5 rue Corneille 91230 Montgeron
Tel : 06 87 61 97 13
https://www.montgeron-environnement.fr/
montgeronenvironnement@gmail.com
Membre de

- **FNE IDF (Essonne Nature Environnement)**
- **Bruitparif**
- **60MDP**
- **Galaxie Mobilité Réduite**

A l'attention de la Présidente de la Commission d'enquête

Adresse : pdmif2030@mail.registre-numerique.fr

Montgeron, le 31 mars 2025,

Objet : Projet de Plan des mobilités en Ile de France 2030 /Contribution de l'association Montgeron Environnement

Madame la Présidente de la Commission d'enquête,

- **Sur l'association Montgeron Environnement ;**

Montgeron Environnement est une association de protection du cadre de vie et de l'environnement très impliquée sur le territoire communal, de l'agglomération Val d'Yerres Val de Seine (CAVYVS) et du département de l'Essonne.

Membre du réseau Galaxie Mobilité Réduite, au conseil d'administration de Essonne Nature Environnement, et de de 60MDP , adhérente de BruitParif , nous sommes particulièrement investis dans la mise en accessibilité de la voirie et espaces publics. A ce propos nous pouvez consulter 2 reportages photographiques de parcours pédestres réalisés dans la commune de Montgeron (2023 et 2024) qui montrent l'importance de mettre aux normes la voirie et les espaces publics, et 2 conférences (2024 et 2025) qui avaient pour objectif de sensibiliser le public et d'alerter les élus.

https://www.montgeron-environnement.fr/la-circulation-les-pietons-pmr-laccessibilite-les-liaisons-douces/

- **Préambule sur le Plan Mobilité IDF**

Le Plan des mobilités en Île-de-France, arrêté le 27 mars 2024, succède au Plan de déplacements urbain de 2013 et fixe la stratégie régionale jusqu'en 2030.

Nous approuvons donc totalement *l'axe 2 Placer le piéton au cœur des politiques* et nous avons lu avec une réelle satisfaction les propos introductifs de Madame la Présidente de Région concernant le partage de la rue entre tous les modes :

"Les enjeux accrus de préservation du cadre de vie, en particulier du patrimoine arboré, rendent de plus en plus prégnante ***la problématique du partage de la voirie urbaine, qui concerne tous les territoires d'Île-de-France*** *: cela vaut pour le cœur de l'agglomération, mais également pour les centres urbains des villes de la couronne, des villes moyennes et des petites villes ainsi que pour les centres bourgs de communes rurales.* ***Même en zone peu dense, le piéton doit avoir toute sa place dans les secteurs urbanisés****. Tous ces centres-villes ou centres- bourgs ont en commun un espace public contraint – bâti ancien, rues étroites…– et des usages diversifiés – piétons, vélos, trottinettes, bus, voitures, mais aussi livraisons, stationnement. L'équilibre est difficile à trouver entre tous les modes, il y a souvent nécessité de faire des choix.*

Se déclinant nécessairement selon une approche très locale et au cas par cas, ***un partage efficace et harmonieux de la rue entre tous les modes repose avant tout sur l'engagement des collectivités locales pour la mise en œuvre de politiques de stationnement et sur celui des gestionnaires de voirie pour la mise en accessibilité de la voirie et des arrêts de bus et plus largement l'aménagement de la ville en faveur des piétons et de la circulation des bus****. Il est indispensable de préserver la performance d'exploitation du bus, notamment dans les zones urbaines denses, car c'est un mode de déplacement universel, comme la marche, et accessible. »*

Il s'agit de systématiser la prise en compte prioritaire du piéton dans l'aménagement de la **voirie et d'adopter une approche globale de planification de l'amélioration de la mobilité piétonne.**

C'est un truisme de rappeler que **la marche est le 1er mode de déplacement, que 100% des Franciliens sont piétons, qu'ils soient valides ou PMR**. **C'est le mode naturel de mobilité et qui présente tous les avantages environnementaux, économique, et de santé publique.**

Alors que les personnes de plus de 65 ans représentent une part grandissante de la population en Ile de France, non polluante et gratuite, la marche est **l'activité physique à la portée de tous et qui peut être poursuivie le plus longtemps pour les personnes âgées.**

Cependant, si l'objectif est de « Placer le piéton au cœur des politiques », **ce mode de déplacement n'est pas traité comme un mode de mobilité à part entière et cela risque donc de rester un vœu pieux**.

