

À Saint-Thibault-des-Vignes,
le 18 septembre 2024

Affaire suivie par :
Emilie MAUVIGNIER, emilie.mauvignier@siemu.fr
07-84-56-26-52

Objet : Avis du Syndicat Intercommunal d'Études des Mobilités Urbaines (SIEMU) de Marne-la-Vallée sur le projet de révision du PLU de la commune de Carnetin arrêté le 21 juin 2024

Monsieur le Maire,

Vous trouverez ci-joint l'avis du Syndicat Intercommunal d'Études des Mobilités Urbaines (SIEMU) de Marne-la-Vallée, en tant que Personne Publique Associée, portant sur le projet de révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Carnetin.

J'ai bien noté l'attention portée à la question des déplacements dans le projet arrêté du PLU de Carnetin avec une volonté de travailler notamment sur la préservation des liaisons piétonnes et cyclables.

Carnetin propose, par ailleurs, des développements urbains raisonnés en densification d'un tissu urbain déjà existant et situé à proximité immédiate des axes routiers structurants de la commune et des arrêts de transport en commun, garantissant ainsi un niveau optimal de desserte aux futurs habitants.

Le rapport de présentation et le PADD du PLU constatent en revanche, à plusieurs reprises, que le maillage des équipements et services est insuffisant sur la commune, ce qui entraîne des déplacements quasi-systématiques vers les communes alentours, plus longs et donc probablement effectués en voiture. Or, ce sujet constitue un axe majeur du SCOT de Marne et Gondoire.

Le foncier destiné à être urbanisé est en effet limité sur la commune. Toutefois, la commune aurait pu affirmer plus fortement la nécessité d'un minimum de mixité fonctionnelle au sein de l'OAP sectorielle de l'ancienne ferme afin de favoriser l'implantation d'un petit commerce de proximité. Ce dernier contribuerait à l'animation du centre-bourg et motiverait ainsi certains déplacements en modes actifs au sein de la commune, d'autant que celle-ci a récemment réalisé des travaux d'amélioration du confort et du partage de son espace public au droit de l'église.

Je note, par ailleurs, que la commune respecte les normes prescrites au PDUIF pour les emplacements automobiles et qu'elle se montre favorable à la recherche d'une mutualisation de celui-ci. Le rappel des obligations en matière de pré-équipement nécessaire à l'installation ultérieure de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables dans les parking est également bienvenu.

Enfin, la reprise de la réglementation récente sur le stationnement vélo et la prévision d'emplacements vélos munis de prises électriques au sein des nouveaux bâtiments concourent également à l'avènement de pratiques de mobilité plus durables.

En conclusion, les objectifs du PLU de Carnetin s'accordent avec les réflexions menées par le SIEMU dans une optique d'une mobilité plus favorable aux modes alternatifs. Le SIEMU émet donc un avis favorable sur le projet de PLU de Carnetin.

Mes équipes se tiennent à votre disposition pour échanger sur ce sujet si besoin.

Par la communication de cet avis, je confirme notre volonté de travailler ensemble pour améliorer la qualité des déplacements de nos administrés et d'œuvrer pour une mobilité plus durable. Je ne manquerai pas, de mon côté, de réaffirmer également cette volonté dans le cadre du suivi de la mise en œuvre du Plan Local des Mobilités sur le territoire du SIEMU.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes salutations distinguées.

Sinclair Vouriot

Président du SIEMU Marne-la-Vallée



Pièce jointe :

- Avis du SIEMU sur le projet de révision du PLU de la commune de Carnetin

Révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Commune de Carnetin

Avis du Syndicat Intercommunal d'Études des Mobilités Urbaines (SIEMU) de Marne-la-Vallée

*Affaire suivie par : Emilie Mauvignier, emilie.mauvignier@siemu.fr
Le 18 septembre 2024*

Le SIEMU s'est attaché à rédiger un avis sur le projet arrêté de PLU de la commune de Carnetin concernant directement ses compétences et son domaine d'intervention, à savoir les transports et les mobilités sur les territoires de Marne-et-Gondoire, Val d'Europe Agglomération et la commune de Favières.

