

SMIEP de la Vallée du Grand Morin

PLAN LOCAL DE DEPLACEMENTS



Projet arrêté le 21 mars 2007

SOMMAIRE

OBJECTIFS ET SCENARIOS	4
1 - Les objectifs	4
2 - Les scénarios	6
INTRODUCTION	9
1 - Le PLD : une déclinaison locale du PDU Ile de France	9
2 - Contexte territorial	12
I - SE DONNER LES MOYENS DE METTRE EN ŒUVRE LE PLD	14
Le contexte institutionnel des transports publics	14
1 - Se doter d'un EPCI Déplacements	16
2 - Le périmètre d'intervention	17
II - DEVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS	18
1 - Renforcer la ligne ferrée Esbly - Crécy	18
2 - Renforcer l'attractivité des gares existantes	20
3 - Faciliter l'accès des habitants du territoire au réseau ferroviaire	23
4 - Hiérarchiser le réseau de bus du SMIEP	24
5 - Restructurer le réseau au fur et à mesure des opportunités	27
6 - Prévoir le stationnement des actifs pendulaires de la ligne 19	30
7 - Désenclaver la gare routière de Chessy	31
8 - Améliorer l'accès et l'accueil au pôle de la gare de Trilport	34
9 - Renforcer l'attractivité du réseau de bus par une meilleure qualité des arrêts et de l'information	35

10 - Favoriser un urbanisme durable.....	42
11 - Offrir une cohérence institutionnelle au transport public	44
III - CREER LES CONDITIONS DE LA SECURITE ROUTIERE	45
1 - Hiérarchiser la voirie.....	45
2 - Mettre en œuvre les échangeurs prévus pour favoriser l’apaisement de la voirie locale	48
3 - Mettre en œuvre les nouvelles voiries permettant l’apaisement de la circulation dans les bourgs.....	49
4 - Faciliter l’usage cohérent du réseau de voirie hiérarchisé	51
5 - Aménager les traversées de bourgs	53
6 - Réduire l’accidentologie par des aménagements de sécurité.....	55
IV - FAVORISER LES DEPLACEMENTS DOUX	58
1 - Définir un plan cyclable sur le territoire	58
2 - Mener une politique de stationnement favorable aux piétons et aux commerces.....	64
3 - Mener une politique globale de valorisation des modes alternatifs à la voiture auprès des scolaires.....	67
4 - Réaliser des PDE dans les établissements ou zones d’activités de plus de 500 salariés	68
5 - Améliorer l’accessibilité de la ville pour les personnes à mobilité réduite	69
TABLEAUX RECAPITULATIFS.....	71

OBJECTIFS ET SCENARIOS

Le SMIEP de la Vallée du Grand Morin a entrepris l'élaboration de son Plan Local des Déplacements (PLD), sur un territoire comptant environ 33 500 habitants en 2005 et un peu plus de 5 000 emplois (données 1999). Ce territoire, à caractéristiques essentiellement rurales, possède donc de forts liens – et une forte dépendance – avec les territoires qui l'environnent, notamment le Pays de Meaux et Marne la Vallée.

1 - LES OBJECTIFS

Les objectifs déclinés dans le PLD portent sur 4 thèmes :

- **Se donner les moyens de mettre en œuvre le PLD**

Cette étape est indispensable. La spécificité de l'Île de France en matière d'organisation des transports induit, en l'état actuel, un manque de compétences de la part des communes ou groupements de communes, qui ne peuvent donc décider librement de l'organisation générale des déplacements sur leur territoire. Ce problème se pose essentiellement pour les transports publics, mais aussi pour les autres modes de déplacements. Le SMIEP pourra se doter de compétences complémentaires pour mettre en œuvre la politique décidée dans le cadre du PLD.

- **Développer l'usage des transports publics**

Le territoire bénéficie actuellement d'une gare sur la ligne Paris – Meaux et de la ligne Esbly – Crécy. Il est également desservi par 18 lignes régulières de bus.

Du fait des moyens financiers limités des communes membres du SMIEP, une restructuration lourde de l'offre de bus ne semble pas envisageable. Le réseau de bassin actuel ne peut être renforcé de complété en raison de la multipolarité de la desserte avec les territoires environnants.

En revanche, le PLD propose une série de mesures, à échelonner du court terme au long terme, portant sur le réseau ferré comme sur l'offre de bus et visant pour certaines une amélioration rapide de la lisibilité du réseau, de son confort, de sa fiabilité, pour d'autres des améliorations structurelles de l'offre ferrée dont le prochain Schéma Directeur pourra se faire l'écho.

- **Créer les conditions de la sécurité routière**

Le diagnostic a permis de mettre en évidence un ensemble de dysfonctionnements sur le territoire qui conduit à une forte insécurité routière.

Le PLD propose donc de hiérarchiser la voirie – en tenant compte des projets – de manière à réserver la voirie locale au seul trafic local et à la sécuriser par un ensemble de mesures d'apaisement de la circulation, dans les bourgs ou aux intersections dangereuses.

- **Favoriser les déplacements doux**

L'usage du vélo est peu développé sur le territoire. Il existe cependant un potentiel dans la vallée et sur le secteur de la confluence, du fait du niveau d'urbanisation et d'équipements sur ces axes, du cadre agréable offert par la vallée du Grand Morin et du niveau d'échanges à moyenne distance qui existe déjà. La marche est utilisée pour les déplacements de proximité (actifs travaillant dans leur commune) des communes les plus peuplées du territoire.

Le PLD doit permettre de développer l'usage du vélo, en ciblant particulièrement les déplacements domicile – collège et l'ensemble des déplacements effectués dans la vallée. Il propose également d'offrir les conditions permettant d'évoluer dans un environnement urbain agréable, favorable aux déplacements piétons et aux commerces.

Enfin, le PLD prend en compte l'obligation d'offrir une ville accessible aux personnes à mobilité réduite.

2 - LES SCENARIOS

Nous proposons ici plusieurs types de scénarios, car l'interdépendance entre choix en matière de voirie, de transport public et de déplacements doux est relativement faible.

a) En matière de voirie

Scénario « fil de l'eau »

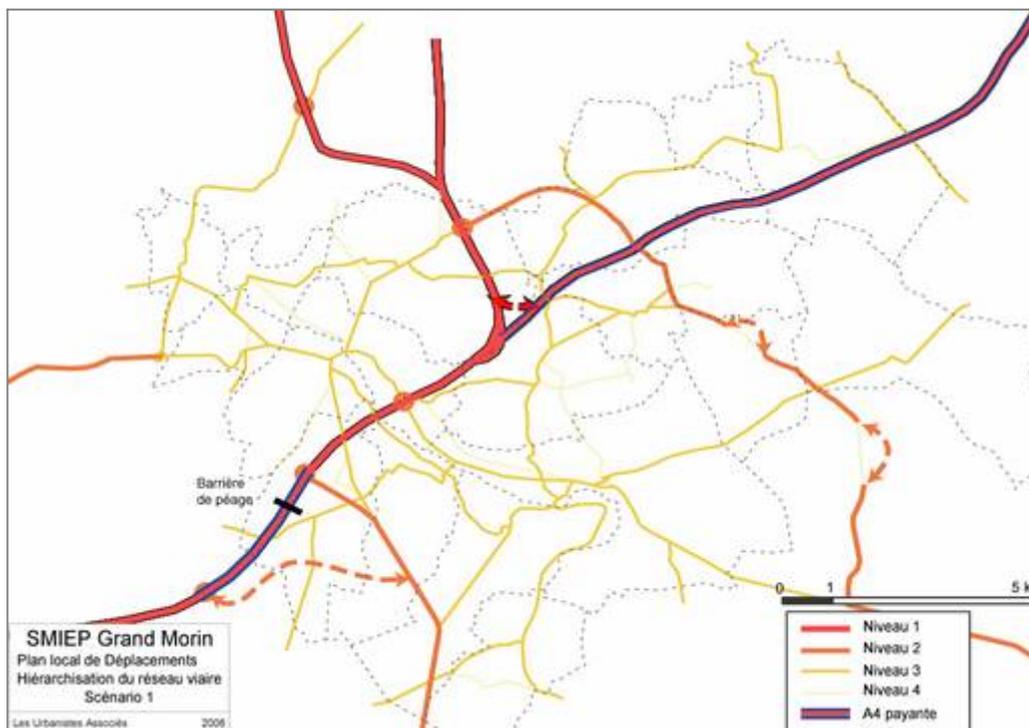
Ce scénario correspond à la situation future du territoire en l'absence de politique volontariste menée en matière de gestion des déplacements.

L'autoroute reste à un prix trop élevé en comparaison du service rendu (tronçon payant très court). De ce fait, la congestion continue d'augmenter dans la vallée, de même que la circulation diffuse sur le plateau. Les projets arrêtés par ailleurs seront mis en œuvre, mais ils n'ont pas été définis dans une logique d'apaisement de la circulation sur le territoire et ne suffisent pas à eux seuls à répondre à l'objectif de baisse de l'insécurité routière.

Scénario de hiérarchisation cohérente de la voirie

Une condition favorable à la mise en œuvre de ce scénario consiste en la baisse du tarif de l'autoroute A4, afin que la voirie locale et les bourgs ne soient plus engorgés par les trafics de shunt.

Des mesures d'apaisement des bourgs permettant d'y améliorer la qualité de vie et la sécurité peuvent être mises en place. La RN 34, par exemple, fait ainsi l'objet d'une requalification sur son ensemble.



b) En matière de transport public

Scénario « fil de l'eau »

Ce scénario correspond à la situation future du territoire en l'absence de politique volontariste menée en matière de gestion des déplacements.

Des aménagements qualitatifs sont réalisés, ainsi que des améliorations ponctuelles de la desserte des lignes, au fur et à mesure des opportunités.

Ces améliorations contribuent à améliorer la lisibilité et le confort du réseau mais ne permettent pas un saut qualitatif apte à un retournement des tendances modales.

Il est important de souligner que l'augmentation des encombrements engendre une augmentation des temps de parcours des lignes de bus, ce qui induit une diminution des recettes des transporteurs. Les communes devront alors augmenter leur subvention aux lignes conventionnées afin de maintenir une offre constante.

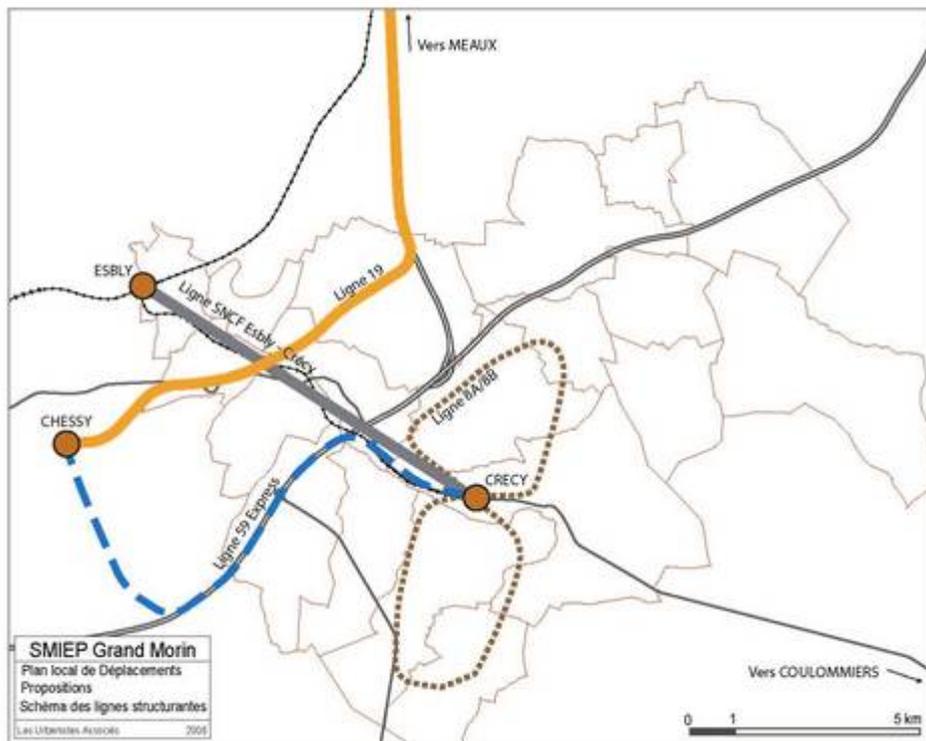
Scénario de renforcement de l'offre structurante sur le territoire

Dans ce scénario,

- la ligne 067 067 019 (Meaux – Chessy – Serris) voit son offre améliorée
- une sous-ligne de la ligne 067 067 059 (Crécy – Chessy) offre une liaison directe entre les 2 terminus
- la ligne ferrée Esbly – Crécy est renforcée
- la ligne 8A / 8B maintient son rôle de desserte de bassin

Les conditions de réalisation de ce scénario sont

- l'inscription de la ligne 19 au réseau principal d'Ile de France,
- la création d'un point de croisement à St Germain pour la ligne Esbly – Crécy,
- et enfin la création de parkings relais pour la ligne 19 et l'extension du parc relais existant à Crécy qui devient alors un nœud modal.