❖ Nos remarques et propositions portent sur 5 points :

Nous attirons donc l'attention de la commission d'enquête sur 5 points qu' il nous parait assez facile de corriger et de compléter :

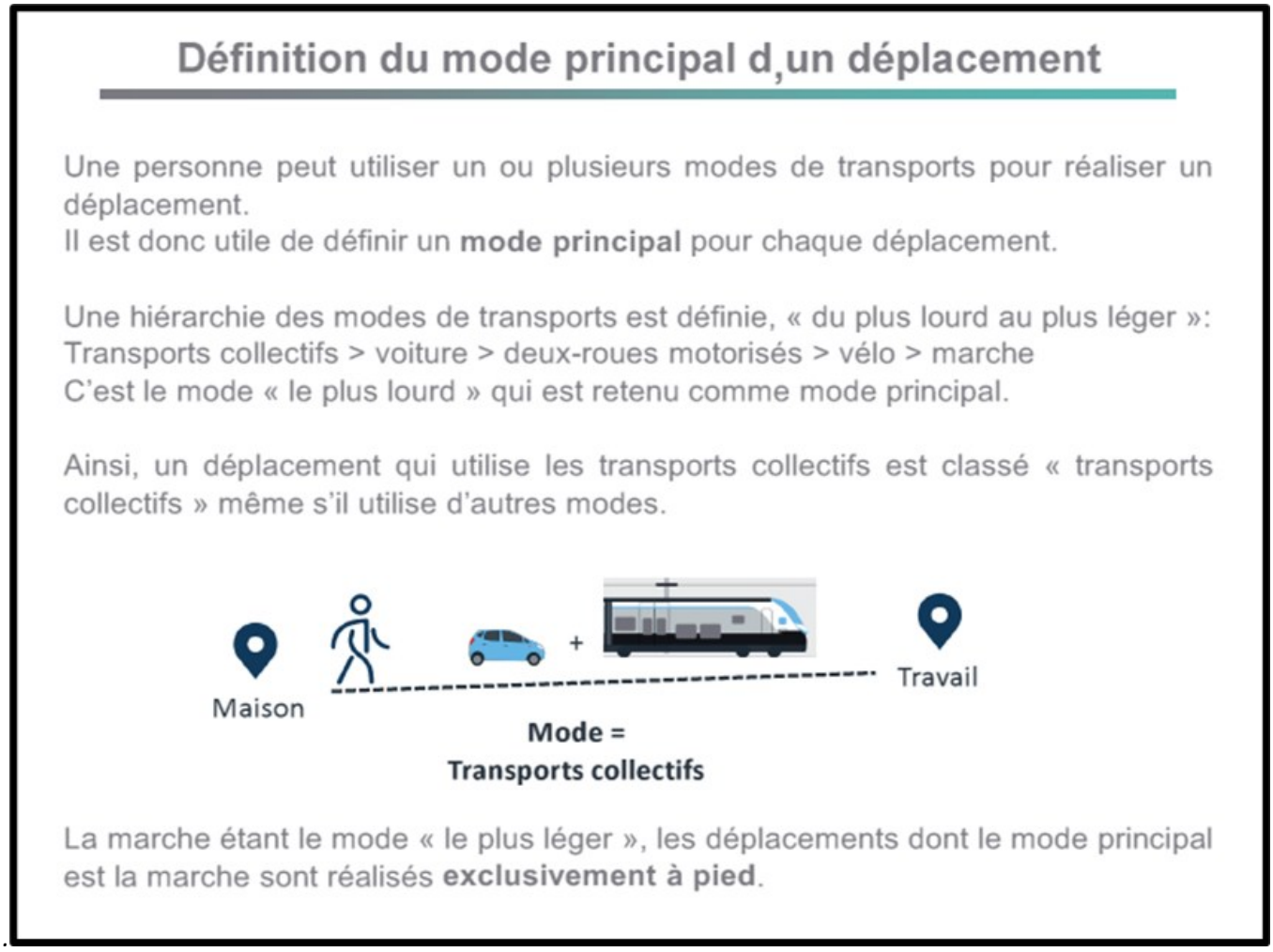
1. **La marche, premier mode de déplacement, mais un mode encore largement sous-évalué**
2. **Obligation de respecter la loi de 2005 dite handicap et ses décrets et arrêtés : un « oubli » de taille**
3. **Pas d'objectif chiffré pour la marche, et donc absence des tableaux de bord de suivi**
4. **Aucun financement n'est prévu pour « Placer le piéton au cœur des politiques »**
5. **En conclusion, l'importance de mettre en place des comités de suivi territoriaux**