Le syndicat avait déjà formulé des premières remarques écrites à l'issue de la réunion des PPA du 25 avril 2024. Le SIEMU précise qu'il s'est permis de réitérer les remarques déjà effectuées lors de la concertation lorsque celles-ci sont simplement positives ou lorsqu'elles n'ont pas donné lieu à des modifications du projet de PLU mais que le SIEMU souhaite les maintenir.

Avis général

Le PDUIF de 2014 mis au point par Ile-de-France Mobilités met l'accent sur la bonne intégration des problématiques de mobilité dans les PLU notamment ce qui concerne les aménagements de voirie, le partage de l'espace public et le dimensionnement du stationnement. Ces principes sont sur le point d'être réaffirmés dans le projet de révision du PDUIF, intitulé Plan des Mobilités en Ile-de-France (PDMIF).

Après analyse du dossier transmis, le SIEMU constate que la question des déplacements est bien abordée dans le projet arrêté du PLU de Carnetin avec une attention particulière portée à la préservation des liaisons piétonnes existantes.

Carnetin propose, par ailleurs, des développements urbains raisonnés en densification d'un tissu urbain déjà existant et situé à proximité immédiate des axes routiers structurants de la commune et des arrêts de transport en commun, garantissant ainsi un niveau optimal de desserte aux futurs habitants.

Le rapport de présentation et le PADD du PLU constatent en revanche, à plusieurs reprises, que le maillage des équipements et services est insuffisant sur la commune, ce qui entraîne des déplacements quasi-systématiques vers les communes alentours, plus longs et donc probablement effectués en voiture.

Le foncier destiné à être urbanisé est en effet limité sur la commune. Toutefois, le SIEMU regrette qu'il n'ait pas été davantage affirmé la nécessité d'un minimum de mixité fonctionnelle au sein de l'OAP sectorielle de l'ancienne ferme afin de favoriser l'implantation d'un petit commerce de proximité. Ce dernier contribuerait à l'animation du centre-bourg et motiverait ainsi certains déplacements en

modes actifs au sein de la commune, d'autant que celle-ci a récemment réalisé des travaux d'amélioration du confort et du partage de son espace public au droit de l'église.

En ce qui concerne le stationnement, la commune respecte les normes prescrites au PDUIF pour les emplacements automobiles et se montre favorable à la recherche d'une mutualisation de celui-ci. Le rappel des obligations en matière de pré-équipement nécessaire à l'installation ultérieure de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables dans les parkings est également bienvenu.

Enfin, la reprise de la réglementation récente sur le stationnement vélo et la prévision d'emplacements vélos munis de prises électriques au sein des nouveaux bâtiments concourent également à l'avènement de pratiques de mobilité plus durables.

En conclusion, les objectifs du PLU de Carnetin s'accordent avec les réflexions menées par le SIEMU et vont, pour la majorité, dans le sens d'une mobilité plus favorable aux modes alternatifs à la voiture sur la voirie de la commune et notamment de son centre-bourg.

Remarques sur le rapport de présentation

I. PRINCIPALES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC ET DE L'ÉTAT INITIAL DU SITE ET DE L'ENVIRONNEMENT

1. Le contexte supracommunal

C. Compatibilité avec les documents supra-communaux

c) Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (P.D.U.I.F.) et le Plan Local de Déplacements des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et communes environnantes

p. 22-23 : Le SIEMU salut l'intégration de la révision récente du Plan Local des Mobilités et la retranscription exacte des enjeux identifiés sur la commune de Carnetin.