Hypothèse de long terme : renforcement et extension du réseau ferré

Deux créations majeures évoquées lors d'études externes au territoire du SMIEP et susceptibles d'être mises en œuvre interviennent dans cette hypothèse :

- une gare supplémentaire entre Esbly et Meaux
- le prolongement du RER A vers Meaux

La mise en œuvre du cadencement ferroviaire en Ile de France, actuellement envisagée pour accroître la capacité du réseau, conduira à offrir à toutes les gares d'une même ligne une desserte équivalente.

Le réseau de bus serait alors restructuré pour desservir cette nouvelle gare multimodale.

c) En matière de modes doux et d'espaces urbains

La place prépondérante de la voiture et la croissance des besoins en stationnement altèrent le cadre de vie des bourgs et la qualité des déplacements des piétons et cyclistes. L'urbanisation diffuse du territoire favorise par ailleurs l'usage de la voiture.

La plupart des mesures proposées peuvent être mises en œuvre sans coûts importants ou avec l'aide de partenaires extérieurs.

Elles auront un impact d'autant plus positif que les mesures concernant la réduction de la place de la voiture auront été volontaristes.

INTRODUCTION

1 - LE PLD : UNE DECLINAISON LOCALE DU PDU ILE DE FRANCE

a) Cadre institutionnel du PLD

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) a initié la notion de «Plan de Déplacements Urbains» (PDU) en 1982. La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) l'a confirmée en 1996, précisant les orientations qui doivent guider l'élaboration d'un PDU et ses modalités de réalisation. Elle les a également rendus obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

À l'instar des grandes agglomérations françaises, l'Ile-de-France est dotée depuis le 15 décembre 2000 d'un Plan de Déplacements Urbains. Il a été élaboré sous la conduite de l'État, en collaboration avec les collectivités locales, les professionnels du transport, les acteurs économiques, les associations et soumis à enquête publique, au cours de laquelle les Franciliens qui le souhaitent ont pu s'exprimer. **Le PDU fixe des objectifs pour répondre aux besoins de mobilité des habitants tout en préservant leur santé et leur environnement.**

Le PDU Ile de France a décliné ses objectifs en actions. Si certaines sont mises en oeuvre au niveau régional, le PDU a aussi fixé des actions qui n'ont de sens que déclinées localement. C'est pourquoi il prévoit que des "PLD sont élaborés sur la base des orientations fixées au niveau régional". Désormais, la transcription des orientations du PDU à un niveau local pertinent se fait au travers des PLD. En effet, le législateur, prenant en compte la spécificité de la région Ile de France et notamment l'impossibilité de définir à l'échelle régionale l'ensemble des éléments contenus dans un PDU a introduit dans la loi SRU (2000) une modification de la LOTI, prévoyant l'élaboration de documents précisant le PDU : "En région Ile de France, le Plan de Déplacements Urbains peut être complété, en certaines parties, par des Plans Locaux de Déplacements qui en détaillent et précisent le contenu". Le Plan Local de Déplacements est donc une déclinaison locale du Plan de Déplacements d'Ile de France.

b) Les objectifs du PDU

Objectifs généraux

Ces objectifs, fixés par la LOTI, puis modifiés et complétés par la LAURE et la loi SRU, portent sur :

1° **L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements**, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place

un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste.

2° La diminution du trafic automobile

3° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied.

4° L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération y compris les infrastructures routières nationales et départementales, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en oeuvre d'actions d'information sur la circulation.

5° L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement, et notamment les zones dans lesquelles la durée maximale de stationnement doit être réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, la politique de tarification à établir, en relation avec la politique de l'usage de la voirie, en matière de stationnement sur voirie et en matière de parcs publics, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, et tendant notamment à favoriser le stationnement des résidents.

6° Le transport et la livraison des marchandises tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales. Il prévoit la mise en cohérence des horaires de livraison et des poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains. Il prend en compte les besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin notamment de limiter la congestion des voies et aires de stationnement. Il propose une réponse adaptée à l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et précise la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective d'offre multimodale.

7° L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.

8° La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie, favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes.

Objectifs « au-delà de la zone agglomérée dense »

Le PDUIF distingue deux types de zones : une zone agglomérée dense, et un territoire au-delà de cette zone, qui comprend la majeure partie de la grande couronne et dont fait partie le territoire du SMIEP de la Vallée du Grand Morin. Dans ce type de zone, le PDUIF vise "plus de centralité" en mettant en place une politique de déplacements à l'échelle du bassin de vie.

c) Les objectifs du PLD

Le PLD est un outil de planification locale des déplacements et doit contribuer à la mise en œuvre du PDU. Il doit permettre l'émergence d'un projet partagé sur l'ensemble du territoire concerné.

Tous les thèmes abordés dans le PDUIF ne sont pas obligatoirement traités dans les PLD. Cependant, les actions proposées doivent porter sur des opérations précises, compatibles avec les objectifs du PDU.

Le PLD du SMIEP de la Vallée du Grand Morin est élaboré sur un territoire situé au-delà de la zone agglomérée dense. De ce fait, certains thèmes du PDU, qui trouvent leur utilité sur des territoires denses, perdent de leur pertinence sur ce territoire. Ainsi, le thème du stationnement se trouve essentiellement abordé dans la partie traitant de la mise en valeur du patrimoine, car la pression sur le stationnement est faible, hormis en quelques points précis de la vallée.

Le PLD permet :

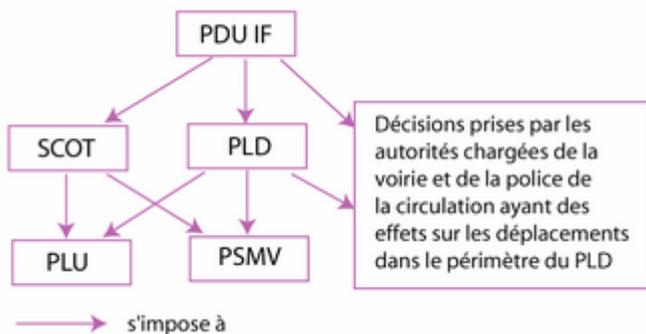
- ◆ d'agir sur les différentes réglementation (circulation, stationnement, itinéraires cyclables)
- ◆ d'agir sur la mise en œuvre simultanée des mesures d'aménagement, d'équipement, d'exploitation, de sensibilisation et de communication

L'élaboration du P.L.D. est l'occasion de répondre aux enjeux du développement durable et de permettre à chaque mode de trouver sa place.

d) Liens entre le PLD et les principaux documents d'urbanisme

Le PLD, une fois approuvé, a une valeur juridique et s'impose, en particulier, aux PLU.

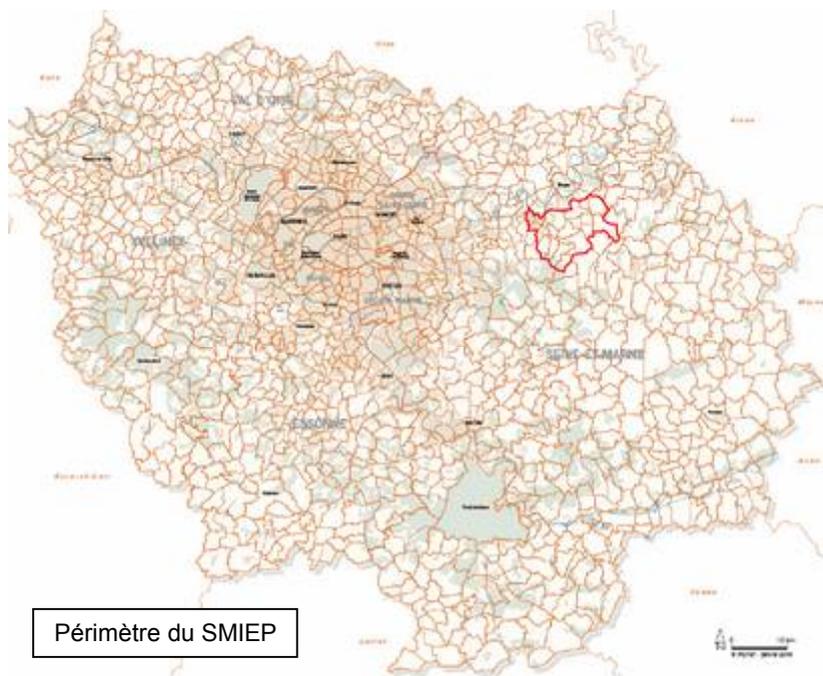
L'article 28-4 de la LOTI précise que "les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre du plan local de déplacements doivent être compatibles ou être rendues compatibles avec ce dernier dans un délai de six mois. Les PLU et les Plans de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) doivent être compatibles avec le Plan de Déplacements Urbains de l'Île-de-France et les Plans Locaux de Déplacements quand ils existent."



2 - CONTEXTE TERRITORIAL

a) Situation actuelle

Le SMIEP – Syndicat Mixte d’Etudes et de Programmation – de la Vallée du Grand Morin, situé au sud de Meaux et à l’est de Marne la Vallée, comprend **19 communes** : Bouleurs, Boutigny, Condé Ste Libiaire, Couilly Pont aux Dames, Coulommès, Coutevroult, Crécy la Chapelle, Esbly, La Haute Maison, Montry, Quincy Voisins, St Fiacre, St Germain sur Morin, Sancy lès Meaux, Tigeaux, Vaucourtois, Villemareuil, Villiers sur Morin et Voulangis. Il compte en 2005 environ 33 500 habitants.



Le territoire a gardé son caractère rural, malgré l'urbanisation croissante de la vallée et des communes de la confluence.

Il offre un faible taux d'emploi sur place, à l'exception d'une ou deux communes, Crécy la Chapelle notamment qui bénéficie d'une réelle attractivité – héritage de l'Histoire – pour les communes avoisinantes. Les déplacements vers l'extérieur sont donc nombreux et se font majoritairement en voiture, sauf vers Paris où l'usage des transports publics prédomine largement. Le SMIEP est un territoire interstitiel entre Marne la Vallée, Meaux et Coulommiers. De ce fait, la solution des problèmes auxquels le SMIEP se trouve confronté se trouve régulièrement à l'extérieur du périmètre opérationnel.

b) L'évolution générale du territoire

La population accueillie sur le territoire du SMIEP est en croissance continue depuis plusieurs décennies. Cette croissance devrait se poursuivre dans les années à venir. Cependant, si celle-ci est

Population du SMIEP	
1999	30 200
2005	33 500
2010*	36 800

* Projection linéaire

importante en proportion (env. 2%/ an), elle reste raisonnable en volume. Ainsi, une projection linéaire de l'évolution de la population permet d'évaluer celle-ci à 36 800 habitants en 2010, soit environ 3 300 habitants de plus, situés pour la majorité dans la vallée et le secteur de la confluence.

De ce fait, le PLD ne prend pas en compte un accroissement significatif de la population. Cette évaluation est en cohérence avec les infrastructures prévues.