§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§

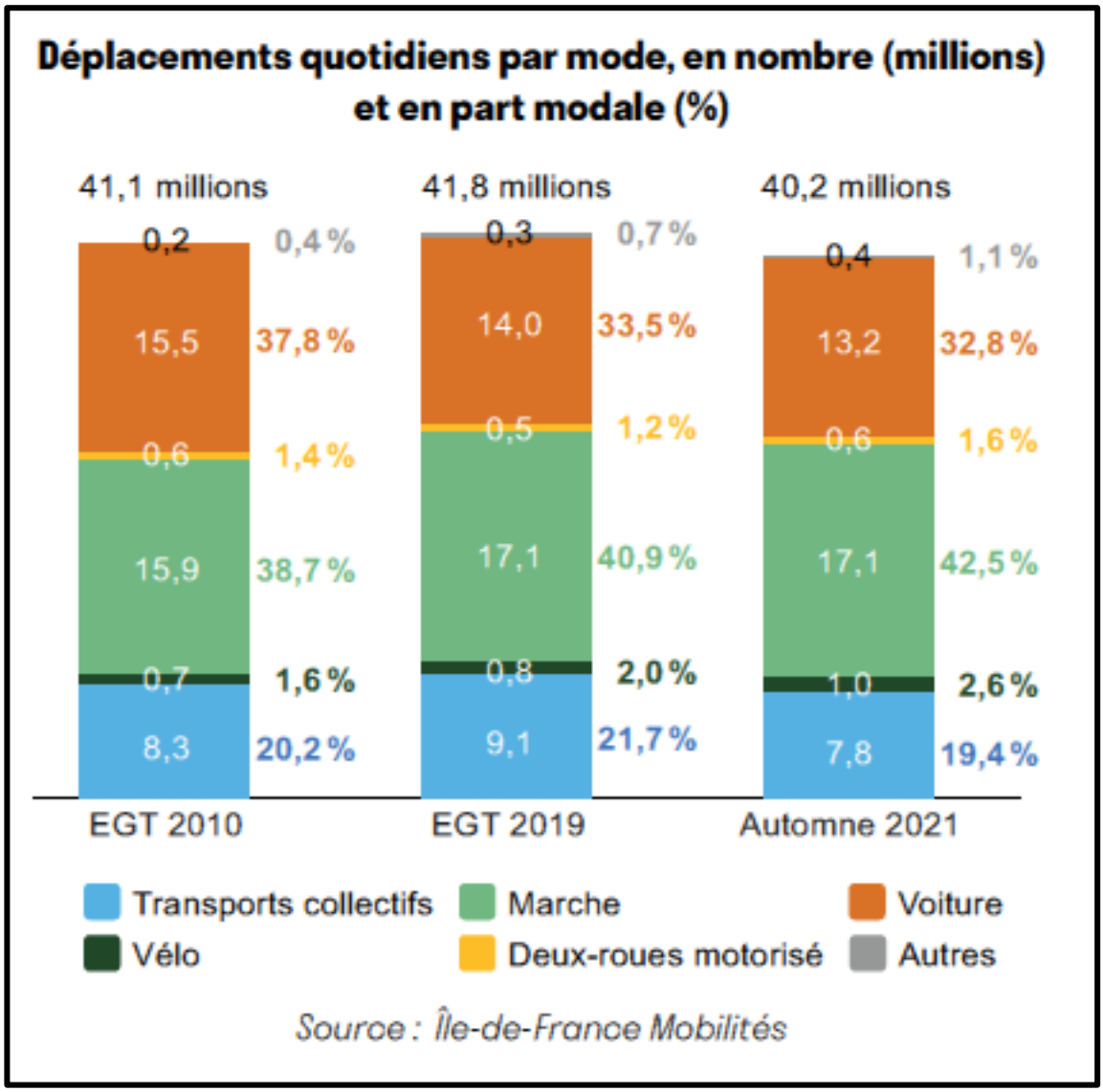
1. La marche, premier mode de déplacement, mais un mode encore largement sous-évalué

