprimées par les territoires lors d'un séminaire dédié, et dans la continuité des recommandations formulées par l'Assemblée départementale à l'occasion de sa contribution aux Assises de la Mobilité organisées à l'automne 2017.

Ce plan d'actions est multipartenaire, et vise à la fois à résorber les insuffisances du système de transport actuel et à inscrire clairement la Seine-et-Marne dans les mobilités du futur. Naturellement, sa mise en œuvre renvoie à la question complexe d'une gouvernance partagée des mobilités où chacun, à son niveau, doit prendre et assumer pleinement ses responsabilités.

Avec la future Loi d'Orientation des Mobilités, le Gouvernement devrait disposer de leviers importants pour favoriser l'émergence de modèles économiques innovants en matière de mobilités. De plus, l'engagement financier durable de l'État est absolument nécessaire pour rattraper des décennies de sous-investissements publics dans les transports du quotidien et favoriser la transition énergétique. La Région avec Île-de-France Mobilités a d'ores et déjà pris des décisions stratégiques majeures pour renforcer le réseau routier et améliorer significativement l'offre de transport public.

Le Département, avec plus de 4300 km de routes départementales joue un rôle crucial dans les déplacements des Seine-et-Marnais et ceux nécessaires à la dynamique

économique de la Région. Soucieux des équilibres internes, il est le porte-parole des territoires dans les instances régionales des transports (SGP, IDFM). Tour à tour initiateur, partenaire, facilitateur, pilote aux côtés de maîtrises d'ouvrage multiples, le Département propose avec ce plan d'actions, un nouveau cadre de travail avec les collectivités, l'État et les autres partenaires.

Celui-ci a vocation à être ouvert et évolutif. Il doit être perçu comme un document de travail dessinant le socle des échanges et partenariats futurs. À cet égard, et lorsque le Département n'est pas pilote, un travail de définition et de constitution des maîtrises d'ouvrage sera engagé avec les partenaires, de même que l'évaluation globale du plan d'action sera à conduire collégialement.

Ce plan est organisé selon **4 orientations stratégiques et 11 axes opérationnels**.
Chaque action est décrite **sur 4 items** :

1. Posture du Département : le rôle spécifique du Département, variable selon les cas et dans le temps du déroulement de l'action, il peut être :

- **Pilote** : le Département est en position de porter l'action en raison de ses compétences, de sa légitimité ou de sa responsabilité.
- **Évaluateur** : le Département évalue pour son compte les actions dont il assure la maîtrise d'ouvrage.
- **Facilitateur** : le Département cherche à intercéder au profit des Seine-et-Marnais auprès des organes institutionnels ou des autres acteurs.
- **Initiateur** : le Département agit pour sensibiliser, conseiller ou encourager auprès des collectivités de tous niveaux, des acteurs publics et/ou privés.
- **Partenaire** : le Département accompagne sur le plan technique, administratif voire financier les porteurs d'actions

2. Partenaires : les pivots d'appui indispensables à la bonne mise en œuvre de l'action, à ce stade les propositions sont non exhaustives et évolutives.

3. Territoire concerné : les actions sont parfois très localisées ou peuvent se réaliser à l'échelle départementale.

4. Horizon de mise en œuvre : la temporalité du lancement de l'action et des premières réalisations.

Trois temporalités structurent le plan :

- **Court terme** : 3 ans
- **Moyen terme** : 5 ans
- **Long terme** : 10 ans

4 ORIENTATIONS STRATÉGIQUES, 11 AXES OPÉRATIONNELS, 70 ACTIONS

Renforcer l'attractivité du territoire par des réseaux à la hauteur des besoins d'échanges nationaux et européens

- ▶ Adapter et compléter le réseau routier magistral pour accompagner le développement économique.
- ▶ Ancrer la Seine-et-Marne dans le système ferroviaire francilien et national du XXI^e siècle.
- ▶ Faire de la voie d'eau un support majeur des échanges de biens et du développement touristique.

Améliorer les déplacements du quotidien par la qualité de service et le développement des infrastructures de transport collectif

- ▶ Favoriser les modes de déplacements actifs.
- ▶ Accroître l'offre de bus interurbains et développer le transport à la demande.
- ▶ Répondre aux exigences de qualité des usagers du train et anticiper les besoins futurs.

Poursuivre la modernisation du réseau routier départemental et mettre à niveau les voiries nationales

- ▶ Aménager les routes existantes et accompagner le développement des territoires.
- ▶ Envisager de nouveaux franchissements et contournements.

Construire les mobilités du futur : développer la co-modalité et engager la transition énergétique des transports

- ▶ Favoriser les mobilités partagées et agir pour la non mobilité.
- ▶ Expérimenter les routes intelligentes et préparer l'arrivée des véhicules connectés et autonomes.
- ▶ Accompagner les mutations technologiques du transport de marchandises.

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES ET PLAN D' ACTIONS

RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE PAR DES RÉSEAUX À LA HAUTEUR DES BESOINS D'ÉCHANGES NATIONAUX ET EUROPÉENS

DÉFIS ET HORIZONS STRATÉGIQUES

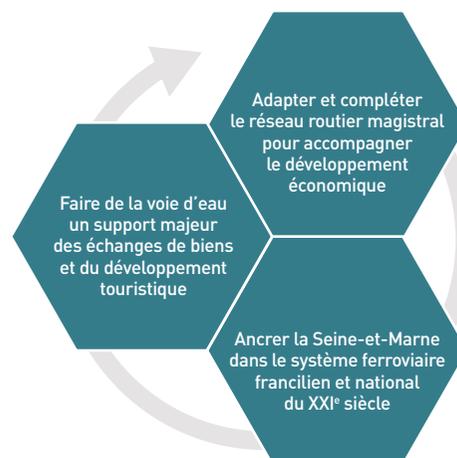
La Seine-et-Marne est traversée par d'importantes infrastructures et équipements de transports (autoroutes, LGV et voies ferrées, aéroport) qui convergent vers Paris.

Toutefois, alors même que le département se situe au cœur de flux d'échanges européens, il ne tire pas encore assez profit de sa position de porte d'entrée sur la Région Capitale.

