



VILLE DE BREUILLET

PROJET DE PLAN DES MOBILITES DE LA REGION ILE DE FRANCE POUR LA PERIODE 2020-2030

AVIS DE LA COMMUNE SUR LE PROJET

Mis en ligne le 06/12/2024 à 18h22

REÇU EN PREFECTURE

le 05/12/2024

Application agréée E-legalite.com

21_RP-091-219101052-20241130-20241127-DE

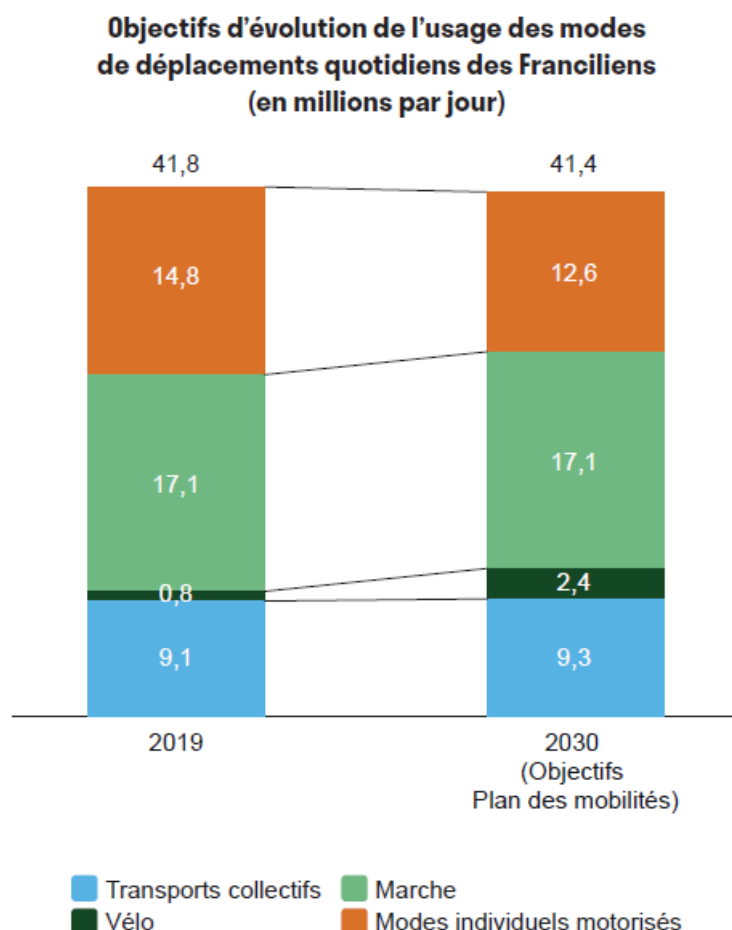
1/ Rappel des objectifs du Plan des Mobilités de la Région Ile-de-France

Elaboré par Ile-de-France Mobilités, le plan des mobilités d'Ile-de-France (PDMIF) définit les principes de l'organisation de la mobilité, du transport de marchandises et du stationnement sur l'ensemble du territoire de la Région. Il succède au plan de déplacements urbains d'Ile-de-France qui régissait ces principes de 2010 à 2020. Le PDMIF actuellement en consultation s'étendra sur la période 2020-2030.

Ce plan doit permettre de répondre aux enjeux de la mobilité des personnes tout en s'assurant de la préservation de l'environnement et de la santé des habitants de la Région Ile-de-France.

Le PDMIF poursuit également un objectif de décarbonation des mobilités au travers de différents leviers d'action : développement et promotion des modes durables, décarbonation du parc automobile, développement et amélioration des transports en commun. Les actions définies dans le PDMIF visent une réduction de 26 % des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030, objectif défini dans les simulations d'Airparif. La réduction des émissions se traduira également par une amélioration de la qualité de l'air avec la réduction de l'ensemble des polluants atmosphériques.

Pour parvenir à cet objectif, le PDMIF définit les objectifs de parts modales suivants :



Ces objectifs sont définis à l'échelle de la Région, sans distinction des territoires en fonction de leur densité et des aménagements existants.

A la suite de l'élaboration de son plan des mobilités délibéré le 6 février 2024, Ile-de-France Mobilités l'a transmis au Conseil Régional d'Ile-de-France qui l'a arrêté en date du 27 mars 2024. Par un courrier reçu le 11 juin 2024, Madame la Présidente de la Région Ile-de-France sollicitait l'avis de Madame

Mayor, maire de Breuillet, dans le cadre de la procédure de révision du document. Cet avis doit être approuvé par le Conseil Municipal et transmis dans un délai de 6 mois.