Bien que la marche à pied soit reconnue et comptabilisée comme le premier mode de déplacement avec 17 millions de déplacements quotidiens à pied, soit 41% des déplacements (en augmentation constante en valeur absolue), **ce mode de déplacement est largement sous-estimé dans les études EGT du fait de la définition qui est retenue du mode principal d'un déplacement** .

Définition d'un mode de transport dit « principal »: c'est le mode **« le plus lourd »** qui est retenu comme mode principal*. La marche étant le mode « le plus léger », seuls sont comptabilisés les déplacements réalisés exclusivement à pied. (hiérarchie des modes de transports a été définie, « du plus lourd au plus léger »: Transports collectifs > voiture > deux-roues motorisés > vélo > marche)*



La plupart des déplacements comportent de la marche en espace public, qu'il s'agisse de rejoindre un transport collectif, un parking à voiture ou à vélo.



➢ **Montgeron Environnement demande que la marche à pied soit traitée en tant que mobilité à part entière, que soient comptabilisées toutes les séquences de marche multimodales et en particulier la marche réalisée pour rejoindre un transport collectif soit, la quasi-totalité des 9 millions de déplacements en transports collectifs (une part extrêmement faible pouvant revenir au vélo).**

2. Obligation de respecter la loi de 2005 dite handicap et ses décrets et arrêtés : un « oubli » de taille

Il est extrêmement choquant que l'axe 3 se contente de *prévoir **des efforts importants*** qui doivent être ***consentis*** *pour améliorer l'accessibilité de la voirie, et cela pour pour l'anniversaire des 20 ans de la loi* dite handicap du 11 février 2005.

Il ne s'agit pas de « consentir un effort » mais bien de l'obligation légale de mettre en conformité avec la réglementation l'accessibilité de la voirie aux piétons (ayant un handicap) sans délai, à commencer par tous les travaux neufs qui sont financés par la Région ou les Départements, ce qui n'est pas actuellement le cas .

Il nous parait donc essentiel que le plan de mobilité IDF s'appuie « tout simplement » sur le cadre législatif :

- ***La Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, et en particulier son article 45*** *qui précise que la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les transports publics et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.*
- ***Le Décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.***

Article 1er : A compter du 1er juillet 2007, l'aménagement, en agglomération, des espaces publics et de l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation publique …. est réalisé de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible.