Or, le développement économique de la Seine-et-Marne, et en particulier son attractivité vis-à-vis des entreprises relevant des fonctions métropolitaines supérieures, dépendent en grande partie de sa capacité à être mieux connectée au monde et à faciliter les échanges au sein de la région.

Pour cela, des moyens importants devront être consacrés, ces prochaines années, à la mise à niveau d'un réseau routier magistral, conçu à une époque où le département n'accueillait seulement que près de la moitié de sa population actuelle. De même, les engagements pris pour véritablement connecter les RER et les lignes de Transilien desservant la Seine-et-Marne au réseau du Grand Paris Express doivent être tenus.

Enfin, face aux contraintes et à l'inertie du mode ferroviaire à transporter des marchandises en Île-de-France, le recours à la voie d'eau et tout particulièrement l'aménagement de la Seine apparaissent d'autant plus pertinents au vu des enjeux climatiques et environnementaux actuels.



RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE PAR DES RÉSEAUX À LA HAUTEUR DES BESOINS D'ÉCHANGES NATIONAUX ET EUROPÉENS

AXE : ADAPTER ET COMPLÉTER LE RÉSEAU ROUTIER MAGISTRAL POUR ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE					
ACTIONS	POSTURE DU DÉPARTEMENT	PARTENAIRES / ACTEURS		SECTEUR CONCERNÉ	HORIZON
Achever le contournement Est de l'aéroport de Roissy, lié au développement de la plateforme aéroportuaire	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> État Région CD 95 	<ul style="list-style-type: none"> EPCI ADP 	Secteur Nord	
Poursuivre les échanges avec la SANEF et l'État pour obtenir un abonnement à tarif préférentiel pour les Seine-et-Marnais sur l'A4	Facilitateur Partenaire Initiateur	<ul style="list-style-type: none"> État SANEF 		Secteur Nord, Marne-la-Vallée	
Réaliser la liaison routière Meaux-Roissy (déviation RD212, Mise à 2x2 voies RN3)	Pilote Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> État EPCI Région 		Secteur Nord	
Déterminer les fonctions et la configuration future de l'A4 et engager les premiers travaux	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> État EPCI Région 		Secteur Marne-la-Vallée	
Engager les études de doublement de la RN36, élément d'une 4 ^e rocade francilienne	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> État EPCI Région 		Secteur Nord, Marne-la-Vallée, Centre	
Adapter la capacité de la Francilienne à l'augmentation du trafic (secteurs de Sénart, Brie-Comte-Robert, Villeparisis, Roissy)	Pilote Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> État EPCI Région 		Secteur Nord, Marne-la-Vallée, Centre	
Accompagner le développement des territoires Nord de Melun (pôle de Villaroche) en créant une liaison A5-A6	Facilitateur Partenaire Initiateur	<ul style="list-style-type: none"> État EPCI Région 		Secteur centre	
Engager la mise à 2x2 voies et la déviation des communes de la RN4 à l'Est du carrefour de Prévers	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> État EPCI Région 		Secteur Est	

 Court terme  Moyen terme  Long terme

RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE PAR DES RÉSEAUX À LA HAUTEUR DES BESOINS D'ÉCHANGES NATIONAUX ET EUROPÉENS

AXE : ANCRER LA SEINE-ET-MARNE DANS LE SYSTÈME FERROVIAIRE FRANCILIEN ET NATIONAL DU XXI ^E SIECLE					
ACTIONS	POSTURE DU DÉPARTEMENT	PARTENAIRES / ACTEURS		SECTEUR CONCERNÉ	HORIZON
S'appuyer sur l'avance financière accordée par la Région et le Département pour obtenir de l'État le respect de ses engagements en faveur de l'électrification de la ligne P (horizon 2021) entre Gretz et Nogent-sur-Seine et son prolongement vers Troyes (horizon 2022)	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> État SNCF EPCI 77 & 10 CD 10 	<ul style="list-style-type: none"> Régions Grand Est et Île-de-France 	Secteur Est	
S'assurer que l'État et la SGP tiennent leurs engagements calendaires de livraison des lignes 15, 16 et 17 du GPE intéressant la Seine-et-Marne	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> État Région 	<ul style="list-style-type: none"> SGP IDFM 	Département	
Obtenir l'interconnexion rapide avec la ligne 15 Sud du GPE pour le RER E et la ligne P à Bry-Villiers-Champigny et celle de la ligne R à Vert-de-Maisons	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> État Région SGP 	<ul style="list-style-type: none"> IDFM CD 94 SNCF 	Département	
Développer les liaisons bus vers les aéroports, tester un fonctionnement de nuit, à la demande, pour les lignes structurantes et utiliser la ligne TGV pour la liaison MLV - Roissy CDG	Facilitateur Partenaire Initiateur	<ul style="list-style-type: none"> État Région EPCI 	<ul style="list-style-type: none"> IDFM RATP SNCF OPTILE 	Département	
Mettre en place un schéma d'accès à la gare TGV de Marne-la-Vallée Chessy, tous modes, depuis les principaux pôles de la Seine-et-Marne	Facilitateur Partenaire Initiateur	<ul style="list-style-type: none"> État EPCI Région 	<ul style="list-style-type: none"> IDFM SNCF 	Département	
Réaliser des pôles multimodaux exemplaires pour les nouvelles gares du Grand Paris Express, en premier lieu à Noisy-Champs (gare routière, parking de rabattement, services...)	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> État EPCI Région 	<ul style="list-style-type: none"> IDFM RATP SNCF OPTILE 	Département	
Relancer les études de l'interconnexion Sud du TGV et obtenir la création d'une nouvelle gare TGV à Lieusaint	Facilitateur Partenaire Initiateur	<ul style="list-style-type: none"> État EPCI Région 	<ul style="list-style-type: none"> IDFM SNCF 	Secteur centre	

 Court terme  Moyen terme  Long terme

RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE PAR DES RÉSEAUX À LA HAUTEUR DES BESOINS D'ÉCHANGES NATIONAUX ET EUROPÉENS

