



Secteurs 3 et 4 de
Marne-la-Vallée et
communes environnantes



Plan Local des Déplacements

Phase 3

Programme d'actions

Version définitive approuvée après enquête publique



Strasbourg
Toulouse
Genève

ROLAND RIBI & ASSOCIES
Ingénieurs-conseils et urbanistes s.à.r.l.

15, avenue de la Paix, 67000 Strasbourg
Téléphone: 03 90 41 28 10 Télécopie: 03 90 41 28 11
E-mail: strasbourg@rra.fr



Direction
départementale
de l'équipement
de Seine-et-Marne



Sommaire

Partie A : Contexte et objectifs	2
1. Rappel des éléments structurants en matière de déplacements.....	3
1.1 <i>La desserte en transports en commun des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et des communes environnantes.....</i>	<i>3</i>
1.2 <i>La hiérarchisation du réseau viaire : un des éléments essentiels du PLD et du programme d'actions.....</i>	<i>5</i>
2. Rappel des objectifs définis pour le PLD	7
3. Contexte de l'élaboration du programme d'actions	8
3.1 <i>Définition des termes employés pour décrire les différents rôles des acteurs.....</i>	<i>8</i>
3.2 <i>Note sur l'évaluation temporelle et financière.....</i>	<i>8</i>
Partie B : Tableaux de synthèse des actions	2
Partie C : Programme d'actions détaillé	2
Détail des actions pour atteindre l'objectif n°1 : Faire des transports publics une véritable priorité.	16
Détail des actions pour atteindre l'objectif n°2 : Développer l'usage des modes alternatifs à la voiture.	39
Détail des actions pour atteindre l'objectif n°3 : Adapter la voirie aux usages voulus et limiter les nuisances.	48
Détail des actions pour atteindre l'objectif n°4 : Assurer la cohérence entre les projets d'urbanisme et de voirie et le PLD.	57
Détail des publics concernés et des types d'intervention.....	68