I - SE DONNER LES MOYENS DE METTRE EN ŒUVRE LE PLD

LE CONTEXTE INSTITUTIONNEL DES TRANSPORTS PUBLICS

a) Le décret de 49

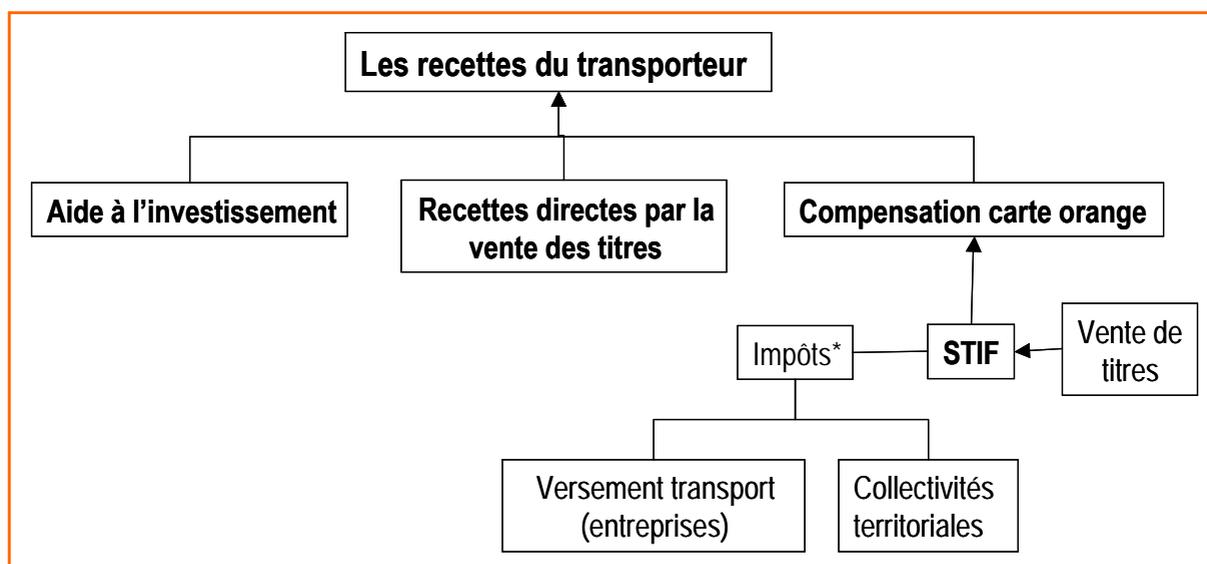
L'Ile-de-France est la seule région française où la Loi d'orientation sur les transports intérieurs (Loti) de 1982 ne s'applique pas : le décret du 14 novembre 1949 est resté en vigueur.

Ce décret relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers fixe l'organisation des transports de voyageurs. Il accorde des autorisations d'exploiter aux entreprises de transport.

Le Stif compense au transporteur le transport des usagers utilisant un titre régional (Carte Orange, Imagine R, Ticket T)

Le transporteur est propriétaire de la ligne

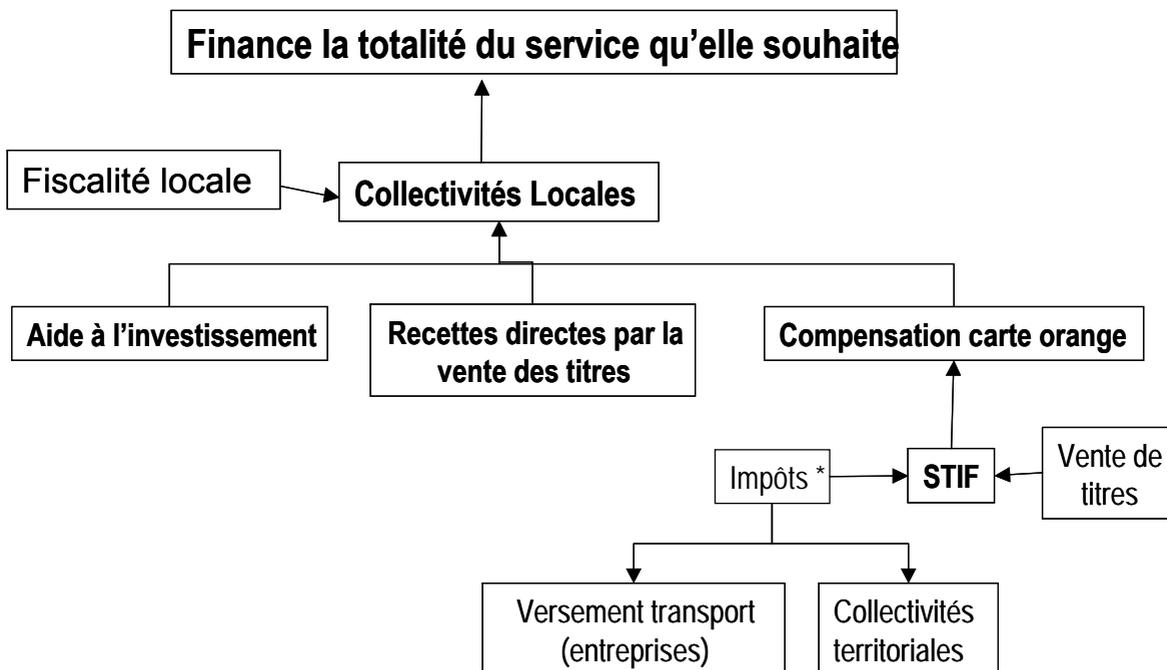
1^{er} cas : Il l'exploite aux risques et périls



* : Impôts et taxes

=> Le transporteur n'exploite que les services rentables

2^{ème} cas : La collectivité locale prend le service à sa charge



* Impôts et taxes

En raison de l'application du décret de 49 :

En Ile-de-France, quel que soit le niveau d'intervention des collectivités locales, les transporteurs sont propriétaires (ou copropriétaires) des lignes et ne peuvent donc être mis en concurrence. Les droits patrimoniaux restent la propriété des transporteurs. Le prestataire n'a qu'une faible incitation à l'optimisation des moyens mis en œuvre.

Les modalités de régulation sont limitées, néanmoins le fonctionnement décentralisé (chaque transporteur est responsable de ses lignes) évite des dérives trop importantes.

Les collectivités paient la totalité des moyens mis en œuvre sans validation réelle de ceux-ci.

La mise en place de services concurrents peut se faire sans que les collectivités soient consultées.

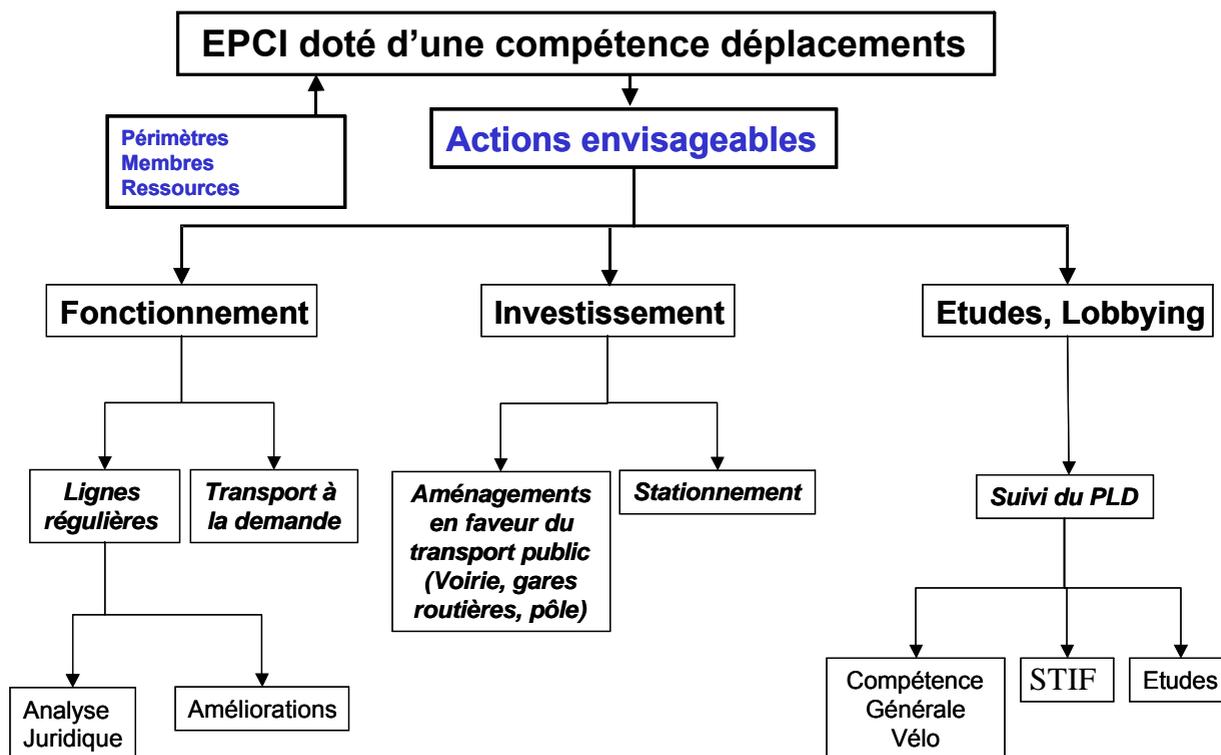
b) Evolutions attendues

Sous la pression de l'Europe, la mise en concurrence des services de transport (et donc la disparition des droits patrimoniaux) doit être effective à court ou moyen terme.

Cette évolution pourrait conduire à redéfinir le rôle joué par les collectivités locales dans les transports. Ceci pose de nombreuses questions : pertinence des territoires, ressources, domaine de compétence.

1 - SE DOTER D'UN EPCI DEPLACEMENTS

Afin de pouvoir mettre en œuvre efficacement les mesures décidées dans le cadre du PLD, il est préférable qu'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) prenne en charge la gestion des déplacements, sous la forme d'un syndicat de transport intercommunal par exemple. Cet EPCI pourrait offrir un cadre juridique à la mise en place de certaines actions.



L'EPCI Déplacements disposerait :

- d'une compétence sur les transports publics, lui permettant entre autres d'inscrire les droits de transport à son nom (dans le cadre des droits patrimoniaux définis par le décret de 49) dans le cadre de conventions avec le STIF,
- d'une compétence élargie pour les études, afin notamment d'assurer le suivi et la mise en œuvre du PLD,
- d'une compétence en investissement, non pour en être propriétaire mais pour pouvoir assurer le rôle de maître d'ouvrage délégué coordonnateur pour des réalisations d'investissements directement liés aux transports.

Le détail des compétences nouvelles sera à définir une fois déterminé le périmètre de l'EPCI déplacements.

2 - LE PERIMETRE D'INTERVENTION

Deux niveaux d'intervention peuvent être envisagés, correspondant à 2 niveaux d'intégration et à 2 périmètres distincts.

Concernant le 1^{er} niveau, l'EPCI est constitué du SMIEP, qui transforme ses statuts. A un niveau plus large, une instance de concertation regroupant le SMIEP et la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux pourrait être mise en œuvre.

Afin de permettre à l'EPCI d'exercer pleinement ses compétences, il est préférable de définir un territoire pertinent du point de vue des déplacements. Pour cette raison, le périmètre de la seule Communauté de Communes du Pays Créçois, dans sa configuration actuelle, n'est pas suffisant car il n'intègre pas les communes de la confluence, et notamment Esbly où se trouve la principale gare du SMIEP.

a) Création d'un Syndicat Mixte des Déplacements de la Vallée du Grand Morin sur le périmètre du SMIEP

Ce syndicat prend en charge la compétence déplacements de manière plus large que la simple maîtrise d'ouvrage d'études que possède le SMIEP. Il peut alors chercher à mettre directement en œuvre un certain nombre de mesures définies dans le cadre du PLD.

Le nouvel EPCI appliquerait le principe de subsidiarité de manière à ne pas se substituer aux collectivités et à leurs groupements déjà existants lorsque ceux-ci sont en capacité de mettre en œuvre leurs projets.

Cependant, le territoire n'inclut pas assez de générateurs du quotidien. Il n'y a par exemple aucun lycée sur le territoire et la majorité des enfants va à Meaux après le collège.

b) Définition d'un périmètre élargi

Une grande partie des mesures envisagées dans le cadre du PLD de la Vallée du Grand Morin ne se situe pas directement sur le territoire du SMIEP. Celles-ci se situent alors soit sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux, soit hors de ces deux territoires, mais avec une communauté d'intérêt des deux intercommunalités. En effet, la desserte en transport public (mais également la majeure partie de la desserte routière) du Pays de Meaux passe par le territoire du SMIEP, que la destination soit Paris et sa 1^{ère} couronne ou Marne la Vallée.

C'est pourquoi une concertation accrue entre le SMIEP et la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux semble constituer une solution efficace pour permettre aux élus du territoire de conduire une politique efficace en matière de déplacements.

II - DEVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS

1 - RENFORCER LA LIGNE FERREE ESBLY - CRECY

- *Rappel du diagnostic*

La ligne Esbly – Crécy offre 22 à 25 trains¹ par jour et par sens, soit une fréquence de 2 à 3 trains par heure en heure de pointe, 1 en heure creuse.

	Total*	HP / h	HC	*dont cars
Crécy -> Esbly	25	2 à 3	1	5
Esbly -> Crécy	22	3 à 3	1	3

Les trains permettent de faire le trajet en 15 min.

La ligne appartient au réseau Transilien.

Elle comprend 6 arrêts :

- Esbly
- Les Champs Forts
- Montry – Condé
- Couilly Pont aux Dames
- Villiers – Montbarbin
- Crécy la Chapelle

Toutes les gares sont situées en zone tarifaire 6.

	Entrants
Esbly	3100*
Les Champs Forts	6
Montry - Condé	78
Couilly - St Germain - Quincy	130
Villiers - Montbarbin	64
Crécy la Chapelle	300

La fréquentation est de 958 voyageurs par jour.