AXE : FAIRE DE LA VOIE D'EAU UN SUPPORT MAJEUR DES ÉCHANGES DE BIENS ET DU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE					
ACTIONS	POSTURE DU DÉPARTEMENT	PARTENAIRES / ACTEURS		SECTEUR CONCERNÉ	HORIZON
Favoriser les approvisionnements des chantiers du Grand Paris en matériaux, notamment les voussoirs et autres équipements préfabriqués, par la voie d'eau	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • État • Consulaires • CLÉ 77 	<ul style="list-style-type: none"> • Région • VNF • SGP 	Département	
Poursuivre le développement des véloroutes nationales en Seine-et-Marne dans la continuité de la Scandibérique pour favoriser l'activité touristique et les déplacements quotidiens	Pilote Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • État • Région • EPCI • VNF 	<ul style="list-style-type: none"> • Acteurs du tourisme • Ville de Paris 	Département	
Réaliser avec la Région, Haropa et les Départements concernés, une étude de marché interdépartementale pour établir un schéma portuaire cohérent des voies navigables à l'amont de Paris	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • État • Région • CD 94 • VNF 	<ul style="list-style-type: none"> • Consulaires • Ports de Paris • CD 91 • CD 93 	Département	
Promouvoir la voie d'eau et les outils de développement et d'innovation au service des professionnels	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • État • Région • EPCI 	<ul style="list-style-type: none"> • Consulaires • CLÉ 77 • VNF 	Département	
Engager les travaux de la mise à grand gabarit de la Seine entre Bray et Nogent	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • État • Région 	<ul style="list-style-type: none"> • EPCI • VNF 	Secteur Est	

 Court terme  Moyen terme  Long terme

AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN PAR LA QUALITÉ DE SERVICE ET LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF

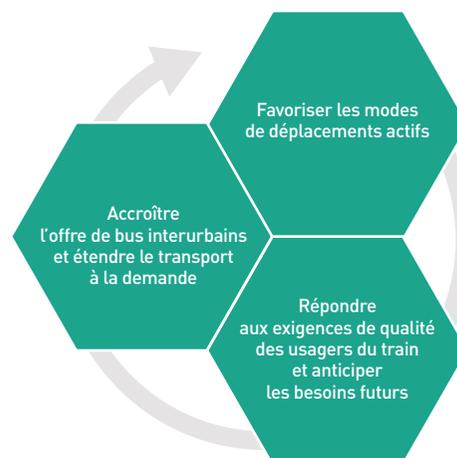
DÉFIS ET HORIZONS STRATÉGIQUES

Près de 80% des déplacements des Seine-et-Marnais s'effectuent au sein du département et le plus souvent à l'intérieur de leur bassin de vie.

Avec une part modale des transports en commun la plus faible de l'Île-de-France, qui a stagné entre 2001 et 2010 (12%), il est désormais urgent de mettre en œuvre les nouvelles orientations de la feuille de route 2017-2020 du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de France (PDUIF), élaboré par la Région et IDFM. Un plan qui vise notamment à construire une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture, à rendre les transports collectifs plus attractifs et accessibles aux personnes à mobilité réduite tout en faisant des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

En Seine-et-Marne, les besoins et les attentes sont considérables tant en termes de valorisation des modes doux, de renfort d'offre bus que d'extension du transport à la demande.

Et surtout, après des décennies de sous-investissement, et malgré les efforts, récents et sans précédents, des autorités régionales, de la RATP et de la SNCF, les conditions de transports de dizaines de milliers d'usagers, se rendant quotidiennement en train sur Paris ou la proche banlieue, demeurent souvent inacceptables et imposent que ces questions soient traitées en priorité.



AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN PAR LA QUALITÉ DE SERVICE ET LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF

AXE : FAVORISER LES MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS					
ACTIONS	POSTURE DU DÉPARTEMENT	PARTENAIRES / ACTEURS		SECTEUR CONCERNÉ	HORIZON
Accélérer la mise en accessibilité des espaces publics et des transports en commun	Pilote Facilitateur Partenaire Initiateur	<ul style="list-style-type: none"> • État • IDFM • Région • OPTILE 	<ul style="list-style-type: none"> • EPCI • SNCF • RATP • Communes 	Département	
Assurer la continuité d'un service public de transport scolaire de qualité	Pilote Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • État • IDFM • EPCI 	<ul style="list-style-type: none"> • DASEN • Communes 	Département	
Développer les liaisons cyclables et les dispositifs de stationnement sécurisé et promouvoir l'usage des vélos à assistance électrique	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • Région • EPCI 	<ul style="list-style-type: none"> • IDFM • Communes 	Département	
Valoriser les initiatives en faveur de la marche dans les déplacements quotidiens (sensibilisation, sécurisation de parcours, jalonnement, pédibus...)	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • Région • EPCI 	<ul style="list-style-type: none"> • IDFM • Communes 	Département	
Organiser la cohabitation entre les utilisateurs des nouveaux engins de micro-mobilité, les piétons et les cyclistes	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • État • EPCI • Région 	<ul style="list-style-type: none"> • IDFM • Communes 	Département	

 Court terme  Moyen terme  Long terme

AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN PAR LA QUALITÉ DE SERVICE ET LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF

AXE : ACCROÎTRE L'OFFRE DE BUS INTERURBAINS ET ÉTENDRE LE TRANSPORT À LA DEMANDE					
ACTIONS	POSTURE DU DÉPARTEMENT	PARTENAIRES / ACTEURS		SECTEUR CONCERNÉ	HORIZON
Soutenir et développer les TAD de nouvelle génération (application de réservation sur Smartphone et temps réel), en particulier dans les territoires ruraux, en rabattement vers les gares et les équipements publics (santé, éducation, sport, culture...)	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • IDFM • Région • EPCI 		Département	
Développer l'offre de bus à haut niveau de service en secteur urbanisé (Melun, Sénart, Montereau, Marne-la-Vallée, Meaux...) en lien notamment avec les activités économiques	Pilote Facilitateur Partenaire Initiateur	<ul style="list-style-type: none"> • Région • IDFM 	<ul style="list-style-type: none"> • EPCI • Transporteurs 	Département	
Mettre en place de nouvelles liaisons interurbaines en Transport en Commun (Mormant-Melun / Secteur IV Marne-la-Vallée-Roissy / Évry-Nemours...)	Pilote Facilitateur Partenaire Initiateur	<ul style="list-style-type: none"> • Région • IDFM 	<ul style="list-style-type: none"> • EPCI • Transporteurs 	Département	
Poursuivre le cadencement (fréquence et lisibilité) des lignes Seine-et-Marne Express, y compris le week-end et achever la rocade Est de Seine-et-Marne Express en testant un fonctionnement de type TAD ligne virtuelle	Pilote Facilitateur Partenaire Initiateur	<ul style="list-style-type: none"> • Région • IDFM 	<ul style="list-style-type: none"> • EPCI • Transporteurs 	Département	
Tester sur le réseau Seine-et-Marne Express de nouvelles applications d'information voyageur, disponibles sur smartphone	Pilote Facilitateur Partenaire Initiateur	<ul style="list-style-type: none"> • Région • IDFM • Transporteurs 		Département	
Engager les études de restructuration des lignes de bus en rabattement sur le réseau Grand Paris Express, notamment, autour des pôles de Noisy-Champs, Chelles et du Mesnil-Amelot	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • Région • IDFM 	<ul style="list-style-type: none"> • EPCI • SGP • Transporteurs 	Département	
Élargir et adapter l'amplitude et la fréquence des TC et développer de nouvelles solutions de mobilité pour assurer des correspondances efficaces et plus nombreuses avec les réseaux structurants (trains, bus express)	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • Région • IDFM 	<ul style="list-style-type: none"> • EPCI • Transporteurs 	Département	

 Court terme
  Moyen terme
  Long terme

AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN PAR LA QUALITÉ DE SERVICE ET LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF

AXE : RÉPONDRE AUX EXIGENCES DE QUALITÉ DES USAGERS DU TRAIN ET ANTICIPER LES BESOINS FUTURS					
ACTIONS	POSTURE DU DÉPARTEMENT	PARTENAIRES / ACTEURS		SECTEUR CONCERNÉ	HORIZON
Atteindre les objectifs de qualité de service (ponctualité, confort, sécurité, information voyageur) sur les réseaux Transilien (K, P, R) et RER (A, B, D, E) et répondre à la hausse de la demande à l'horizon 2030 (capacité, fréquence...)	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • État • IDFM 	<ul style="list-style-type: none"> • Région • SNCF • RATP 	Département	
Augmenter l'amplitude des services ferroviaires et renforcer les flancs de pointe ainsi que les contre-pointes	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • État • IDFM 	<ul style="list-style-type: none"> • Région • SNCF • RATP 	Département	
Permettre l'accès à la billetterie dans toutes les gares et revoir les tarifs des billets de train origine / destination pour les rendre plus attractifs pour les usagers occasionnels	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • Région • IDFM 	<ul style="list-style-type: none"> • SNCF • RATP 	Département	
Développer des procédures et des alternatives crédibles en cas de panne sur l'infrastructure ferroviaire (bus, covoiturage, autopartage...)	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • État • IDFM 	<ul style="list-style-type: none"> • Région • SNCF • RATP 	Département	

 Court terme
  Moyen terme
  Long terme

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES ET PLAN D' ACTIONS

POUR SUIVRE LA MODERNISATION DU RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL ET METTRE À NIVEAU LES VOIRIES NATIONALES

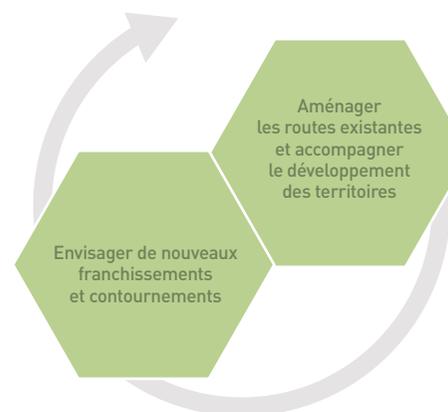
DÉFIS ET HORIZONS STRATÉGIQUES

La Seine-et-Marne, avec près de 12000 km de voies ouvertes à la circulation automobile, dispose d'un réseau routier dense et diversifié, emprunté non seulement par ses habitants mais aussi par des Franciliens, des touristes et des chauffeurs de poids lourds originaires de toute l'Europe.

Avant toute autre considération, la sécurité routière constitue un défi permanent pour un territoire qui, compte tenu du trafic et de sa situation géographique, fait partie historiquement des plus touchés. En effet, malgré des aménagements continus, en particulier sur le réseau départemental, qui ont permis de réduire très fortement les accidents graves, le comportement de certains conducteurs reste très préoccupant et impose tout à la fois une veille constante et une sensibilisation, sans cesse répétée, du grand public.

Avec 60% de part modale, la route demeure le support principal des déplacements quotidiens des Seine-et-Marnais, qui côtoient sur le réseau un trafic poids lourds particulièrement important.

Dans ce contexte, la prise en compte du développement des activités économiques et de la construction de nouveaux logements constituent deux éléments clés pour la modernisation et les compléments à apporter au réseau routier par chaque maître d'ouvrage concerné.



POUR SUIVRE LA MODERNISATION DU RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL ET METTRE À NIVEAU LES VOIRIES NATIONALES