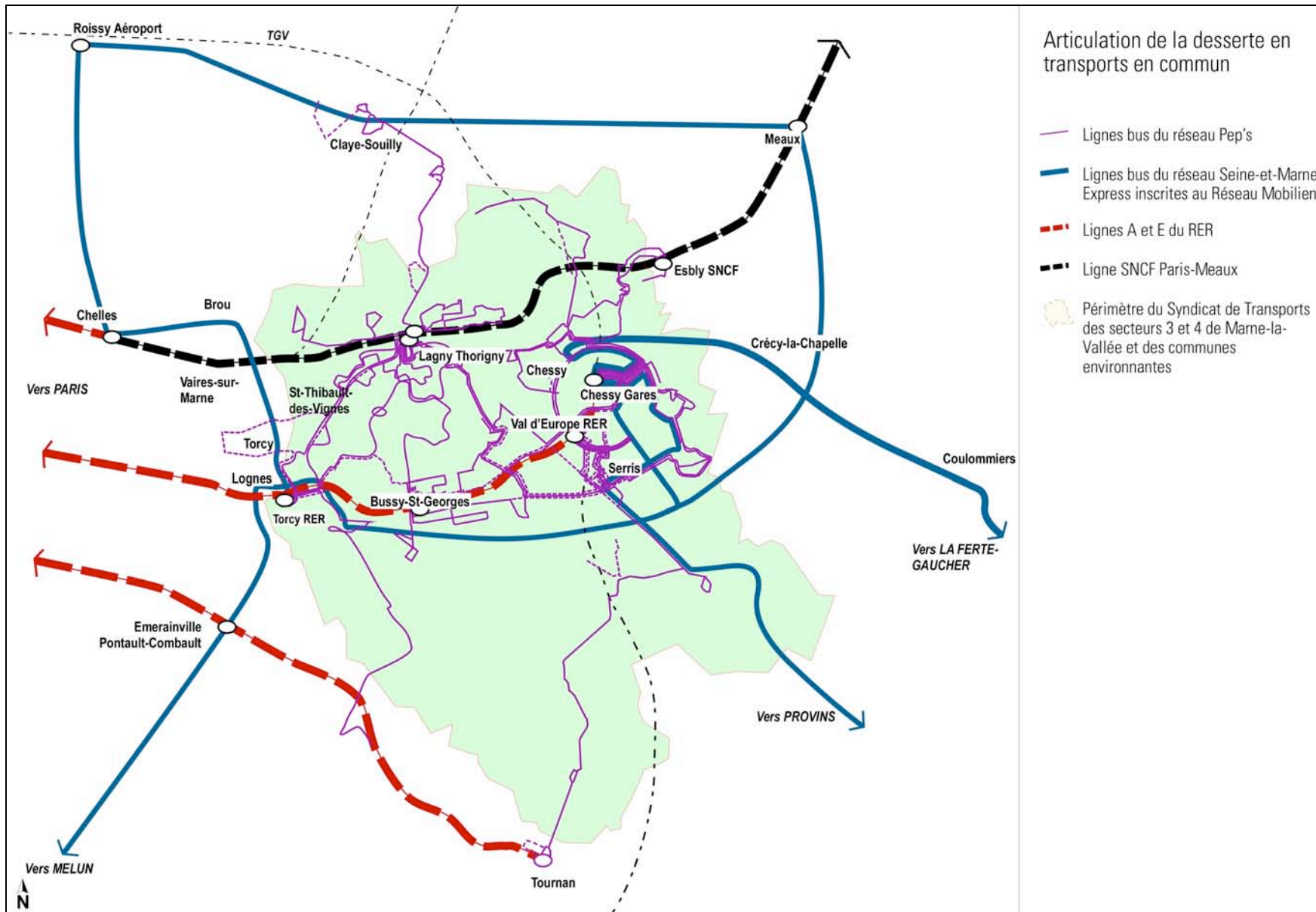
Partie A : Contexte et objectifs

1. Rappel des éléments structurants en matière de déplacements

1.1 La desserte en transports en commun des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et des communes environnantes

La desserte en transports en commun des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et des communes environnantes est le fruit de l'articulation des offres suivantes :

- le réseau ferré : RER A, RER E, ligne SNCF Paris-Meaux ;
- le Réseau de bus Mobilien : lignes départementales Seine-et-Marne Express ;
- le réseau de bus Pep's : lignes intercommunales au sein du périmètre du Syndicat de Transports des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et des communes environnantes ;
- d'autres lignes de bus reliant les bassins voisins.



1.2 La hiérarchisation du réseau viaire : un des éléments essentiels du PLD et du programme d'actions

Le réseau viaire présente des dysfonctionnements importants :