Le présent document reprend les avis de la commune de Breuillet sur le projet de plan des mobilités élaboré pour la période 2020-2030.

2/ L'avis de la Commune de Breuillet sur le PDMIF

2.1/ Remarques sur les documents

Les objectifs d'évolution des parts modales à l'échelle de la Région sont trop abstraits (Plan des Mobilités-Synthèse-p.14). Ils doivent être mis en relation avec les entités territoriales définies dans le SDRIF-E (Plan des Mobilités en Ile-de-France 2030-p.128) pour que chaque territoire puisse travailler sur les aspects qui auront un réel impact. Il est nécessaire de compléter ces objectifs dans le document afin que les EPCI puissent reprendre à leur échelle ces objectifs dans leurs documents locaux.

2.2/ Linéaires cyclables

Il serait intéressant de reprendre les données de linéaires cyclables (Plan des Mobilités en Ile-de-France 2030-p.199) en les rapportant à la surface de chaque département d'une part afin de mieux percevoir la répartition des aménagements cyclables à l'échelle de la Région, et au nombre d'habitants d'autre part pour évaluer l'impact potentiel sur les parts modales.

2.3 / La desserte en transport public régulier

2.3.1/ La desserte du RER C

La ville de Breuillet est desservie par deux gares du RER C, sur la branche Brétigny-Dourdan la Forêt. La cadence actuelle se limite à un train toutes les 30 minutes avec une augmentation à un train toutes les 15 minutes le matin à destination de Paris, et le soir, en provenance de Paris. Le PDMIF défend « Reconquérir et développer la fréquentation des transports collectifs grâce à un choc d'offre et un gain de qualité de service ». Cependant, le document ne comporte aucune action d'amélioration de la fréquence de desserte sur la branche Brétigny-Dourdan la Forêt à échéance 2030, alors que l'offre reste dégradée depuis l'incendie des Ardoines survenu en 2014 et que la situation continue de se dégrader avec une irrégularité du trafic et de nombreuses suppressions de trains.

Pourtant, la ville de Breuillet s'est engagée à construire, à seulement 300 m de la gare, 450 logements, qui accueilleront plus de 1000 nouveaux habitants, à l'horizon 2030. L'amélioration de la desserte du RER C au-delà de Brétigny doit donc être intégrée dans le plan d'actions du PDMIF pour montrer une cohérence avec les autres documents de planification élaborés par la Région Ile-de-France et dans le schéma directeur en cours de revoyure -> Mesure 1.1.3.

L'amélioration de la desserte en transports en commun est également un enjeu majeur de la décarbonation des mobilités dans ce territoire périurbain de grande couronne, dans lequel les distances domicile-travail sont en moyenne de l'ordre de **XXX km**.

2.3.2/ L'accès au RER B

Le plan des mobilités revendique également, en accord avec le SDRIF-E, présenté en 2024, la « structuration de bassin de vie » et « la mise en œuvre de la Région polycentrique ». La Ville de Breuillet se situe à l'extrémité ouest de sa communauté d'agglomération, Cœur d'Essonne, et se retrouve ainsi en interaction avec les communautés de commune voisines, partageant les territoires d'emploi et de vie. Pourtant, la desserte en transport public se structure à l'intérieur des limites administratives, sans s'adapter aux réalités du territoire.

Mis en ligne le 06/12/2024 à 18h22

REÇU EN PREFECTURE

le 05/12/2024

Application agréée E-legalite.com

21_RP-091-219101052-20241130-20241127-DE

Il n'existe ainsi aucune desserte entre la gare autoroutière de Briis-sous-Forges et celle de Breuillet Village alors que la distance entre les deux infrastructures est de moins de 10 km et qu'une telle liaison permettrait aux habitants de la vallée de l'Orge de rejoindre le RER B et le plateau de Saclay, source d'emplois.

Le nouveau plan des mobilités doit prendre en compte l'évolution du paysage de l'emploi sur le territoire du périurbain de la grande couronne et favoriser les liaisons entre territoires limitrophes en sortant du modèle en étoile qui s'était développé initialement alors que l'emploi était centralisé à Paris. Dans cette logique, la liaison entre le RER C et le RER B, via Briis-sous-Forges doit être intégrée dans le PDMIF.

2.4/ Le transport à la demande

De la même manière que le transport public régulier, il est important de déssectoriser le transport à la demande en s'adaptant aux bassins de vie et en dépassant les limites administratives. Ile-de-France Mobilités et la Région Ile-de-France doivent encourager les communautés de communes et les communautés d'agglomération voisines à organiser la mobilité de manière conjointe.