* La majorité des 3100 entrants en gare emprunte la ligne Paris - Meaux

La gare d'Esbly est par ailleurs desservie par 44 trains de la ligne Paris – Meaux par jour et par sens. En moyenne, la ligne Esbly – Crécy n'offre de correspondance qu'avec 1 train sur 2 de cette ligne.

¹ Ou cars, selon les heures

a) Préserver le futur par le choix d'un usage réversible du terrain de St Germain

Il s'agit de maintenir l'offre ferrée actuelle dans un premier temps.

➔ Afin de permettre une évolution ultérieure positive de la ligne, le SMIEP demande à la commune de St Germain sur Morin de n'utiliser le terrain que pour une activité facilement réversible et d'inscrire cette réversibilité dans ses documents d'urbanisme.

b) Renforcer l'offre, en quantité et qualité

A terme, le SMIEP souhaite que la ligne offre un meilleur service au territoire :

- Desserte et relève systématique de tous les trains de la ligne Paris – Meaux s'arrêtant à Esbly
Cette mesure permettra d'accroître l'utilisation de la ligne Esbly – Crécy par un transfert partiel des usagers se rendant actuellement à Esbly en voiture. Elle implique de multiplier par 2 le nombre de services journaliers (+41 services par jour 2 sens confondus).

➔ A cette fin, un point de croisement doit être créé à St Germain sur Morin.

- Modernisation du matériel roulant

➔ La ligne doit être modernisée par la mise en service d'autorails à plancher bas offrant un meilleur confort, un service accessible aux personnes à mobilité réduite et une plus grande fiabilité d'exploitation.

Ces mesures permettront à terme d'offrir une alternative crédible à la voiture pour les déplacements de fond de vallée en rendant plus attractive l'intermodalité entre la ligne Paris – Meaux et la ligne Esbly – Crécy.

Le projet existant d'échange quai à quai entre les deux lignes (dans les relations vers Paris) constituera une 1^{ère} avancée.

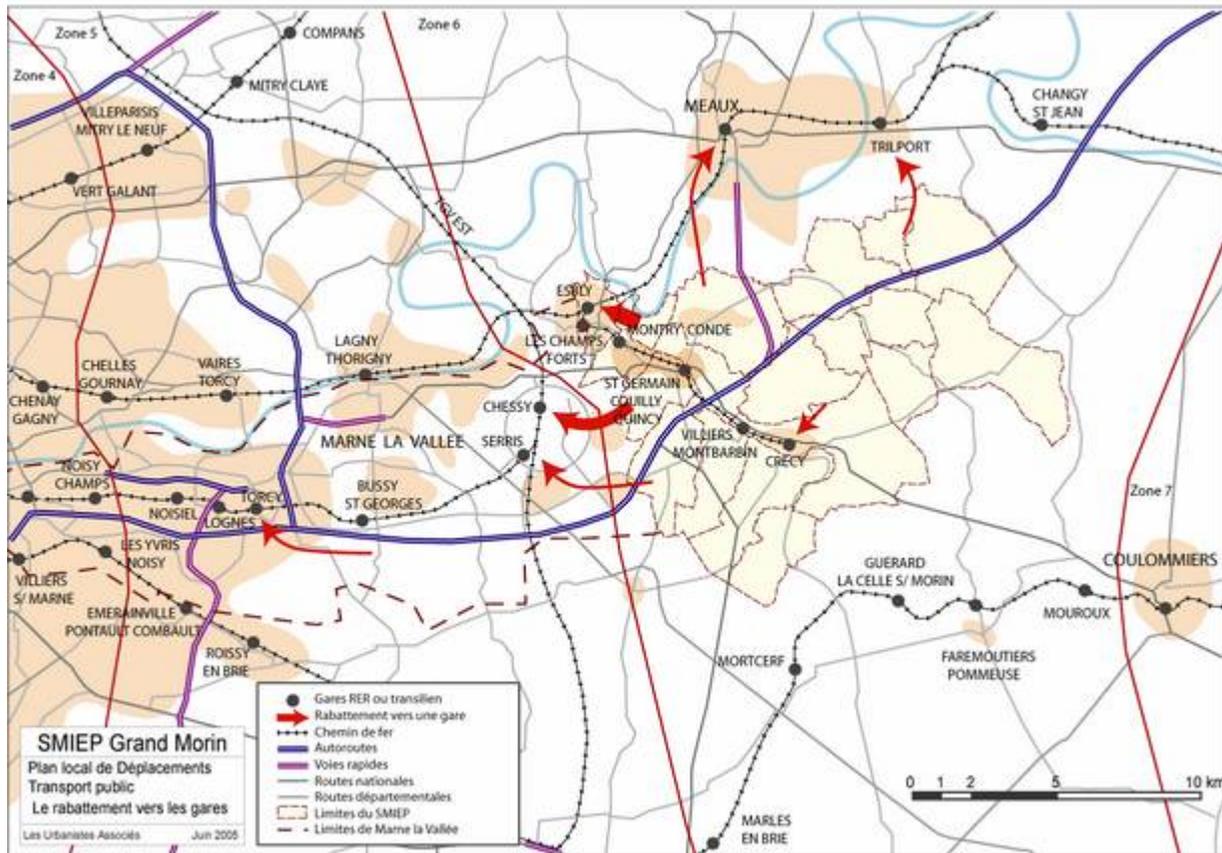
➔ Le SMIEP demande à RFF d'étudier la faisabilité (coûts et délais) d'un point de croisement à St Germain et à la SNCF la possibilité d'augmenter l'offre en vue de desservir et relever chaque train de la ligne Paris – Meaux s'arrêtant à Esbly.

Cette solution nécessitera l'accroissement de l'offre de stationnement à la gare de Crécy la Chapelle.

2 - RENFORCER L'ATTRACTIVITE DES GARES EXISTANTES

- *Rappel du diagnostic*

4 gares sont réellement attractives pour le territoire, dont 3 sont situées en dehors du SMIEP : Esbly, Chessy, Meaux, Trilport.



➔ Le SMIEP souhaite que soit améliorée la qualité de service offerte dans ces gares.

a) Améliorer le respect des horaires sur les lignes Paris – Meaux et Esbly – Crécy

➔ Le SMIEP demande que les horaires soient mieux respectés sur les lignes Paris – Meaux et Esbly – Crécy. La SNCF devra pour cela mettre en œuvre les moyens nécessaires afin de limiter les dysfonctionnements sur ces lignes¹.

Cette mesure aura deux conséquences importantes :

- l'accroissement de l'attractivité de ces lignes

¹ A cet égard, nous ne disposons pas d'informations sur les conséquences de la mise en service du TGV Est sur les dysfonctionnements de la ligne Paris – Meaux.

- l'amélioration des conditions d'intermodalité en gare, car les réseaux de bus pourront s'appuyer de manière plus fiable sur le train.

b) Conforter le rôle de la gare d'Esbly

La gare d'Esbly, malgré sa situation en enclave, joue un rôle très important pour le territoire. Elle compte le plus grand nombre d'entrants du SMIEP parmi les 4 gares citées précédemment. Cette gare, qui offre une correspondance entre les lignes Paris – Meaux et Esbly – Crécy, devra conserver cette fonction d'échange et de desserte du territoire.

Des améliorations devront être apportées à court terme au pôle d'échanges : création d'une gare routière ainsi que tous les points cités dans le paragraphe suivant.

➔ Le SMIEP insiste sur l'importance pour le territoire de maintenir (au minimum) le nombre d'arrêts journaliers de la ligne Paris – Meaux en gare d'Esbly.

Du fait de son importance pour le territoire, le SMIEP souhaite que la gare d'Esbly soit inscrite en tant que pôle d'échange PDU à l'occasion de la révision du PDU.

c) Réaménagement qualitatif des gares

Améliorer l'information

Cette amélioration concerne plusieurs points :

- la mise en place d'un système d'aide à l'information dynamique (SAI),
- la mise à disposition toute l'année aux guichets d'horaires papiers à jour, à la fois pour la ligne Esbly – Crécy et la ligne Paris – Meaux.
- la diffusion d'annonces en gare lorsqu'un train a du retard

Améliorer les conditions d'attente en gare

La SNCF devra veiller à l'amélioration des conditions d'attente des voyageurs, en gare et sur les quais.

Améliorer l'accessibilité piétonne aux gares

Dans la mesure du possible, les abords des gares devront être aménagés pour favoriser le rabattement piéton vers la ligne de chemin de fer et limiter ainsi les venues en voiture des habitants résidant à proximité des gares.

Mise aux normes PMR à horizon 2015

Conformément à la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, « Dans un délai de 10 ans à compter de la date de

publication de la présente loi, les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite. »

d) Favoriser le rabattement intermodal

Signalétique et jalonnement

La signalétique et le jalonnement devront favoriser l'intermodalité entre train et bus, vélo, voiture.

Création d'un parking 2 roues dans toutes les gares

Seules les gares d'Esbly et Crécy sont actuellement équipées. De petites unités seront mise en place dans les autres gares (5 arceaux par gare dans un 1^{er} temps).

Accroissement de la capacité des parkings

Aucun besoin n'a été identifié sur les gares intermédiaires de la ligne Esbly – Crécy.

A Esbly, le stationnement des véhicules pose problème, mais le niveau de contraintes du site de la gare, encadré de coupures fortes (voies ferrées, rivière, canal, voirie peu maillée), ne permet pas d'envisager d'accroissement significatif de l'offre.

A Crécy la Chapelle, un accroissement de l'offre de stationnement devra être envisagé en parallèle d'un accroissement de l'offre ferrée ou routière.

e) Fermer la halte des Champs Forts

La halte accueille 8 arrêts /j. depuis la mise en place de services d'autocars scolaires, pour 6 montants le jour du comptage.

Sa fermeture permettrait de rationaliser et redéployer les moyens actuellement mis en œuvre pour cette halte.

3 - FACILITER L'ACCES DES HABITANTS DU TERRITOIRE AU RESEAU FERROVIAIRE

La localisation de la gare d'Esbly ne permet pas d'envisager d'accroissement quantitatif de l'offre de rabattement en voiture ou en car vers cette gare. L'amélioration de la gare d'Esbly et l'accroissement de l'offre ferrée de la ligne Esbly – Crécy permettra d'offrir une alternative pour certains.

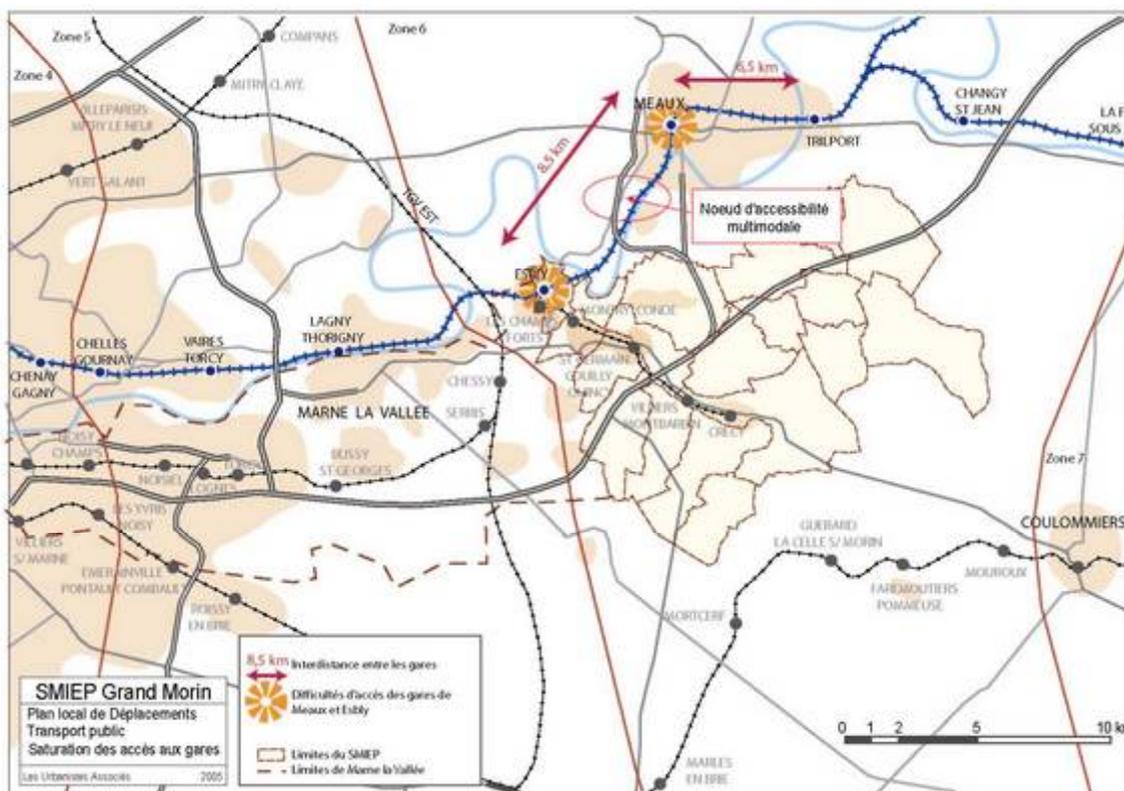
Le SMIEP soutient également 3 autres propositions qui permettront d'améliorer la qualité des déplacements en transport public à une échelle plus large.