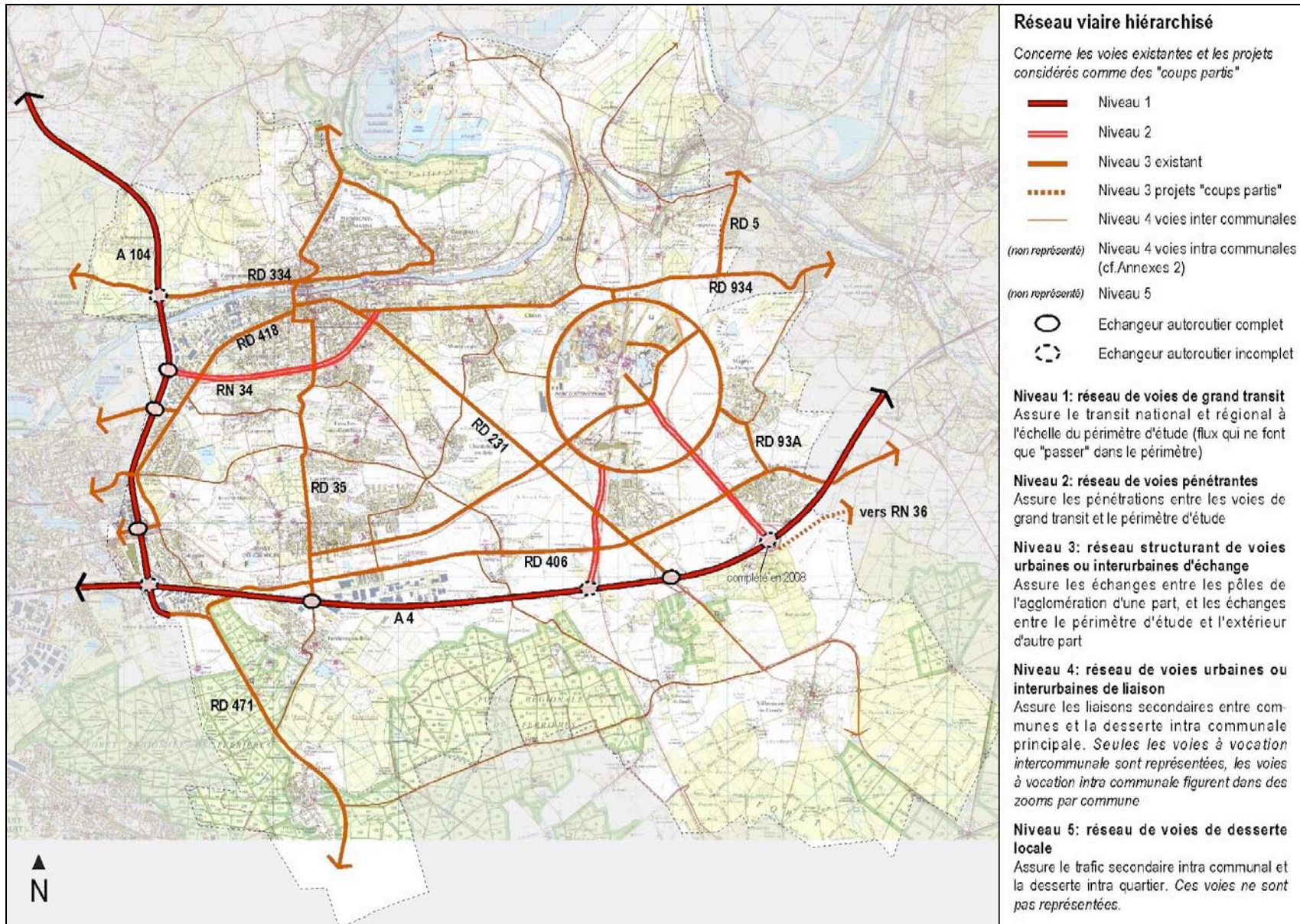
- des problèmes « d'usage » (charges de trafic importantes sur des axes peu adaptés ; accidentologie) ;
- des problèmes de maillage du réseau ;
- des problèmes de lisibilité et de jalonnement : il est difficile de savoir « spontanément » si on est ou pas sur un axe principal, les carrefours banalisés et le grand nombre de ronds-points perturbant la compréhension des itinéraires ;
- des difficultés pour faire cohabiter sur le même espace les voitures et les modes de déplacements alternatifs, mais aussi les circulations agricoles.

Il est ainsi apparu essentiel de se préoccuper de **la hiérarchisation du réseau viaire pour mettre en adéquation le traitement de la voie et les fonctions qu'elle assure dans le réseau, ou que l'on souhaite lui faire assurer**. Cette hiérarchisation ne concerne pas uniquement la circulation routière, mais aussi (et surtout) les modes alternatifs (bus, vélo, marche) pour se conformer aux objectifs du PDUIF.

Les principes de hiérarchisation du réseau viaire ont été définis lors de la phase 2 du PLD. Nous rappelons ci-après le schéma validé à l'échelle des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et des communes environnantes (cf. carte ci-après). La hiérarchisation du réseau viaire a également été déclinée à l'échelle communale.

Ce travail constitue un des éléments essentiels à la définition :

- de la **charte de qualité** des axes de voirie, élaborée et validée lors de la première étape de la Phase 2 ;
- du **réseau « objectif » bus**, élaboré et validé lors de la deuxième étape de la Phase 2 ;
- du schéma du **réseau cyclable structurant**, élaboré et validé lors de la deuxième étape de la Phase 2.