Ces dispositions sont applicables à l'occasion :

- *De la réalisation de voies nouvelles,*
- *D'aménagements ou de travaux ayant pour effet de modifier la structure des voies ou d'en changer l'assiette*
- *Ou de travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies, des cheminements existants ou des espaces publics, que ceux-ci soient ou non réalisés dans le cadre d'un projet de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.*
- ***L'Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.***

Article 1er Les caractéristiques techniques destinées à faciliter l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des équipements et aménagements relatifs à la voirie et aux espaces publics :

- *Des cheminements praticables, sans obstacle pour la roue, la canne ou le pied, sont aménagés pour permettre l'usage et la traversée des espaces publics, y compris des voies ou espaces pavés.*
- *Lorsque les trottoirs et zones piétonnes comportent des bateaux, ceux-ci comportent des ressauts aux bords arrondis ou chanfreinés.*
- *Les passages pour piétons sont clairement identifiés par rapport au reste de la voirie au moyen d'un contraste visuel et d'un repérage, tactile ou autre. Ils sont repérables par les personnes handicapées, notamment les personnes aveugles ou malvoyantes qu'elles soient ou non assistées par un animal. Des bandes d'éveil de vigilance sont implantées au droit des traversées pour piétons.*
- *La signalétique et les autres systèmes d'information sont accessibles aux personnes handicapées. ….*

➢ **Montgeron Environnement demande que le plan de réseau piéton soit identifié dans les plans locaux qui déclineront ce plan régional ainsi que les Plans de mise en accessibilité de la voirie et aménagement des espaces publics (PAVE) obligatoires depuis le 23 décembre 2009 dans les communes de France de plus de 1000 habitants**

3. Pas d'objectif chiffré pour la marche, et donc absence des tableaux de bord de suivi

Sans rappel à respecter la loi de 2005 pour l'accessibilité concernant la voirie et l'espace public, sans objectif chiffré de progression mis clairement en avant nous n'avons trouvé aucune volonté réelle de soutenir et développer ce mode de mobilité grand absent des objectifs du plan :

- ➢ La réduction de 15% des déplacements en voiture et à moto
- ➢ L'augmentation de 15% de la fréquentation des transports collectifs
- ➢ Le triplement du nombre de déplacements à vélo d'ici 2030

Où est l' objectif pour les piétons et PMR ?

Montgeron Environnement demande que le plan de mobilité régional comporte des objectifs précis et qu'ils figurent dans le tableau de bord de suivi du plan (longueur de voirie mise en accessibilité, diagnostics réalisés, nombre de non conformités traitées, PAVE conclus.)

4. Aucun financement n'est prévu pour « Placer le piéton au cœur des politiques »

Contrairement aux plans de financement pour développer la pratique du vélo, nous n'avons trouvé aucun financement fléché pour soutenir « les efforts importants qui doivent être consentis ».

Pourtant le retard pris pour respecter la loi de 2005 et mettre en place le réseau piétonnier en conformité, en particulier dans un rayon de 2km autour des gares et d'en assurer l'accessibilité, de même que la mise aux normes lors de tous travaux d'aménagement de la voirie, suppose des budgets très importants. C'est d'ailleurs cet argument que les collectivités locales mettent en avant pour justifier le retard qu'elles ont pris.

Montgeron Environnement demande qu'un budget dédié à la mobilité piétonne soit clairement annoncé dans ce plan, avec un contrôle de conformité sur les marchés où intervient la Région qui pourrait être étendu à l'ensemble des marchés publics des collectivités territoriales.

5. En conclusion, l'importance de mettre en place des comités de suivi territoriaux

Il n'y a pas eu de concertation en amont du projet de Plan de Mobilité IDF. Il nous parait nécessaire et utile que des comités de suivi du plan de mobilité soient constitués aux différents échelons régional, communal et d'agglomération.

Montgeron Environnement demande que des comités de suivis territoriaux soient constitués et librement ouverts aux associations et citoyens volontaires en évitant, un processus de désignation par cooptation des élus comme cela a été le cas pour la composition du CODEV dans la commune de Montgeron et dans la communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine.

Mireille Fric, Présidente