2.5/ Le stationnement

L'organisation du stationnement n'est pas une priorité absolue dans les territoires moyennement denses du périurbain de la grande couronne car l'espace public reste généralement vaste. Par ailleurs, l'organisation et le développement des modes alternatifs comme le transport public et les modes durables devraient réduire progressivement la part modale de la voiture et venir résoudre la problématique du stationnement.

2.6/ Les modes doux

Le développement des infrastructures cyclables est indispensable pour développer la pratique qui reste dépendante de la sécurisation des itinéraires. L'action 4.1 encourage la desserte des pôles d'échange multimodaux, des centres d'enseignement et des ERP.

Cependant, dans un contexte périurbain, l'urbanisation est discontinue avec une ville centre et des hameaux. Ce type d'urbanisation représente une grande partie du territoire francilien. Or, dans un tel contexte, le rabattement vers la ville centre qui accueille gare, commerces, lieux d'enseignement, ne se fait qu'en voiture car il n'existe le plus souvent aucun itinéraire alternatif.

Il est donc essentiel d'axer le développement des itinéraires cyclables sur le désenclavement des hameaux et des petites villes, ainsi que sur les liaisons interurbaines, est un enjeu essentiel de décarbonation des mobilités mais également de lutte contre les embouteillages et la pollution atmosphérique.

Le contexte du périurbain, construit dans les années 1970 autour du tout voiture, doit être mieux pris en compte dans le PDMIF qui semble s'adresser prioritairement à l'agglomération continue de la petite couronne.

3/ Prise en compte des remarques de Cœur d'Essonne Agglomération

La ville de Breuillet souhaite par ailleurs reprendre les remarques de Cœur d'Essonne Agglomération sur le projet de Plan des Mobilités Ile-de-France 2030, qui sont en lien avec des dispositifs qui impactent ses habitants et leur qualité de vie.

Les remarques reprises sont les suivantes :

- l'accélération de l'amélioration des conditions de desserte et de cadence du RER C au regard des difficultés que rencontrent les voyageurs depuis des années, et qui se sont davantage dégradées ces derniers mois, la poursuite des démarches de « schéma directeur » pour le RER C tel qu'indiqué n'étant pas suffisante ;
- la création d'une desserte entre la gare autoroutière de Briis-sous-Forges et celle de Breuillet Village permettant aux habitants de la Vallée de l'Orge de rejoindre le RER B et le plateau de Saclay, source d'emplois ;
- l'intégration du projet de modernisation du nœud ferroviaire de Brétigny-sur-Orge dans la liste des gares nécessitant une intervention sur le périmètre ferroviaire ;
- l'intégration des projets de site propre sur la RN104 et RN20 ;
- l'inscription dans la fiche action relative aux transports collectifs, la desserte en transport en commun de la Base 217 et la requalification des RD117 et RD445 ;
- l'amélioration de la desserte des hameaux en encourageant le soutien aux communautés d'agglomération développant notamment des solutions de transport à la demande ;
- l'intégration de la gare de Marolles-en-Hurepoix dans le programme régional de mise en accessibilité des gares ;
- l'augmentation des modalités de financement d'IDFM pour les parkings en ouvrage, nécessaire au regard des réalités financières des projets ;
- la prise en compte des coupures majeures à traiter sur le territoire de Cœur d'Essonne pour favoriser la pratique des modes actifs.

4/ Conclusions et avis

Au regard des éléments énoncés ci-dessus, la ville de Breuillet délivre un avis défavorable sur le projet de plan des mobilités élaboré par la Région Ile-de-France.

Les objectifs d'évolution des parts modales sont définis à l'échelle régionale ce qui ne permet pas à chaque territoire de juger de son impact et de ses leviers d'action, et d'organiser son plan local de mobilité alors que c'est ce qui est préconisé dans le document. Les évolutions cibles des parts modales doivent être définies a minima par EPCI ou en cohérence avec le découpage entités territoriales du SDRIF-E.

Enfin, il est nécessaire de définir des actions et des mesures de développement des modes durables (marche et vélo) adaptées au contexte du périurbain francilien qui représente la plus grande surface du territoire, et qui possède des caractéristiques spécifiques qui bloquent aujourd'hui le développement de la mobilité durable.

Mis en ligne le 06/12/2024 à 18h22

REÇU EN PREFECTURE

le 05/12/2024

Application agréée E-legalite.com

21_RP-091-219101052-20241130-20241127-DE