2. Rappel des objectifs définis pour le PLD

Le travail de diagnostic et les différentes séances de concertation avec les partenaires (comité technique, comité local plénier, ateliers thématiques) ont permis de mettre en évidence quatre grands objectifs pour le PLD des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et communes environnantes :

- **Objectif n°1 : Faire des transports publics une véritable priorité.** Il s'agit d'atteindre l'un des objectifs principaux du Plan de Déplacements Urbain d'Ile de France (PDUIF), renforcé par la loi Solidarité Renouvellement Urbain (SRU), qui propose de favoriser le développement des transports collectifs, de les rendre plus performants et attractifs face à la voiture afin d'engager un report modal de la voiture vers les déplacements collectifs ;
- **Objectif n°2 : Développer l'usage des modes alternatifs à la voiture.** Les modes alternatifs à la voiture individuelle regroupent un ensemble de pratiques : le vélo, la marche à pied, les rollers mais aussi le covoiturage ou l'auto-partage. Ils sont un enjeu important pour l'avenir de nos villes, car ils produisent moins de pollution et apportent de grands bénéfices en termes de convivialité, de qualité de vie et de santé. Aujourd'hui la pratique des modes alternatifs est peu répandue dans le périmètre d'étude malgré un potentiel important. Il s'agit donc ici d'encourager et de réunir des conditions favorables à la pratique des modes alternatifs ;
- **Objectif n°3 : Adapter la voirie aux usages voulus et limiter les nuisances.** Le réseau viaire souffre d'un manque de lisibilité et d'un maillage incomplet, notamment pour les liaisons transversales entre secteurs. De plus, la place donnée à la voiture sur le réseau viaire est prépondérante, que ce soit pour les véhicules en circulation ou pour le stationnement. Cette fonction « dominante » a produit de nombreux dysfonctionnements (difficulté de circulation, problèmes de cohabitation entre modes, insécurité routière, nuisances). Il s'agit ici de réduire les dysfonctionnements du réseau viaire et de rééquilibrer la répartition entre les différents modes de déplacements ;
- **Objectif n°4 : Assurer la cohérence entre les projets d'urbanisme et de voirie et le PLD.** Dans le périmètre d'étude, la coopération entre les différents partenaires n'est pas toujours optimale. Le manque de communication et le cloisonnement des nombreux acteurs entraînent des dysfonctionnements (manque de coordination, problème d'anticipation, manque de vision globale) qui ont un impact sur la qualité des projets mais aussi sur une bonne intégration des différents modes de déplacements, et font que les modes alternatifs (notamment les transports publics) ne sont pas attractifs pour les nouvelles zones urbanisées. Il s'agit donc ici d'instituer une véritable stratégie de mise en cohérence entre les projets et les objectifs du PLD et du PDUIF, de manière à produire des projets de qualité intégrant tous les modes de déplacements, à assurer un développement plus cohérent de l'urbanisme et des transports et à donner aux transports en commun un « coup d'avance ».

3. Contexte de l'élaboration du programme d'actions

3.1 Définition des termes employés pour décrire les différents rôles des acteurs

Chacune des fiches d'action désigne au moins un **maître d'ouvrage**, un **coordinateur** et des **partenaires associés**.

- le **maître d'ouvrage** est l'acteur qui prend en charge l'action de la fiche. Dans certains cas, une même fiche décrit plusieurs sous-actions qui ont des maîtres d'ouvrage différents. Ceux-ci sont précisés pour chaque sous-action.
- le **coordinateur** assure la coordination des différentes actions du PLD, et veille à leur cohérence géographique. Dans la plupart des cas, le coordinateur est le Syndicat de Transports des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et des communes environnantes, en charge du PLD.
- les **partenaires associés** sont les acteurs qui doivent être consultés pour la bonne exécution de l'action.

3.2 Note sur l'évaluation temporelle et financière

Trois termes de mise en œuvre des actions ont été distingués :

- court terme : 2007 à 2009
- moyen terme : 2010 à 2012
- long terme : 2013 et au-delà

Lorsqu'il est possible de l'évaluer, le coût de l'action est indiqué. Les coûts non précisés devront être déterminés au fur et à mesure de l'avancement de la mise en œuvre des actions.