A long terme , deux créations majeures évoquées lors d'études externes au territoire du SMIEP et susceptibles d'être mises en œuvre interviennent dans cette hypothèse :

- une gare supplémentaire entre Esbly et Meaux
- le prolongement du RER A vers Meaux

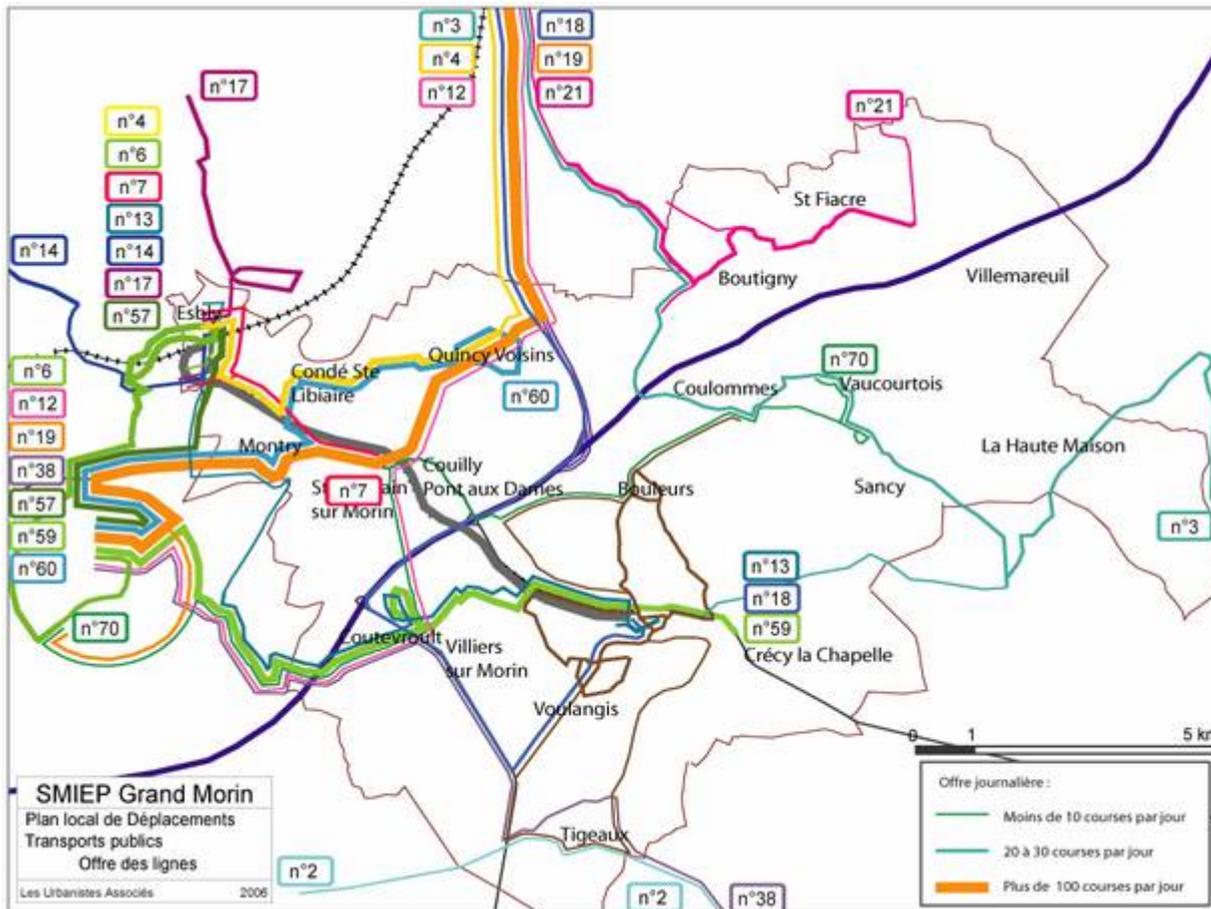
Par ailleurs, la mise en œuvre du cadencement ferroviaire en Ile de France, actuellement envisagée pour accroître la capacité du réseau, conduira à offrir à toutes les gares d'une même ligne une desserte équivalente.

Le réseau de bus serait alors restructuré pour desservir cette gare multimodale.



4 - HIERARCHISER LE RESEAU DE BUS DU SMIEP

Le SMIEP est desservi par 18 lignes régulières de bus. Toutes les communes sont couvertes. Cependant, ces lignes n'offrent pas toutes un niveau de service équivalent.

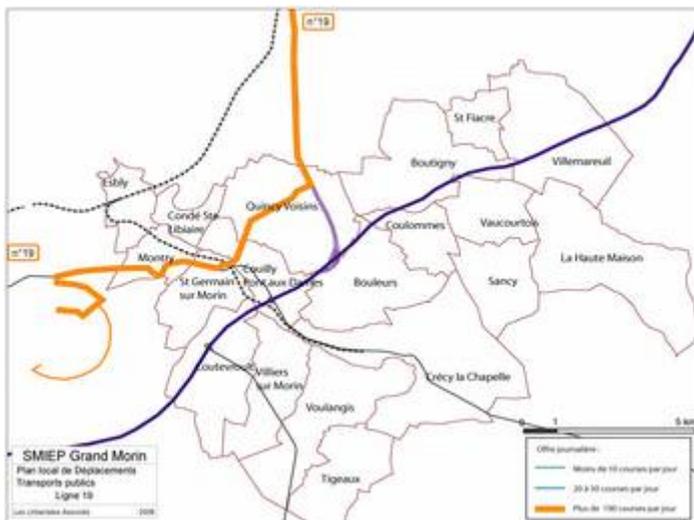


Elles peuvent être séparées en 4 groupes : le 1^{er} correspond à la ligne 19 Meaux – Chessy – Serris, qui se détache nettement des autres par son niveau d'offre, le 2^e comprend la ligne 59, avec la création d'une ligne 59 Express, le 3^{ème} compte la ligne 8A / 8B, dont la vocation est de desservir finement le bassin de vie situé autour de Crécly la Chapelle. Enfin, le 4^e groupe est constitué de l'ensemble des autres lignes.

Les lignes desservant le SMIEP permettent actuellement de desservir les pôles d'Esbly, Crécly, Chessy, Meaux, et dans une moindre mesure Serris.

Le territoire dispose de marges de manœuvre financières étroites pour faire évoluer ce réseau.

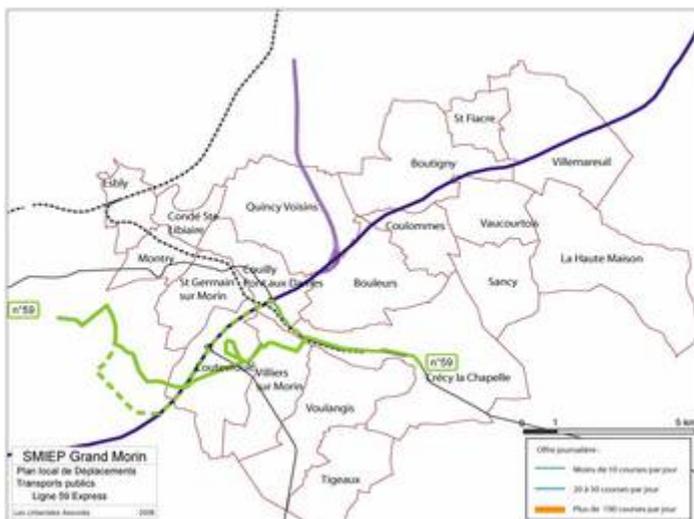
a) Inscrire la ligne 067 067 019 Meaux – Chessy – Serris au réseau principal



La ligne 19 est exploitée aux risques et périls par le transporteur Marne et Morin. Elle offre plus de 100 courses (2 sens confondus) et accueille plus de 3 700 clients par jour. Elle est structurante pour le territoire et mériterait de voir son rôle renforcé.

➔ A cet effet, l’inscription de cette ligne au réseau principal permettra de créer les conditions favorables à l’amélioration de son fonctionnement : amélioration de la fréquence, de la régularité, de la vitesse et du confort des clients par des aménagements de voirie spécifiques, etc.

b) Offrir une liaison directe entre Crécy et Chessy grâce à la création d’une sous-ligne 59 Express

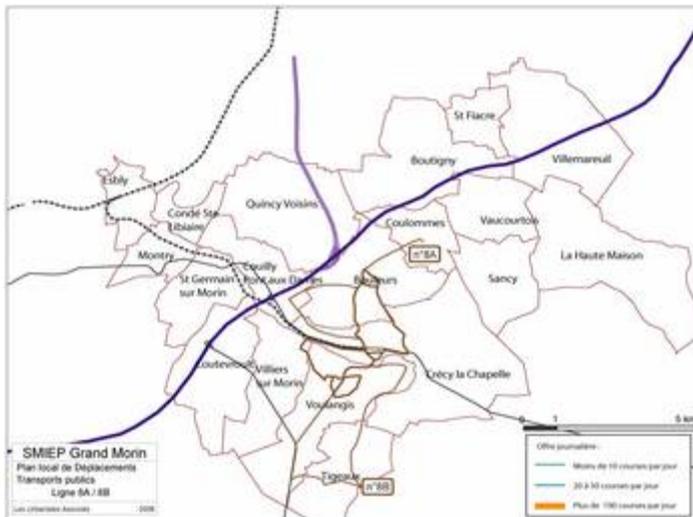


La ligne 59 est exploitée aux risques et périls par le transporteur Marne et Morin. La Communauté de Communes du Pays Créçois envisage actuellement la possibilité de financer le développement de cette ligne. La desserte de certains quartiers de Magny-le-Hongre dégraderait la qualité de service, le SMIEP n’est pas favorable à ce type d’évolution.

➔ Les conditions d’une desserte directe par autoroute à certaines heures de la journée devront être étudiées afin que la ligne puisse relier Crécy et Chessy sans arrêt intermédiaire. Le gain de temps pour les usagers serait appréciable.

En corollaire, le parking relais de Crécy devra être étendu afin d’accueillir de nouveaux usagers en rabattement.

c) Préserver le rôle de desserte de bassin de vie des lignes locales



La Ligne 8A/8B

Cette ligne, exploitée par le transporteur Marne et Morin, est conventionnée par la Communauté de Communes du Pays Créçois. La sous-ligne 8A offre 20 courses par jour et la 8B 27 courses. Elle accueille quotidiennement près de 350 clients.

Son mode de fonctionnement permet de répondre aux besoins du bassin de vie de Crécy la Chapelle et des communes environnantes par la desserte des équipements locaux.

Elle permet donc de conforter le fonctionnement local du secteur.

La Ligne 70

Cette ligne, exploitée par le transporteur Marne et Morin, est conventionnée par la Communauté de Communes du Pays Créçois et le CG77. Cette ligne, récente, désenclave les petites communes du plateau Nord tout en desservant les nouveaux quartiers de Couilly Pont aux Dames, St Germain sur Morin et Coutevroult, avec un terminus au Val d'Europe. L'objectif est double : desservir une zone d'emploi et de loisirs et répondre aux besoins de déplacement domicile – travail vers Marne la Vallée et Paris.

Il convient de préserver et développer cette ligne en raison des développements urbanistiques futurs prévus (ex : + 4.5 ha à Bouleurs, Coulommies, St Germain, etc...)

5 - RESTRUCTURER LE RESEAU AU FUR ET A MESURE DES OPPORTUNITES

Du fait de l'absence de structure intercommunale en mesure de porter financièrement une restructuration du réseau de bus, les propositions émises dans ce chapitre concernent des principes à appliquer lorsque l'opportunité d'une modification de parcours se présente.

a) Structurer la desserte vers le RER

- *Rappel du diagnostic*

La majorité des lignes de bus desservant le SMIEP est actuellement en rabattement vers Chessy.

Les données disponibles pour les gares de Chessy et Val d'Europe (Serris) mettent en évidence leurs différences :

- d'importance

Parmi les RER qui desservent Marne la Vallée – Chessy, certains ne s'arrêtent pas à Val d'Europe – Serris aux heures de pointe.