2. Principales conclusions du diagnostic socio-économique

C. Le contexte économique de Carnetin

p.37-38 - Le SIEMU relève le fait que l'activité économique diminue sur la commune du fait du départ de plusieurs artisans depuis 2014. Cela vient renforcer un certain manque de mixité fonctionnelle sur la commune.

Il est également indiqué que "La commune de Carnetin ne comprend pas de commerces d'alimentation générale. Les communes avoisinantes disposent en revanche d'une offre suffisante pour les habitants. »

Or, la présence d'un maillage suffisant de commerces et de services de proximité dans les centres-bourgs permet de réduire la distance à parcourir pour accéder à ces générateurs de déplacement et donc limiter les besoins en déplacements motorisés au profit d'un usage plus important des modes actifs. Cela est d'autant plus important si la population est amenée à augmenter.

Nous ne pouvons donc qu'encourager la commune à faciliter l'implantation de services et commerces sur son propre territoire.

D. Le degré d'équipement et de services de la commune et sa couverture numérique

p.36 - Le SIEMU relève le développement en cours de la fibre optique sur la commune. Le développement des communications numériques devient, en effet, un levier important à une époque où la non-mobilité constitue également une solution pour réduire des émissions de gaz à effet de serre, grâce notamment aux possibilités de télétravail.

F. Besoins et enjeux

p. 39 - Au titre des arguments évoqués plus haut en vue de favoriser une mobilité plus durable, le SIEMU est totalement en accord avec les besoins et enjeux identifiés ici, à savoir :

- Maintenir et développer le niveau d'emplois sur le territoire,
- Maintenir les services et équipements existants, voire les développer,
- Poursuivre le développement des communications numériques.

3. Principales conclusions de l'analyse de l'état initial du site et de l'environnement

D. Besoins et enjeux

p. 44 – Les besoins et enjeux identifiés ici dans la catégorie « Transports » nous semblent en accord avec les enjeux identifiés dans le PLM 2023-2027 en ce qui concerne la commune de Carnetin.

III. ANALYSE DÉTAILLÉE DU PAYSAGE, DU CADRE DE VIE ET DU FONCTIONNEMENT URBAIN

3. Le fonctionnement urbain

A. Les modes de déplacement

p. 126 – La ligne 15, mentionnée dans le paragraphe situé sous le graphique des modes utilisés pour de rendre au travail, est devenue la ligne 2291 depuis le 22 avril 2024. Nous encourageons la commune à mettre à jour cette mention comme cela a été fait à d'autres endroits du rapport.

C. Espaces résiduels et inventaire des capacités de stationnement, et des possibilités de mutualisation de ces capacités

o Espaces résiduels

p.128 - La valorisation des espaces résiduels concourt à améliorer l'aspect qualitatif de l'espace public et, ainsi, à créer un cadre de vie plus favorable aux modes actifs. Ces actions incitent, en effet, les habitants à investir davantage l'espace public et à parcourir le village au travers de la pratique du vélo ou de la marche.

o Stationnement

p. 128 – Le faible nombre de poches de stationnement implique que les administrés se stationnent au sein de leur parcelle privée ou sur un stationnement sur voirie.

Nous entendons le fait que la commune ne semble pas identifier de problématique particulière en lien avec ce phénomène.

Néanmoins et bien que ce sujet ne concerne pas directement le PLU, il nous paraît important de rappeler que cette pratique, consommatrice d'espace public, peut parfois contraindre la mise en accessibilité de ce dernier, notamment du fait de l'impossibilité d'élargir des trottoirs trop étroits (pour rappel, un trottoir est considéré comme accessible à partir d'1m40 de largeur libre de tout obstacle).

Par ailleurs, nous avons bien noté la prise en compte des difficultés rencontrées par les bus qui peinent à croiser d'autres véhicules arrivant en sens inverse sur la rue Albert Mattar.