AXE : AMÉNAGER LES ROUTES EXISTANTES ET ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES					
ACTIONS	POSTURE DU DÉPARTEMENT	PARTENAIRES / ACTEURS		SECTEUR CONCERNÉ	HORIZON
Mettre en place un plan d'urgence de remise en état des voiries nationales	Facilitateur Partenaire Initiateur	<ul style="list-style-type: none"> • État • Région • EPCI 		Département	
Obtenir les crédits nécessaires à la mise en sécurité des passages à niveaux prioritaires	Facilitateur Partenaire Initiateur	<ul style="list-style-type: none"> • État • EPCI 	<ul style="list-style-type: none"> • Région • SNCF 	Département	
Adapter et sécuriser les voiries et les carrefours à la nature et à la croissance du trafic, en intégrant les priorités au bus	Pilote Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • État • Région 	<ul style="list-style-type: none"> • Communes • EPCI 	Département	
Desservir les pôles de développement économique	Pilote Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • État • Région 	<ul style="list-style-type: none"> • EPCI • Consulaires • CLÉ 77 	Département	
Encourager les comportements responsables au volant, former les conducteurs aux évolutions de l'environnement de conduite (voie dynamique, véhicules connectés...)	Pilote Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • État • EPCI • Région 	<ul style="list-style-type: none"> • Sociétés d'autoroutes 	Département	
Faciliter la circulation des engins agricoles sur les routes et dans les traversées des bourgs	Pilote Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • État • EPCI • Communes 	<ul style="list-style-type: none"> • Chambre d'Agriculture 	Département	
Réaliser des parcs relais en entrée d'agglomération couplés avec une offre multimodale (bus à fréquence élevée, covoiturage et autopartage, vélo en libre-service)	Pilote Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • État • Région • EPCI 	<ul style="list-style-type: none"> • IDFM • Transporteurs 	Département	
Créer de nouvelles aires de repos et de stationnement pour les chauffeurs poids lourds dotées de services sur le réseau d'intérêt régional	Pilote Facilitateur Partenaire Initiateur	<ul style="list-style-type: none"> • État • Région • EPCI 	<ul style="list-style-type: none"> • Sociétés d'autoroutes 	Département	
Mettre en œuvre des voies réservées au transport en commun (VRTC) et des voies réservées au covoiturage (VR 2+) sur le réseau magistral	Facilitateur Partenaire Initiateur	<ul style="list-style-type: none"> • État • Région • EPCI 	<ul style="list-style-type: none"> • Sociétés d'autoroutes 	Département	
Réduire les principaux points noirs de bruit des autoroutes et voies rapides par la mise en place de dispositifs adaptés (revêtement phonique, talus, mur anti-bruit...)	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • État • Région • EPCI 	<ul style="list-style-type: none"> • Sociétés d'autoroutes 	Département	

AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN PAR LA QUALITÉ DE SERVICE ET LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF

AXE : ENVISAGER DE NOUVEAUX FRANCHISSEMENTS ET CONTOURNEMENTS					
ACTIONS	POSTURE DU DÉPARTEMENT	PARTENAIRES / ACTEURS		SECTEUR CONCERNÉ	HORIZON
Améliorer les échanges au sein de l'agglomération melunaise en intégrant de nouveaux franchissements urbains de la Seine	Facilitateur Partenaire	• État • Région	• EPCI • Communes	Secteur Centre	→
Libérer du trafic de transit les traversées des agglomérations moyennes (Coulommiers, Guignes, Mormant...)	Pilote Facilitateur Partenaire Initiateur	• État • Région	• EPCI • Communes	Département	→
Assurer les continuités cyclables au niveau des points durs (infrastructures routières et ferroviaires, cours d'eau...)	Facilitateur Partenaire Initiateur	• État • Région	• EPCI • Communes	Département	→
Se mobiliser collectivement pour améliorer les liaisons vers les pôles périphériques régionaux (Créteil, Évry...)	Facilitateur Partenaire Initiateur	• État • Région	• EPCI • CD 94 • CD 91	Département	→
Étudier, pour le réseau structurant, de nouveaux franchissements des vallées et des infrastructures (voies d'eau, voies ferrées...)	Pilote Facilitateur Partenaire	• État • Région	• EPCI • Communes	Département	→

→ Court terme → Moyen terme → Long terme

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES ET PLAN D' ACTIONS

CONSTRUIRE LES MOBILITÉS DU FUTUR : DÉVELOPPER LA CO-MODALITÉ ET ENGAGER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES TRANSPORTS

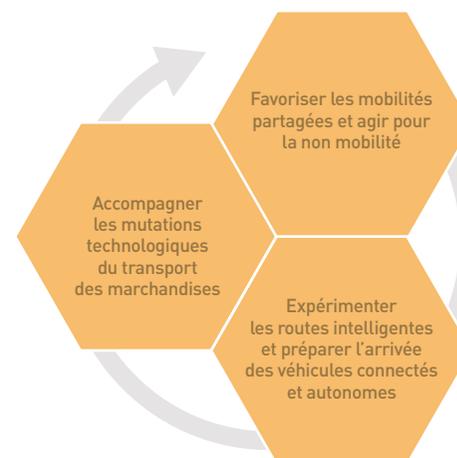
DÉFIS ET HORIZONS STRATÉGIQUES

La Seine-et-Marne comptera vraisemblablement plus d'un million cinq cent cinquante mille habitants à l'horizon 2030, avec une tendance marquée au vieillissement qui viendra fortement interroger les mobilités.

Parallèlement, la dynamique économique actuelle devrait générer plusieurs dizaines de milliers d'emplois, notamment dans les secteurs de pointe du département (agriculture et agroalimentaire, industrie des matériaux, construction et ville durable, loisirs et tourisme, logistique, industrie du futur...), mais aussi dans les services de proximité liés à l'économie présente, impliquant elle aussi de nouveaux besoins de mobilité.

Or, en accord avec les engagements climatiques régionaux et nationaux, la maîtrise des flux de déplacements des hommes et des marchandises est désormais une condition impérative du bien-être des Seine-et-Marnais.

Dans un contexte de croissance, un tel changement de paradigme ne peut passer que par une très large sensibilisation, l'optimisation des systèmes existants, la co-modalité, le télétravail, l'aménagement d'un territoire orienté vers des productions locales, y compris celle de l'énergie destinée à se déplacer, et naturellement par l'innovation au service de toutes les mobilités.