Chessy accueille près de 3 fois plus de voyageurs que Serris et près de 7 fois plus d'entrants résidant sur le SMIEP.

- de mode de rabattement

864 entrants provenant du SMIEP ont pris une ligne de bus pour se rendre à la gare de Chessy, contre 29 seulement vers Serris. Ceci s'explique notamment par le niveau de desserte différencié des deux gares. 78% des entrants du SMIEP utilisent les lignes de bus comme mode de rabattement vers Chessy, alors que 22% seulement y vont en voiture. A Serris, les proportions sont inversées.

En 1999, l'INSEE recensait 516 actifs résidant dans le SMIEP et travaillant à Chessy et 28 à Serris. Cependant, ce secteur de Marne la Vallée est aujourd'hui en plein développement.

En provenance du sud, les lignes 38 et 70 ont 2 terminus différents. Afin d'optimiser leur fonctionnement sur leur tronç commun depuis Coutevroult, il serait plus efficace qu'elles desservent la même gare.

Dans une hypothèse où la gare de Serris bénéficierait de la même desserte que celle de Chessy et du fait de l'évolution du pôle d'emploi de Marne la Vallée, la convergence du réseau de bus vers Serris pourrait être envisagée, ce qui aurait pour avantage de délester la gare de Chessy.

➔ Les lignes de bus desservant le SMIEP doivent être reliées à la gare la mieux desservie par le RER, sans faire concurrence au RER lui-même (la desserte de Torcy n'est donc pas une solution envisageable).

En l'état actuel de la desserte RER, la convergence vers Chessy doit donc être maintenue.

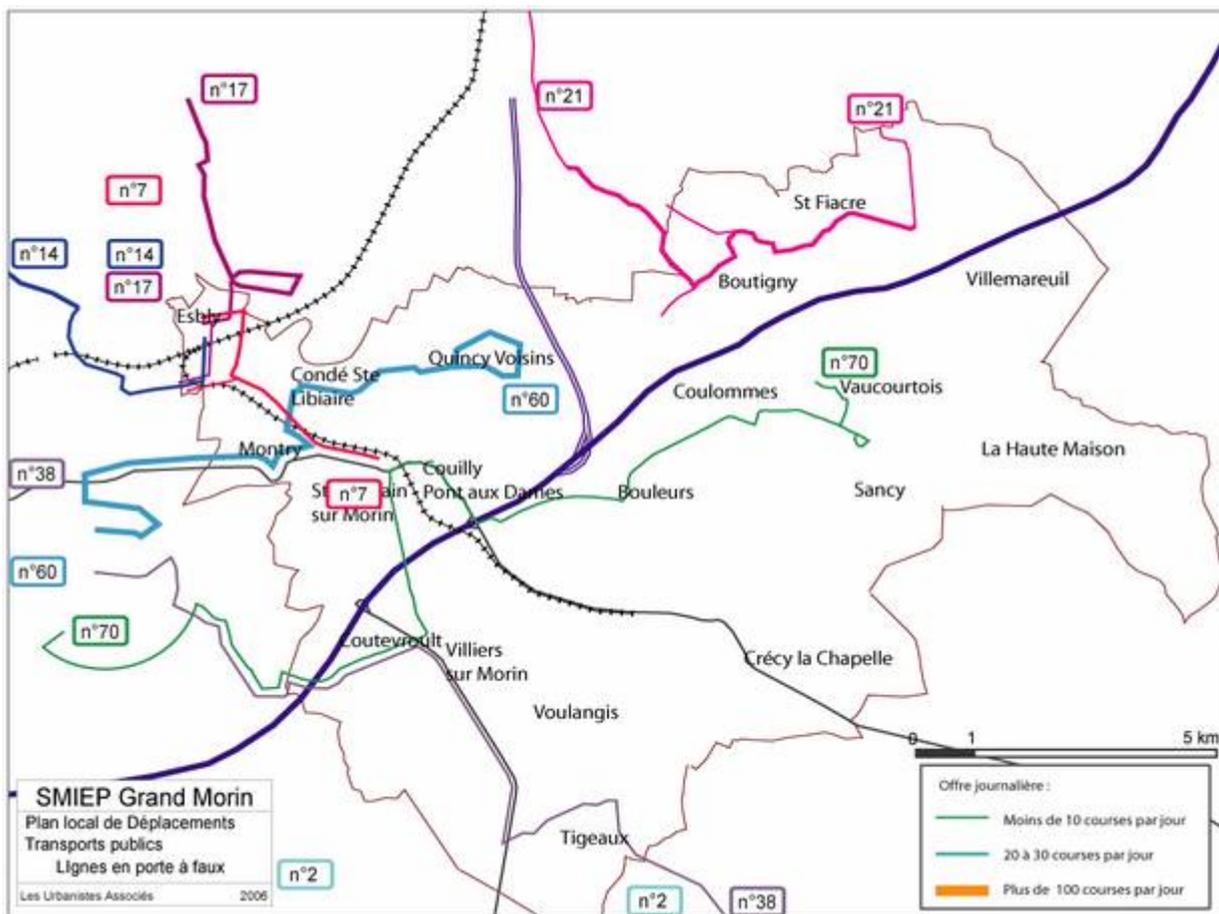
L'éventuel prolongement de ces lignes vers d'autres gares apporterait un surcroît de service aux habitants.

b) Renforcer la desserte du plateau

8 lignes de bus se trouvent actuellement en porte à faux sur le territoire (en dehors de la ligne 8A / 8B) : elles fonctionnent donc en relation avec une seule gare. A l'autre extrémité, le bus est faiblement chargé.

	Desserte	Offre /j en semaine	Fréquentation /j en semaine	nb de voyageurs par course
Ligne 097-097-002	Coulommiers - Villeneuve le Comte	7	/	/
Ligne 067-067-007	Montry - Esbly	20	353	18
Ligne 067-067-014	Jablins - Esbly	26	249	10
Ligne 067-067-017	Trilbardou - Esbly	30	294	10
Ligne 067-067-021	Villemareuil - Nanteuil	39	/	/
Ligne 097-097-038	Faremoutiers - Chessy	10	/	/
Ligne 067-067-060	Quincy - Chessy	40	301	8
Ligne 067-067-070	Vaucourtois Serris	8	37	5
Total		180	1 234	10*

*hors données manquantes



➔ Lors de modifications des schémas de lignes actuellement en porte à faux, la possibilité de prolonger leur terminus jusqu'à une gare devra systématiquement être envisagée.

c) Surveiller les évolutions institutionnelles en matière de transport à la demande (TAD)

Le transport à la demande ne doit pas rentrer en concurrence avec les réseaux de transport existants, c'est pourquoi il doit être instauré sur des liaisons non desservies par le réseau de bus.

Il permet de répondre aux besoins de communes de faible population. Cependant, sa mise en place se heurterait à 2 difficultés sur le territoire du SMIEP :

- L'ensemble du territoire est actuellement desservi par des lignes régulières. Le transport à la demande ne pourrait donc être envisagé que sur des liaisons actuellement inexistantes, permettant par exemple de relier certaines communes du plateau à la vallée. Cependant, les lignes régulières assurent les liaisons les plus demandées.

- Le financement du transport à la demande en Ile de France revient intégralement à la charge de la collectivité qui le demande. Ce type de réseau ne bénéficie pas pour l'instant de la compensation Carte Orange reversée par le STIF pour les lignes régulières, ni de financements spécifiques de la Région.

➔ Cette mesure n'est donc actuellement pas adaptée au territoire du SMIEP. Elle pourrait être réenvisagée au vu de la manière dont le STIF mettra en œuvre sa nouvelle compétence en la matière.

6 - PREVOIR LE STATIONNEMENT DES ACTIFS PENDULAIRES DE LA LIGNE 19

La ligne 19 a une offre réellement attractive : elle dessert à la fois Meaux et Chessy (et Serris à certaines heures) par un parcours assez direct et avec une fréquence élevée.

Son attractivité s'étend donc au-delà des zones directement desservies et du rabattement en voiture vers cette ligne existe déjà.

Le renforcement de cette ligne après son inscription au réseau principal pourra accroître ce phénomène.

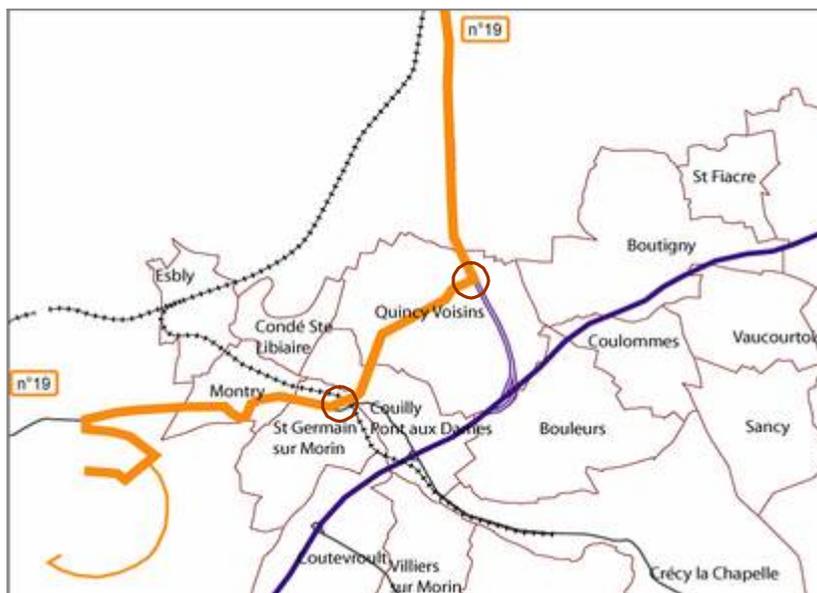
Le rabattement en véhicule particulier vers cette ligne doit être favorisé dans la mesure où il permet de faciliter l'intermodalité et d'éviter que les trajets soient exclusivement effectués en voiture.

En revanche, ce rabattement doit être organisé afin de ne pas apporter de nuisances aux communes traversées par la ligne 19 (stationnement d'actifs pendulaires devant les commerces par exemple).

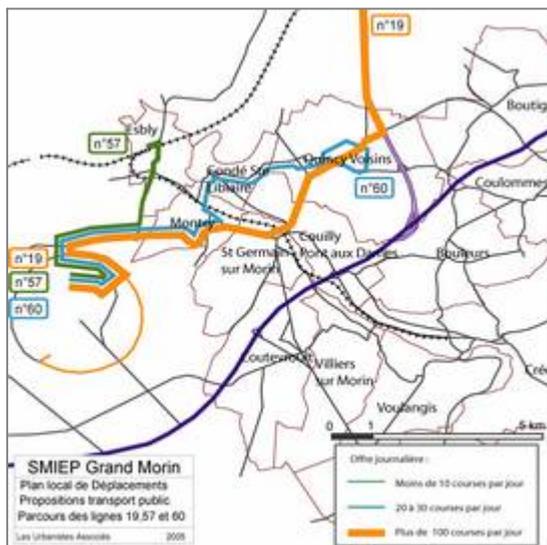
→ Une aire de stationnement, à proximité d'un arrêt de bus de la ligne et disposant d'une bonne accessibilité devra donc être prévue pour le stationnement des actifs empruntant la ligne 19. Une implantation près de la zone d'activité de Quincy Voisins pourra être privilégiée. Le terrain devra offrir dans un premier temps environ 20 places (soit 500 m²), avec des emprises réservées permettant son extension à 40 ou 50 places.

Son emplacement devra être clairement signalé.

Un 2^{ème} emplacement est prévu à St Germain sur Morin. Situé en zone dense, il pourra être utilisé à la fois par des usagers de la ligne 19 et de la ligne SNCF.