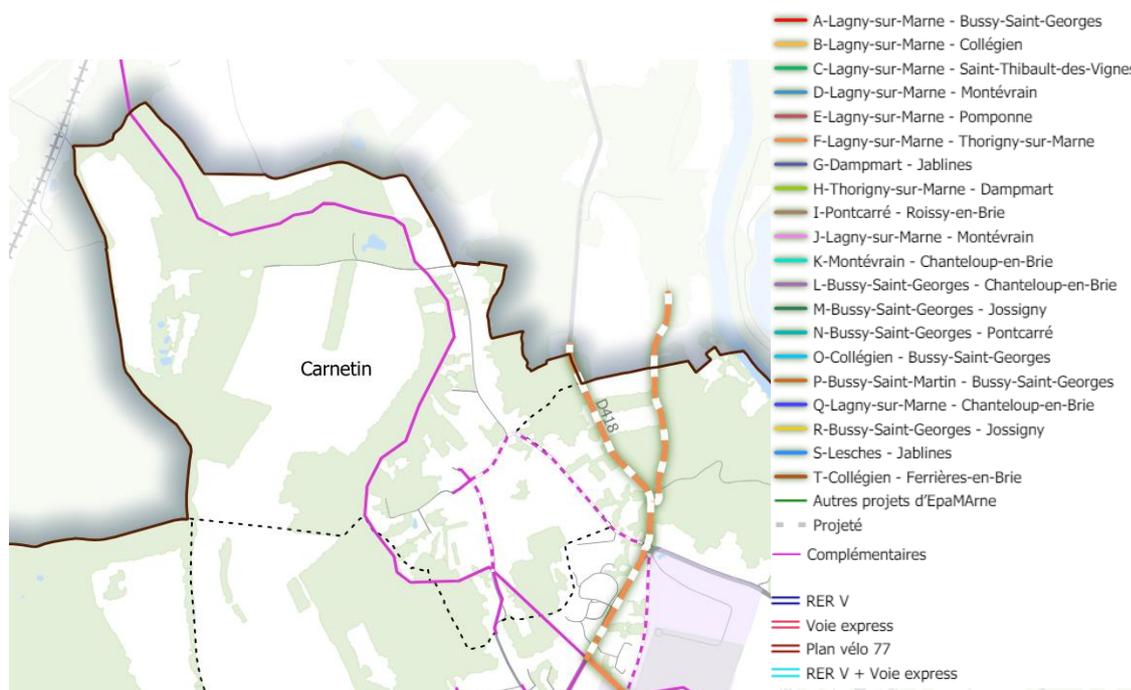
Mise à part la suppression du stationnement sur voirie, la matérialisation des places au sol permettrait de réserver des sas permettant aux voitures ou aux bus (selon le côté de voirie privilégié) de se ranger afin de laisser passer les véhicules en sens inverse.

Le SIEMU note par ailleurs les efforts réalisés par la commune pour empêcher le stationnement des véhicules dans le virage La Croix / Albert Mattar (marquage jaune) et ainsi favoriser la giration des bus.

D. Les cheminements et liaisons cyclables

o Liaisons cyclables

p. 135 - Sauf erreur de notre part, la CAMG a approuvé la révision de son schéma directeur des liaisons douces le 20 mars 2023. Sans présager de leur état d'avancement actuel, quelques projets de liaisons complémentaires, sous maîtrise d'ouvrage communale, avaient semble-t-il été identifiés sur le territoire de Carnetin. Il n'y a en revanche et effectivement pas de projet de liaison portée par l'intercommunalité sur la commune.



Source : SDLD – Itinéraires armature et complémentaires – 2023

- *Les lignes ferroviaires*

p.135 – Le bus 15, de nouveau mentionné dans ce paragraphe, est devenue la ligne 2291 depuis le 22 avril 2024. Nous encourageons la commune à mettre à jour cette mention comme cela a été fait à d'autres endroits du rapport.