CONSTRUIRE LES MOBILITÉS DU FUTUR : DÉVELOPPER LA CO-MODALITÉ ET ENGAGER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES TRANSPORTS

AXE : FAVORISER LES MOBILITÉS PARTAGÉES ET AGIR POUR LA NON MOBILITÉ					
ACTIONS	POSTURE DU DÉPARTEMENT	PARTENAIRES / ACTEURS		SECTEUR CONCERNÉ	HORIZON
Mettre à disposition les données publiques (Open Data) pour favoriser l'innovation et l'émergence de nouveaux services de co-modalité	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • Start-up • IDFM • Région 	<ul style="list-style-type: none"> • EPCI • Transporteurs 	Département	
Intégrer dans une application unique, tous les services nécessaires à l'optimisation de la chaîne des déplacements (information en temps réel, calculateur d'itinéraire, réservation, paiement...)	Pilote Facilitateur Partenaire Initiateur	<ul style="list-style-type: none"> • État • IDFM • EPCI 	<ul style="list-style-type: none"> • Start-up • Transporteurs • Région 	Département	
Encourager la non mobilité, par le télétravail, et la mobilité maîtrisée par le développement des espaces de co-working, notamment à proximité des gares et des autres lieux de centralité	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • État • Région • Consulaires 	<ul style="list-style-type: none"> • CLÉ 77 • EPCI 	Département	
Intégrer à travers des éco-conditions, l'usage de carburant alternatif (GNV, électrique) dans les appels d'offres, notamment en matière de transport scolaire, pour inciter les transporteurs à faire évoluer leur parc de bus et d'autocar	Pilote Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • Transporteurs • IDFM 		Département	
Expérimenter des lignes de covoiturage dynamique et la mise en place de dispositif d'autopartage	Partenaire Initiateur	<ul style="list-style-type: none"> • IDFM • EPCI • Région 	<ul style="list-style-type: none"> • Sociétés d'autoroutes 	Département	
Favoriser à travers les Plans de Mobilité (PDM) des entreprises et des administrations les nouvelles formes de mobilité et inciter aux démarches partagées à l'échelle des agglomérations ou des zones d'activités	Pilote Partenaire Initiateur	<ul style="list-style-type: none"> • État • ADEME • EPCI 	<ul style="list-style-type: none"> • CLÉ 77 • Consulaires • Région 	Département	
Développer des pôles multimodaux sur l'ensemble du territoire (gares, bus, covoiturage, services), demain accessibles par des véhicules autonomes, pour assurer les échanges entre des lignes de transport structurantes et des zones périphériques	Pilote Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • Transporteurs • IDFM 	<ul style="list-style-type: none"> • Région • EPCI 	Département	
Expérimenter des hub multimodaux autoroutiers répondant à des fonctions de correspondances (gare routière, parking) mais aussi développant des services, voire des activités tertiaires	Partenaire Initiateur	<ul style="list-style-type: none"> • APRR • IDFM 	<ul style="list-style-type: none"> • Région • EPCI 	Département	
Lancer une expérimentation de covoiturage solidaire ou d'autopartage intergénérationnel entre des personnes âgées et des étudiants	Pilote Partenaire Initiateur	<ul style="list-style-type: none"> • Région • EPCI • IDFM 		Département	

CONSTRUIRE LES MOBILITÉS DU FUTUR : DÉVELOPPER LA CO-MODALITÉ ET ENGAGER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES TRANSPORTS

AXE : EXPÉRIMENTER LES ROUTES INTELLIGENTES ET PRÉPARER L'ARRIVÉE DES VÉHICULES CONNECTÉS ET AUTONOMES				
ACTIONS	POSTURE DU DÉPARTEMENT	PARTENAIRES / ACTEURS	SECTEUR CONCERNÉ	HORIZON
Poursuivre le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques sur l'ensemble du territoire	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • État • SDESM • Région <ul style="list-style-type: none"> • EPCI • ADEME 	Département	
Participer à un programme de R&D sur le passage des véhicules en usage connecté ou autonome sur autoroute vers des réseaux locaux	Pilote Partenaire Initiateur	<ul style="list-style-type: none"> • Centre de recherches • État <ul style="list-style-type: none"> • Sociétés d'autoroutes • Région 	Département	
Évaluer les expérimentations du véhicule autonome et étudier ses impacts sur l'aménagement urbain, l'entretien des véhicules et des systèmes, ainsi que sur leur approvisionnement	Pilote Facilitateur Partenaire Initiateur	<ul style="list-style-type: none"> • Centre de recherches • État <ul style="list-style-type: none"> • Région • EPCI • SDESM 	Département	
Expérimenter des navettes autonomes sur diverses situations (entre des gares, des parkings périphériques, des zones d'emploi, des secteurs touristiques)	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> • Centre de recherches • Transporteurs <ul style="list-style-type: none"> • Région • IDFM • EPCI 	Département	
Expérimenter la production d'énergie sur le réseau routier	Pilote Facilitateur Partenaire Initiateur	<ul style="list-style-type: none"> • État • EPCI • Région <ul style="list-style-type: none"> • Centre de recherches • Consulaires • CLÉ 77 	Département	

 Court terme  Moyen terme  Long terme

CONSTRUIRE LES MOBILITÉS DU FUTUR : DÉVELOPPER LA CO-MODALITÉ ET ENGAGER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES TRANSPORTS

AXE : ACCOMPAGNER LES MUTATIONS TECHNOLOGIQUES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES					
ACTIONS	POSTURE DU DÉPARTEMENT	PARTENAIRES / ACTEURS		SECTEUR CONCERNÉ	HORIZON
Faire connaître les nouveaux métiers de la route, les besoins de recrutement du secteur et valoriser la filière du transport	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> État Consulaires Région 	<ul style="list-style-type: none"> EPCI CLÉ 77 Transporteurs 	Département	
Faciliter les livraisons en zones urbaines et la logistique des derniers kilomètres (circuits, horaires, centres de distribution urbains, conciergeries, motorisations alternatives...) notamment sur les communes seine-et-marnaises retenues au programme national «Action cœur de ville»	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> État Consulaires Région 	<ul style="list-style-type: none"> EPCI CLÉ 77 Transporteurs 	Département	
Accroître le réseau de station de GNV en lien avec la production locale (méthanisation), en particulier pour les poids lourds, visant à assurer un maillage territorial correct	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> Sociétés d'autoroutes État 	<ul style="list-style-type: none"> Région EPCI 	Département	
Participer, en lien avec la R&D seine-et-marnaise, aux innovations notamment numériques dans le domaine du transport (blockchain, cybersécurité, camions autonomes...)	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> Centre de recherches Constructeurs 	<ul style="list-style-type: none"> Région État EPCI 	Département	
Expérimenter le train à hydrogène ou disposant de batteries électriques sur la liaison Meaux / La Ferté-Milon	Facilitateur Partenaire	<ul style="list-style-type: none"> État Région 	<ul style="list-style-type: none"> IDFM SNCF 	Secteur Nord	

 Court terme  Moyen terme  Long terme

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES ET PLAN D' ACTIONS

UNE STRATÉGIE QUI DÉMARRE !