7 - DESENCLAVER LA GARE ROUTIERE DE CHESSY

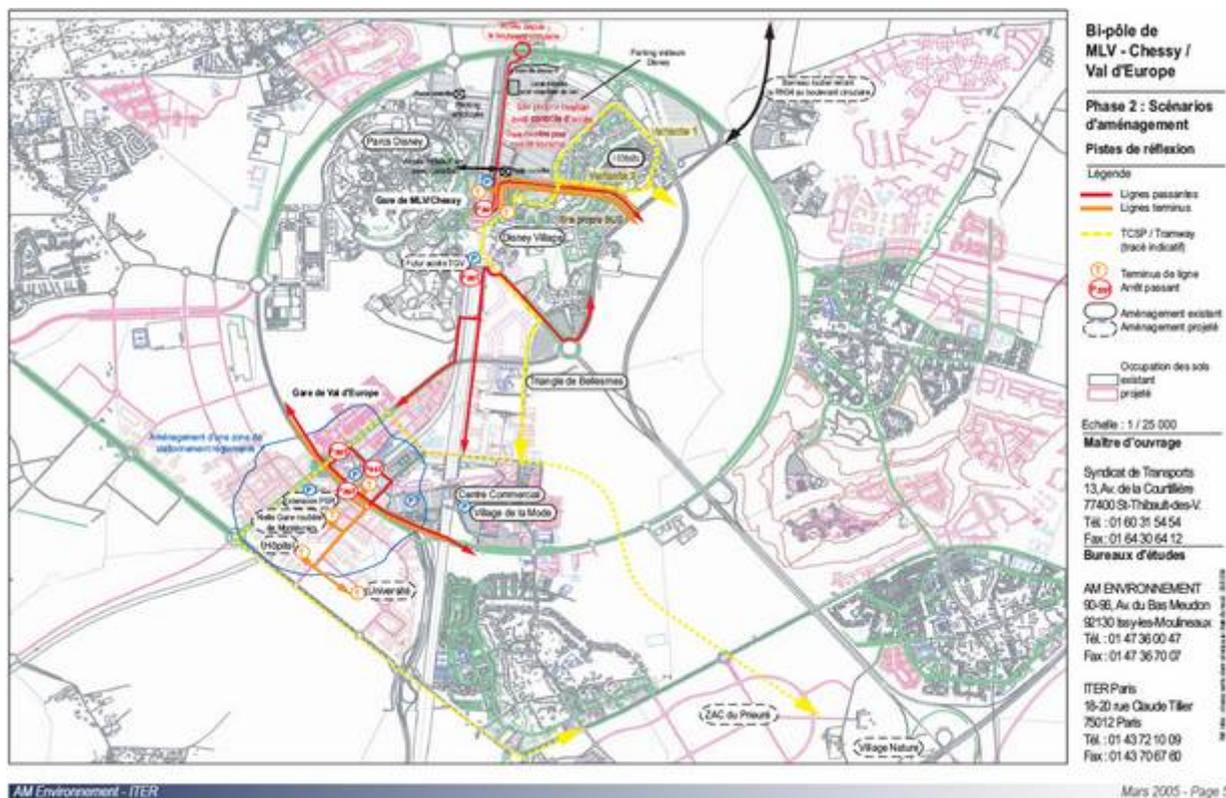


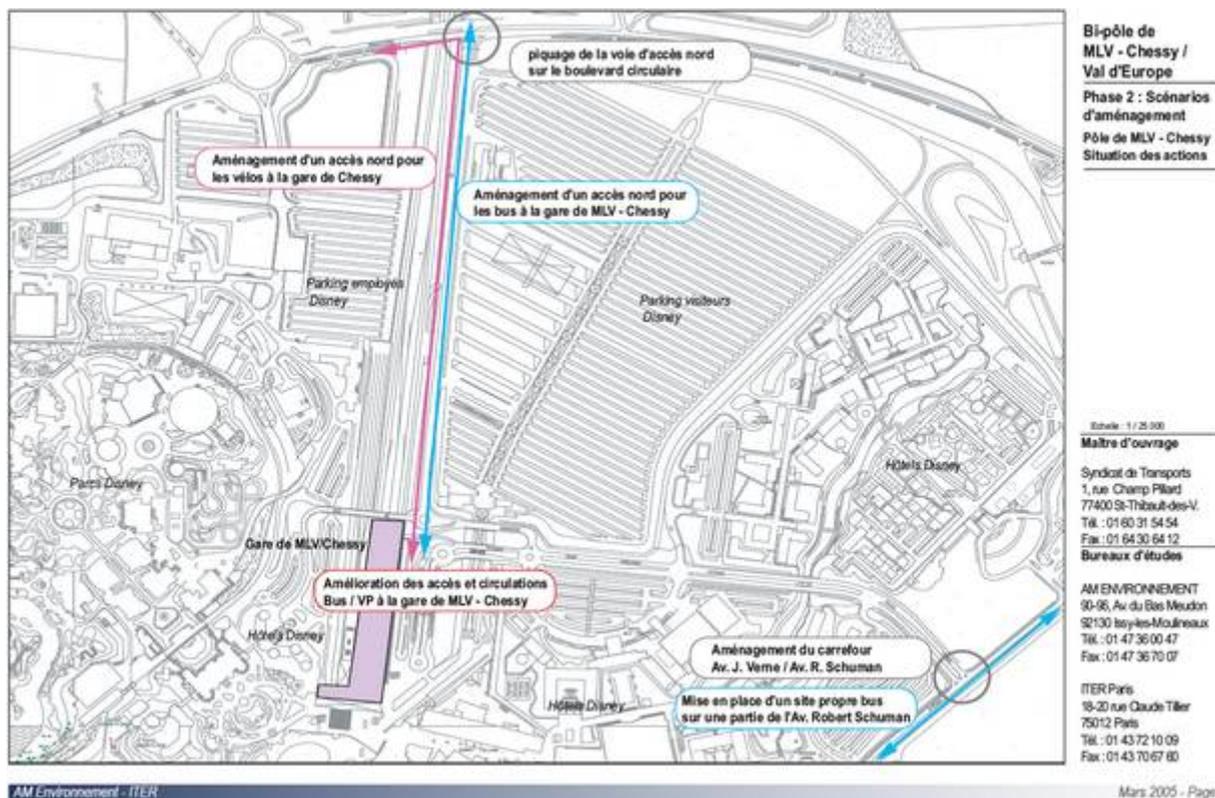
3 lignes de bus desservant le SMIEP sont concernées par la complexité des accès à la gare routière de Marne la Vallée – Chessy. Il s’agit des lignes n°19, 57, 60, qui totalisent 203 courses par jour et accueillent quotidiennement plus de 4 500 voyageurs /j.

Ce désenclavement peut intervenir de plusieurs manières. Les deux solutions proposées ne sont pas incompatibles.

a) Acter la nouvelle voie le long du TGV

Dans le cadre de l’élaboration de son PLD, le SIT des secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée envisage la création d’une voie réservée aux bus (et vélos) entre la gare routière de Chessy et le nord du boulevard circulaire. Ce projet permet un gain de 2,5 km sur les trajets actuels pour un coût d’environ 2,85 M€.

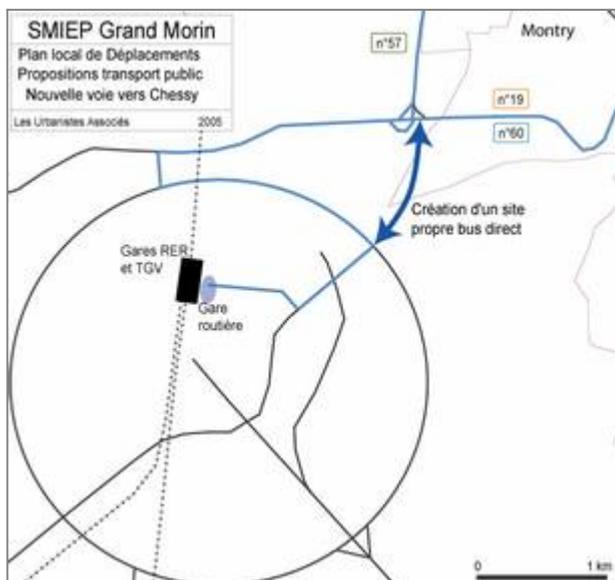




Ce projet présente un fort intérêt pour les lignes de bus arrivant depuis l'ouest, c'est-à-dire depuis le reste du territoire du SIT. Pour les lignes venant de l'est, il facilitera également l'accès à la gare routière de Chessy, mais dans une moindre mesure que la 2^{ème} proposition.

b) Créer un site propre en liaison directe RD 5 / RN 34

Cette proposition offrira une amélioration très importante de la qualité de la desserte vers Chessy pour les 3 lignes desservant le SMIEP qui pourront l'emprunter et qui transportent actuellement 4 500 clients par jour. Chaque usager gagnera ainsi 5 minutes par trajet. L'exploitation des lignes sera également améliorée, outre par le gain de temps, par l'accroissement de la régularité permise par l'évitement de l'accès nord du boulevard circulaire.



- Coûts d'investissement :
- Longueur : 1 km
- Largeur : 7 m
- Coût : 200 € /m² (aménagement de qualité)
- Total : 1 400 000 €
- (connexions à niveau)

➤ Evaluation sommaire des gains socio-économiques (pour les 3 lignes desservant le SMIEP) :

122 000 voyageurs /mois

Parcours raccourci de 3 km

Vitesse des bus : 36 km /h

Valorisation du temps : 12€ /h

Gain > 100 000 h /an,

Soit un gain > 1,2 M € /an

➤ Evaluation sommaire des gains directs pour les exploitants :

203 trajets /j.

Parcours raccourci de 3 km

Coût kilométrique : 2€ / km

Gain > 180 000 km /an,

Soit un gain > 365 000 € /an



➔ Pour le SMIEP, la solution « b » est plus avantageuse car elle permet d'éviter les encombrements de l'entrée nord du boulevard circulaire. Elle nécessite un faible investissement au regard du potentiel d'amélioration.

Les deux solutions envisagées dans cette partie apporteront des améliorations complémentaires à la desserte de la gare routière de Chessy.

Un projet analogue, où le site propre bus serait accompagné d'une voirie ouverte à la circulation générale, bien que beaucoup plus onéreux, pourrait aussi être envisagé.

8 - AMELIORER L'ACCES ET L'ACCUEIL AU POLE DE LA GARE DE TRILPORT

Dans le cadre de la réorganisation progressive du réseau de bus, certaines lignes actuellement en porte à faux pourraient s'appuyer sur la gare de Trilport.

➔ Le SMIEP souhaite que l'étude du pôle de Trilport veille particulièrement à l'amélioration de l'accessibilité des bus à la gare.

9 - RENFORCER L'ATTRACTIVITE DU RESEAU DE BUS PAR UNE MEILLEURE QUALITE DES ARRETS ET DE L'INFORMATION¹

➔ L'amélioration systématique des arrêts doit permettre de mettre en valeur les transports publics.

a) Offrir une meilleure information

Cette amélioration concerne plusieurs points :

- la mise à disposition des horaires de bus en gares SNCF et l'affichage d'un plan du réseau
- la mise à disposition d'un plan et des horaires de passage à tous les arrêts du territoire
- la mise à disposition de ces informations dans chaque mairie (plan et horaire des lignes desservant la commune)

b) Rendre les arrêts accessibles

Seule une étude spécifique prenant en compte les caractéristiques de la voirie, du stationnement, du commerce et de l'ensemble de l'environnement de chacun des points d'arrêt à aménager permettra de définir précisément les aménagements à mettre en œuvre.

Néanmoins, les principes sont exposés ci-après et une charte d'aménagement des points d'arrêt devra permettre de les faire respecter.

Mise en accessibilité au droit de l'arrêt

Cela nécessite de rehausser le trottoir afin de former un quai de 10 à 12 m de long d'une hauteur de 20 cm. En parallèle, le réseau de bus devra être adapté au fur et à mesure du renouvellement du matériel afin de se doter de bus et cars à plancher bas.

Arrêt non aménagé :

Arrêt aménagé :



¹ Le PLD ne traite pas de l'amélioration de la voirie circulée par les bus. Le diagnostic avait mis en évidence la dégradation de certaines voies communales empruntées par les transports publics : la taille de certaines communes ne leur permet pas de répondre au problème d'insuffisance de la voirie communale. Il s'agit là de difficultés classiques de gestion de la voirie pour les petites communes. Les flux de bus ne justifient pas à eux seuls que des investissements soient décidés dans le cadre du PLD.

Offrir des cheminements piétons continus depuis l'arrêt

Les mesures d'accessibilité concernent aussi bien l'accès au bus depuis l'arrêt que la qualité des cheminements piétons jusqu'à l'arrêt.

Il faudra donc veiller à proposer, dès lors que le tissu urbain le permet :

- une largeur de trottoir d'un minimum d'1,40 m
- un positionnement de l'abri voyageurs (et des autres éléments de mobilier urbain) laissant au minimum 90 cm de trottoir libre
- un abaissement des trottoirs au niveau des traversées
- des mesures de sécurisation des traversées (coussins berlinois, îlots centraux, etc.)