Remarques sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

II. PRESERVER ET AMELIORER LE CADRE DE VIE ET LE FONCTIONNEMENT URBAIN

B. Favoriser les déplacements doux et valoriser les activités de loisirs

1) Favoriser les modes de transport doux

p. 7 – Les principes évoqués dans ce paragraphe (favoriser les modes doux et les transports en commun, l'encouragement au covoiturage et à l'autopartage, le développement des bornes de recharge électrique, l'accessibilité de l'espace public) vont tous dans le sens d'une mobilité plus durable et correspondent aux enjeux identifiés dans le PLM sur les communes de la même typologie que celles de Carnetin.

Le SIEMU salue également les efforts de la commune pour la requalification de ses espaces publics, notamment à proximité de l'église.

2) Préserver les chemins du territoire en vue notamment de favoriser les activités de loisirs

3) Préserver et valoriser les espaces paysagers et de loisirs

p. 10 - Les réflexions menées autour de la préservation des chemins et espaces de loisirs du territoire contribuent à créer un cadre de vie agréable pour les habitants les incitant à rechercher des espaces de loisirs à proximité immédiate des lieux d'habitation. Aussi, cette orientation participe indirectement à l'avènement d'une mobilité plus durable.

III. FAVORISER UN RENOUVELLEMENT URBAIN DURABLE POUR LE DEVELOPPEMENT DE L'HABITAT ET DES ACTIVITES

A. Développer et diversifier l'offre d'habitat au sein du tissu urbain

p.9 – La commune propose un développement urbain réfléchi, en densification du tissu existant et donc à proximité immédiate des axes routiers structurants de la commune et des arrêts de transport en commun, garantissant ainsi un niveau optimal de desserte aux futurs habitants.

En ce sens, les orientations prises par la commune dans son PADD vont dans le sens des objectifs du PDUIF et du PLM.

B. Développer les activités économiques et l'offre d'équipements

1) *Développer et pérenniser l'offre d'équipements*

2) *Développer les activités économiques*

p.10-11 - Comme évoqué plus haut, le maintien ou le renforcement de la trame des équipements publics, commerces et services en lien avec le développement de la commune permet d'éviter le phénomène de « ville-dortoir » et de favoriser les déplacements de courte distance animant ainsi les rues et limitant le recours aux modes motorisés.

Le SIEMU encourage donc la commune à agir en faveur d'une plus grande mixité fonctionnelle au travers des quelques développements envisagés, notamment sur le corps de ferme comme indiqué dans le schéma du PADD.

Remarque sur les orientations d'aménagement et de programmation

I. ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP) THÉMATIQUE POUR LA PRISE EN COMPTE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS LA MISE EN OEUVRE DE PROJETS URBAINS ET DE CONSTRUCTIONS

C. Le confort et la santé

• *Favoriser le confort acoustique :*

o Limiter le bruit lié aux véhicules à moteur (par exemple, optimiser les flux de trafic et avoir recours à des aménagements favorisant la limitation de vitesse et le bruit).

p. 7 – Le SIEMU souhaite alerter la commune sur le fait que les aménagements envisagés devront être pensés de manière à ne pas impacter, dans le même temps, la performance des bus, nécessaire pour constituer un moyen efficace et concurrentiel de déplacement alternatif à la voiture individuelle, celle-ci étant source de nuisances (bruit, pollution locale, consommation d'espace public etc.).

IV. ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SECTORIELLE

A. Secteur de « L'ancienne ferme »

3. *Programmation*

p.19 – Comme indiqué plus haut, le foncier urbanisable étant finalement assez rare sur son périmètre, le SIEMU incite la commune à prévoir un minimum de mixité fonctionnelle lorsqu'elle en a l'opportunité. Comme indiqué lors de la réunion des PPA du 25 avril, le SIEMU préconise de prévoir de l'activité sur l'OAP de l'ancienne ferme comme cela est autorisé et de ne pas envisager un programme 100% logements.