Les 70 actions identifiées dans le cadre de cette démarche, à mener par et avec l'ensemble des partenaires concernés, constituent, toutes à leur niveau, des priorités déterminantes pour l'avenir des mobilités en Seine-et-Marne au sein de l'Île-de-France. Soulignant ainsi l'importance et la diversité des besoins, ces 70 actions qui concernent plusieurs échelles différentes (locale, régionale, nationale, voire européenne), relèvent aussi de domaines très divers mais aussi d'horizons de réalisation variant du court au long terme. Ainsi, parmi ces 70 actions prioritaires pour la Seine-et-Marne, 12 actions pratiques (Quick Win) ont été sélectionnées pour engager, dès à présent, la mise en œuvre du plan d'action avec des résultats rapides et tangibles.

Achever le contournement Est de l'aéroport de Roissy, lié au développement de la plateforme aéroportuaire
S'appuyer sur l'avance financière accordée par la Région et le Département pour obtenir de l'État le respect de ses engagements en faveur de l'électrification de la ligne P (horizon 2021) entre Gretz et Nogent-sur-Seine et son prolongement vers Troyes (horizon 2022)
Poursuivre le développement des véloroutes nationales en Seine-et-Marne dans la continuité de la Scandibérique pour favoriser l'activité touristique et les déplacements quotidiens
Valoriser les initiatives en faveur de la marche dans les déplacements quotidiens (sensibilisation, sécurisation de parcours, jalonnement, pédibus...)
Soutenir et développer les TAD de nouvelle génération (application de réservation sur Smartphone et en temps réel), en particulier dans les territoires ruraux, en rabattement vers les gares et les équipements publics (santé, éducation, sport, culture...)
Développer des procédures et des alternatives crédibles en cas de panne sur l'infrastructure ferroviaire (bus, covoiturage, autopartage...)
Obtenir les crédits nécessaires à la mise en sécurité des passages à niveaux prioritaires
Libérer du trafic de transit les traversées des agglomérations moyennes (Coulommiers, Guignes, Mormant...)
Intégrer dans une application unique, tous les services nécessaires à l'optimisation de la chaîne des déplacements (information en temps réel, calculateur d'itinéraire, réservation, paiement...)
Encourager la non mobilité, par le télétravail et la mobilité maîtrisée par le développement des espaces de co-working, notamment à proximité des gares et des autres lieux de centralité
Participer à un programme de R&D sur le passage des véhicules en usage connecté ou autonome sur autoroute vers des réseaux locaux
Accroître le réseau de station de GNV en lien avec la production locale (méthanisation), en particulier pour les poids lourds, visant à assurer un maillage territorial correct





BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE SEINE-ET-MARNE

Conseil départemental 77 (septembre-novembre 2014), *Projet de schéma départemental des transports et de la mobilité durable de la Seine-et-Marne*, Synthèse, 41 p.

Conseil départemental 77 (mai 2016), Rapport CD-2016/05/27-3/01 et ses annexes, *Politique départementale en matière de transports et de nouvelles formes de mobilité : orientations 2016-2021*, 12 p.

Conseil départemental 77 (juin 2014), Délibération n°CG2014/06/27-3/01, *Approbation du schéma départemental de stations multimodales de covoiturage et Annexe*, 6 p.

Conseil départemental 77 (mars 2016), *Covoiturage, passons à l'action, Le Département de Seine-et-Marne soutient la création de stations multimodales*, 16 p.

Conseil départemental 77 (décembre 2017), Annexe à la délibération n°0/05, *Assises de la mobilité, Contribution du Département de Seine-et-Marne*, 8 p.

Conseil départemental 77 (mars 2018), *Élaboration d'un diagnostic de la logistique en Seine-et-Marne en vue de réaliser un schéma départemental (Samarcande, Rapport final)*, 100 p.

Conseil départemental 77 (2017), Tome 1 Seine-et-Marne 2030, *L'Île-de-France des Possibles : Constats et Orientations*.

Conseil départemental 77 (2018), Tome 2 Seine-et-Marne 2030, *L'Île-de-France des Possibles : Économie, Emploi, Formation*.

RÉGION ÎLE-DE-FRANCE / ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS / IAU ÎLE-DE-FRANCE

CESER (février 2017), *Les besoins de mobilités des personnes : offres nouvelles et impacts*, 76 p.

Conseil régional d'Île-de-France (septembre 2016), *Lancement de l'élaboration du Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route*, Rapport CR 134-16, 15 p.

Conseil régional d'Île-de-France (mars 2017), *Mise en œuvre du Plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route*, Rapport CR 2017-54 et Annexe, 16 p.

Conseil régional d'Île-de-France (mars 2018), *Stratégie régionale pour le fret et la logistique*, Rapport CR 2018-001 et Annexes, 42 p.

Conseil régional d'Île-de-France (mai 2017), Rapport CR 2017-77, *Plan vélo régional*, 34 p.

Île-de-France Mobilité (septembre 2017), *Grand Paris des Bus 2017-2020, Premiers projets de développement identifiés dans la Seine-et-Marne*, 6 p.

Île-de-France Mobilité (2017), PDUIF feuille de route 2017-2020, 126 p.

IAU et Région Île-de-France (mars 2018), *Mobilités du futur en Île-de-France*, 40 p.

IAU (février 2017), *Adapter la mobilité aux nouveaux modes de travail*, Note rapide, 4 p.

IAU (juillet 2018), *Évolution de la population et des emplois à l'horizon 2030*, Note et cartographies, 15 p.

Observatoire Régional des Déchets d'Île-de-France (juillet 2017), *Potentialités d'utilisation du biométhane comme carburant en Île-de-France*, Synthèse de l'étude Bin2Grid, 8 p.

Observatoire de la Mobilité en Île-de-France (2010), *Enquête Globale de Transport*, 28 p.

ÉTAT / ÉTABLISSEMENT PUBLICS

ADEME (mai 2017), *L'observatoire des mobilités émergentes*, 23 p.