I. REGLES ET DISPOSITIONS COMMUNES A TOUTES LES ZONES

Article 8 – Edification des clôtures

L'aspect extérieur des clôtures (hauteur, transparence, couleurs) pourrait éventuellement faire l'objet de prescriptions architecturales dans le souci d'éviter des clôtures trop hautes, et/ou comportant trop de parties pleines (clôtures bordant les sentes piétonnes et les itinéraires cyclables à préserver).

Article 18 – Normes relatives au stationnement

1 - Principes

p. 11 – Dans une optique de meilleur partage de l'espace public au profit des modes alternatif à la voiture, le SIEMU confirme la nécessité de prévoir des modalités de stationnement des véhicules en dehors des voies publiques, au sein de l'opération urbaine.

2 – Stationnement des véhicules motorisés

a) Modalités et principes généraux

p. 11 – Le SIEMU salue le principe de mutualisation du stationnement évoqué ici afin d'éviter toute artificialisation inutile et incitation à la motorisation des ménages
Le rappel des obligations en matière de pré-équipement nécessaire à l'installation ultérieure de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables est également bienvenu.

b) Normes de stationnement

Constructions à destination d'habitation (logement, hébergement) :

p.12 – Au regard du taux de motorisation moyen de la commune calculé à 1,59 véhicules par ménage, les ratios fixés dans ce paragraphe sont compatibles avec la norme plancher maximale prescrite par le PDUIF (1,5*taux de motorisation).

Constructions à destination de bureaux :

p. 13 - Le ratio inscrit est conforme à celui du PDUIF.

3 - Stationnement des véhicules non motorisés

Stationnement des vélos

p.13 à 15 – Le SIEMU constate la bonne prise en compte de la réglementation la plus récente en la matière, à savoir l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments.

La commune prévoit des dispositifs fixes pour la stabilisation et l'attache des vélos ainsi que la mise à disposition de prises électriques. Si elle le souhaite, elle peut également préconiser d'autres règles volontaristes comme par exemple, une surface minimum du local vélo en habitat collectif (ex : 10m²),

la distinction de tout autre local (poubelle ou autre), une part des places à dédier à des vélos spécifiques (cargo etc.) et devant donc disposer de dimensions particulières etc.

II. REGLES ET DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES URBAINES

CHAPITRE 1 : REGLES ET DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE UA

Section 1 – destination des constructions, usages des sols et natures d’activité

1-3 – Mixite fonctionnelle et sociale

p. 32 – Bien qu’il y ait peu de tissu économique à préserver aujourd’hui dans les zones UA, il peut paraître dommage de ne pas réaffirmer ici la volonté de la commune de davantage de mixité fonctionnelle.

Section 2 – Caractéristiques urbaines, architecturales, environnementales et paysagères

2-1 – Volumétrie et implantation des constructions

Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

p.33 - Il est possible d’agir sur l’implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques pour accroître le sentiment de sécurité des modes actifs. Ex : pans coupés pour les constructions d’angle afin de dégager une meilleure visibilité au niveau des carrefours et des espaces plus importants pour les piétons, recul des constructions suffisant par rapport à la voirie pour permettre un meilleur partage de l’espace public.

III. REGLES ET DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES A URBANISER

CHAPITRE 2 : REGLES ET DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE 1AU

SECTION 1 – DESTINATION DES CONSTRUCTIONS, USAGES DES SOLS ET NATURES D’ACTIVITE

p. 52 – Comme indiqué plus haut et d’autant plus en ce qui concerne les zones à urbaniser, il est dommage de ne pas réaffirmer ici la volonté de la commune de favoriser une mixité fonctionnelle afin de limiter les besoins de déplacements motorisés des futurs habitants vers d’autres commerces et services extérieurs. Le développement et la pérennisation des activités économiques et de l’offre d’équipements sont pourtant des enjeux identifiés dans le rapport de présentation et dans le PADD.