CGET (février 2017), *Un lab pour mieux vivre le périurbain aujourd'hui et demain*, 4 p.

CNRS LE JOURNAL (mars 2017), *Les défis de la voiture à hydrogène*, 9 p.

Comité interministériel de la sécurité routière, Dossier de presse (janvier 2018), *Sauvons plus de vies sur nos routes*, 28 p.

Conseil d'Orientation des Infrastructures (février 2018), *Rapport Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir*, 19 p.

Ministère de la transition écologique et solidaire (juillet 2017), *Théma, Analyses coûts bénéfiques des véhicules électriques*, 98 p.

Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, en charge des relations internationales sur le climat (janvier 2017), *Théma, Concept d'autoroute électrique*, 70 p.

Ports de Paris (octobre 2013), *Schéma de services portuaires d'Île-de-France, Une vision partagée à l'horizon 2020-2025*, 44 p.

AUTRES

Conseil départemental de l'Essonne (octobre 2017), *Schéma cadre des mobilités 2017-2021*, 76 p.

États généraux de la mobilité durable (mars 2017), *70 propositions pour la mobilité de tous les français*, 24 p.

Forum Métropolitain du Grand Paris (mars 2018), *Vers des mobilités durables, intelligentes et optimisées à l'horizon 2030 en Île-de-France*, 94 p.

Mobility Nation, Boston Consulting Group (Novembre 2017), *Réinventer la mobilité urbaine et périurbaine à l'horizon 2030, 24 propositions pour l'Île-de-France dans le cadre de Paris 2024*, 124p.

ARTICLES DE PRESSE / REVUE / SITE INTERNET

Les Échos (novembre 2017), PME®IONS, *Connectivité et gouvernance, les clefs du futur pour la mobilité*, 1 p.

Les Échos (novembre 2017), *Vers une révolution de la mobilité urbaine*, 2 p.

Les Échos (mai 2018), *La France veut des voitures autonomes sur ses routes dès 2020*, 2 p.

TEC Mobilité Intelligente n°236 (janvier 2018), Entretien avec Jean-Marc OFFNER, 60 p

TRANSPORTS Infrastructures & Mobilité n°506 (décembre 2017), *Révolution des usages de la mobilité : quels impacts pour les infrastructures et équipements routiers ?*, 66 p.

Décision atelier PL (octobre 2016), *Les six innovations technologiques qui vont bouleverser l'écosystème des transports*, article publié sur site internet : www.decisionatelier.com

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

Couverture	Département de Seine-et-Marne Getty Images
P. 3	Département de Seine-et-Marne
P. 5	Région Île-de-France
P. 9	Département de Seine-et-Marne Aéroport de Paris® Droits réservés
P. 10	Getty Images
P. 17	Département de Seine-et-Marne
P. 28	Getty Images
P. 34	La Poste
P. 35	La Poste
P. 38	Droits réservés
P. 45	Département de Seine-et-Marne
P. 47	Getty Images
P. 48	Département de Seine-et-Marne
P. 52	Département de Seine-et-Marne
P. 56	Département de Seine-et-Marne
P. 60	Département de Seine-et-Marne
P. 63	Département de Seine-et-Marne
P. 68	Département de Seine-et-Marne

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	p. 1
Éditos	p. 3
Sommaire	p. 7
Seine-et-Marne, les chiffres clés	p. 8

LES MOBILITÉS EN SEINE-ET-MARNE AUJOURD'HUI

Seine-et-Marne, au carrefour des grandes voies de communication et au centre des échanges européens	p. 12
Seine-et-Marne, au cœur des réseaux d'échanges franciliens	p. 14
Seine-et-Marne, prépondérance des déplacements au sein du Département	p. 16
• Secteur Mobilité Nord	p. 18
• Secteur Mobilité Marne-la-Vallée	p. 20
• Secteur Mobilité Centre	p. 22
• Secteur Mobilité Est	p. 24
• Secteur Mobilité Sud	p. 26

LES MOBILITÉS EN SEINE-ET-MARNE DEMAIN : ÉVOLUTIONS ET TENDANCES

Seine-et-Marne 2030 : environ 150 000 habitants supplémentaires	p. 30
Seine-et-Marne 2030 : entre polarisation de l'emploi et développement de l'économie présenteielle	p. 32
Seine-et-Marne 2030 : une logistique innovante	p. 34
Seine-et-Marne 2030 : quels enjeux pour des mobilités choisies accompagnant un développement économique équilibré ?	p. 36

EXPÉRIMENTER LES MOBILITÉS DU FUTUR EN SEINE-ET-MARNE

Ruptures technologiques : de nouvelles perspectives pour des mobilités intelligentes	p. 40
Nouveaux services : vers des mobilités partagées et co-modales	p. 42
Seine-et-Marne, terre d'expérimentations	p. 44
Gérer la transition vers les mobilités d'après-demain	p. 46

ORIENTATIONS STRATÉGIQUES ET PLAN D' ACTIONS

Le plan d'actions : principes d'élaboration	p. 50
4 orientations stratégiques, 11 axes opérationnel, 70 actions	p. 51

BIBLIOGRAPHIE

p. 69

Édité par le Département de Seine-et-Marne - Hôtel du Département - CS 50377 - 77010 Melun Cedex

Directeur de la publication : Patrick SEPTIERS

Conception : Département de Seine-et-Marne

Graphisme et infographie : Direction de la communication
du Département de Seine-et-Marne et agencezebra.com

Exécution et mise en page : agencezebra.com

Imprimeur : Alliance

Septembre 2018



| Le Livre blanc :
"Seine-et-Marne 2030 : l'Île-de-France des possibles
#Constats & Orientations"

| porte les grandes orientations du Département.
Il est l'outil stratégique pour construire
une Seine-et-Marne innovante et attractive.



| Le cahier thématique :
"Seine-et-Marne 2030 : l'Île-de-France des possibles
#Économie, Emploi & Formation"

| précise les principales caractéristiques de
l'économie seine-et-marnaise et propose
un plan d'actions multipartenaires.

À retrouver sur demande au 01 64 14 77 77

DÉPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE
Hôtel du Département | CS 50377 | 77010 MELUN | 01 64 14 77 77
seine-et-marne.fr 