Aménagement des arrêts selon ces principes



Arrêt en pleine voie,
pas d'obstacles à la montée ou à la descente



Coussins berlinois à proximité des arrêts,
Séparateur franchissable au centre de la chaussée



Trottoir réhaussé



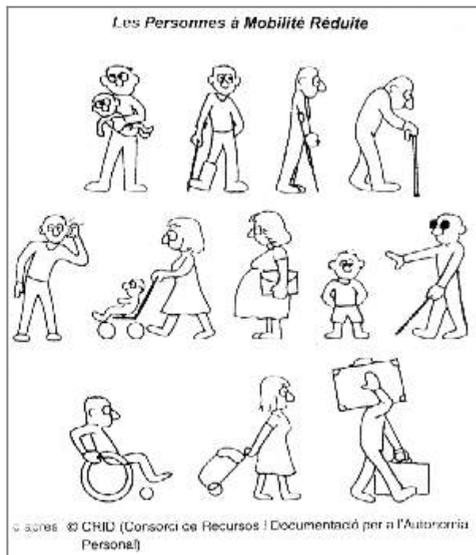
Accès aux arrêts aménagés



Abribus

La prise en compte du handicap

La mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite des arrêts a été rendue obligatoire par la loi n°2005 – 102 du 11 février 2005 portant sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Le délai maximal de mise en accessibilité est de 10 ans.



« Les personnes à mobilité réduite ne se réduisent pas aux personnes en fauteuil roulant : les divers aménagement de voirie servent à chacun à un moment de sa vie. »

Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (Titre IV, Chapitre 3, article 45)

« I. La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Dans un délai de dix ans à compter de la date de publication de la présente loi, les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Les autorités compétentes pour l'organisation du transport public [sens LOTI ou STIF en IdF] élaborent un schéma directeur d'accessibilité des services dont ils sont responsables, dans les trois ans à compter de la publication de la présente loi.

Ce schéma fixe la programmation de la mise en accessibilité des services de transport, dans le respect du délai défini au deuxième alinéa, et définit les modalités de l'accessibilité des différents types de transport.

En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité de réseaux existants, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite doivent être mis à leur disposition. Ils sont organisés et financés par l'autorité organisatrice de transport normalement compétente dans un délai de trois ans. Le coût du transport de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant.

[...]

Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi

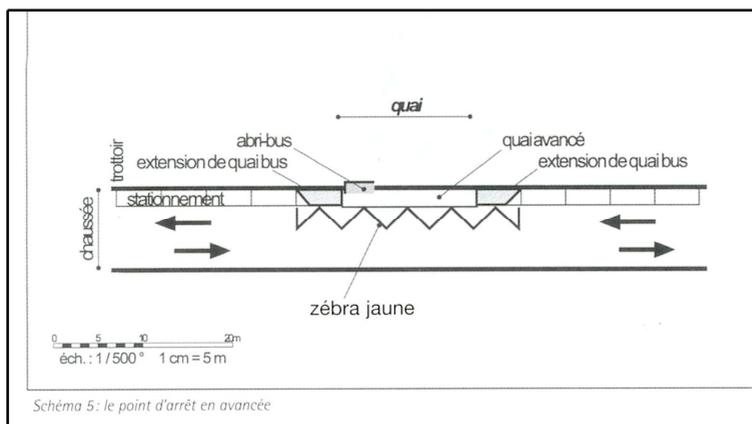
dans chaque commune à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du plan de déplacements urbains quand il existe.

II. - Tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Des décrets préciseront, pour chaque catégorie de matériel, les modalités d'application de cette disposition. »

➔ Les arrêts seront donc mis en accessibilité avec un échelonnement progressif sur 10 ans. L'accessibilité des bus et cars sera poursuivie également avec le renouvellement du parc de véhicules.

Exemple de mise en œuvre de ces dispositions en milieu urbain :

- *Aménagement des points d'arrêt en avancée*



Source :CERTU « Les bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous - guide méthodologique » juillet 2001.

Au-delà de l'utilisation par les fauteuils roulants ou poussettes, landaus, son intérêt est évident pour toute population ayant des difficultés à se déplacer, de manière permanente ou temporaire. Cette action complète l'acquisition de bus et cars accessibles aux PMR.

Ce type d'aménagement favorise une bonne mixité avec les véhicules particuliers et fait disparaître les conflits aux abords des arrêts. En effet, de tels arrêts en quai doivent être implantés de manière analogue au stationnement, entre les voitures (voir schéma).

Le véhicule de transport public reste sur la file de circulation contribuant ainsi à ralentir celle-ci, surtout si les arrêts sont mis en position de verrouillage ; le bus n'a aucun problème pour rentrer ensuite dans la circulation puisque sa seule présence lui dégage l'espace pour se remettre en route ensuite.

Les arrêts de descente doivent être équipés aussi bien que les arrêts de montée si l'on veut répondre au problème d'accessibilité.

- *Aménagement des points d'arrêt en pleine voie*

En l'absence de stationnement le long de la chaussée, l'arrêt se fera en pleine voie et non pas en avancée, étant donné qu'il n'existe pas de stationnement au niveau des circulations, mais l'attente des autres véhicules derrière le bus est toujours une réalité, surtout avec la réalisation d'un îlot central sur chaussée, infranchissable. L'oreille permet aisément l'installation d'un abri voyageurs, pour un arrêt en pleine voie, l'étude précise de sa localisation ne devra pas se faire au détriment des cheminements sur le trottoir.

Hors agglomération, le maintien des arrêts en évitement pourra être envisagé afin de ne pas créer de situations accidentogènes.

La mise en accessibilité des arrêts est subventionnée par le STIF et la Région à hauteur de 100%.

c) Offrir un meilleur confort d'attente

→ Une charte d'aménagement des arrêts devra être défini pour l'ensemble du territoire du SMIEP. Elle fixe les règles minimales à respecter sur tous les arrêts et définit des normes d'aménagement supplémentaires pour certains (forte fréquentation, situation en centre-bourg).

Afin de donner une unité d'image au réseau de bus desservant le SMIEP, le choix d'un modèle unique de poteau d'arrêt permettant l'affichage des informations nécessaires ainsi que le choix d'un modèle unique d'abri voyageurs à implanter sur tous les principaux arrêts non encore équipés est souhaitable.

Les arrêts de montée devront être équipés d'abris et de bancs pour assurer un niveau suffisant de confort aux clients attendant leur bus.

L'implantation des abris voyageurs ne devra pas entraver les circulations piétonnes sur trottoir.

Tous les arrêts devront disposer d'un éclairage de nuit à proximité.

	POUR TOUS LES ARRETS	PRINCIPAUX ARRETS
Support de l'arrêt	<input type="checkbox"/> Atribus <input checked="" type="checkbox"/> Poteau standardisé	<input checked="" type="checkbox"/> Atribus <input checked="" type="checkbox"/> Poteau standardisé
Information	<input checked="" type="checkbox"/> Nom de l'arrêt, de la ligne, destination <input checked="" type="checkbox"/> Horaires à jour <input checked="" type="checkbox"/> Plan	<input checked="" type="checkbox"/> Nom de l'arrêt, de la ligne, destination <input checked="" type="checkbox"/> Horaires à jour <input checked="" type="checkbox"/> Plan
Accessibilité des clients à l'arrêt	<input checked="" type="checkbox"/> Trottoir réhaussé <input checked="" type="checkbox"/> Chemin d'accès au trottoir <input checked="" type="checkbox"/> Passage piéton	<input checked="" type="checkbox"/> Trottoir réhaussé <input checked="" type="checkbox"/> Chemin d'accès au trottoir <input checked="" type="checkbox"/> Passage piéton
Equipements	<input type="checkbox"/> Banc <input type="checkbox"/> Poubelle <input checked="" type="checkbox"/> Eclairage de nuit	<input checked="" type="checkbox"/> Banc <input checked="" type="checkbox"/> Poubelle <input checked="" type="checkbox"/> Eclairage de nuit
Emplacement	Proscrire les arrêts en sortie de virage, peu visibles	

Afin de minimiser les coûts liés à l'amélioration de la qualité des arrêts et à leur mise en accessibilité, il est recommandé de mener l'ensemble des travaux concernant un arrêt donné en parallèle, de préférence à l'occasion de travaux de réfection de la voirie.

➔ Par conséquent, tous les arrêts auront été repris pour offrir un bon niveau de confort aux clients d'ici 2015.

d) Restructurer la gare routière d'Esbyly

- *Rappel du diagnostic*

La gare SNCF accueille 3 100 entrants par jour (données 2004) et une enquête complémentaire antérieure (2000) avait permis de connaître les parts modales de venue :

Modes de rabattement des entrants (données 2000)

	proportion
Marche	40%
Voiture ¹	39%
Bus	21%

¹ Il n'a pas été fait de distinction entre conducteurs et personnes déposées lors de l'enquête

Avec 568 montants par jour¹, la gare routière d'Esbyly constitue le 1^{er} arrêt de bus du SMIEP. 7 lignes se trouvent en passage ou en terminus en ce point.

Cependant, la gare routière offre actuellement une très faible qualité de service.

Difficultés d'exploitation

Sa situation à l'écart de la RD 5 la rend difficile d'accès pour les bus et les cars et le manque d'espace gêne les manœuvres.

La voie d'accès est commune aux bus et aux véhicules accédant au parc relais, ce qui induit des difficultés de circulation supplémentaires.

Faible qualité de service aux usagers

L'espace est de très faible qualité, les arrêts sont mal signalés et ne disposent pas de quais pour faciliter les montées et descentes. Les clients en attente ne disposent pas d'abri pour se protéger en cas d'intempérie.

¹ Comptages Carte Orange 2004

▪ *La restructuration*

Du fait de sa situation en enclave entre le tissu urbain et les voies ferrées, tous les dysfonctionnements de la gare routière ne pourront être résolus sur place, notamment les dysfonctionnements d'exploitation.

Néanmoins, il est essentiel pour le confort des usagers et la qualité de vie locale que les projets visent leur atténuation.

Améliorer le confort des usagers

- par l'amélioration de l'information en gare routière (SAI et affichage statique complet d'informations à jour sur les poteaux d'arrêt)
- par l'amélioration des conditions d'attente en gare routière
- par l'amélioration de l'accessibilité des clients
- par une signalétique et un jalonnement favorisant l'intermodalité
- par l'embellissement des espaces publics

➔ L'étude de restructuration menée par ailleurs devra retenir un projet répondant à ces critères.

10 - FAVORISER UN URBANISME DURABLE

Pour éviter le mitage urbain et donc l'augmentation conséquente de la part de l'automobile dans les déplacements, le mode d'urbanisation en pôles denses et non en étalement est une nécessité. La structure en hameaux du territoire doit être préservée à ce titre. Cette politique d'aménagement permet d'optimiser la performance des lignes de bus existantes.

a) Réflexion préalable aux opérations d'urbanisme

La réalisation d'opérations importantes d'urbanisme (lotissement de plus de 30 lots, ZAC de plus d'un hectare, construction de plus de 2.000 m² de bureaux, construction de plus de 5 000 m² de locaux d'activité, création d'un équipement public, d'un établissement scolaire secondaire ou supérieur) est subordonnée à une réflexion préalable sur les conditions de la desserte de l'opération par les transports en commun.

➔ Le projet devra intégrer les aménagements mineurs demandés par le SMIEP dans l'objectif de l'amélioration de la desserte de l'opération projetée.

Les nouvelles opérations devront également prendre en compte les cheminements des piétons et des cyclistes en direction des arrêts de bus et des gares.

➔ A ce titre, l'implantation d'un lycée sur le territoire devra être envisagée de préférence à proximité d'une gare, et à défaut à proximité d'une ligne performante du réseau.

Cette mesure comporte deux avantages fondamentaux :

- maîtriser les dépenses publiques en évitant de mobiliser de nouveaux moyens coûteux de desserte publique et en rentabilisant au mieux les moyens existants
- faciliter la venue des lycéens en transport public par une offre de qualité permettant de limiter l'accompagnement des parents en voiture et l'achat de scooters.

b) Les centres commerciaux ou zones commerciales

➔ Les accès aux espaces commerciaux principaux (hypermarchés ou enseignes principales d'une zone commerciale) ne devront pas être éloignés de plus de 50 mètres de l'arrêt de bus le plus proche.

Au cas où on souhaiterait obtenir des modifications du réseau de bus de manière à répondre à cette obligation, une convention pourra être négociée avec les transporteurs, puis avec le SMIEP, préalablement à la délivrance du permis de construire ; cette convention pourra porter sur l'ensemble des éléments constitutifs de la desserte : financement, conditions de circulation des bus dans le domaine privé, organisation des arrêts, mesures prises pour favoriser l'usage du transport public par les clients et par le personnel.

L'accès des piétons et des vélos devra également être prévu dès le dépôt de permis de construire.

c) Moduler la constructibilité en fonction de l'accessibilité en transport public

Le PLD peut favoriser l'effet structurant des transports en commun en encourageant la construction de nouvelles zones relativement denses dans les zones bien desservies en transport public, conformément aux recommandations du PDU.

➔ Afin de favoriser la densité là où le territoire du SMIEP bénéficie d'une bonne desserte en transport public, la densité autorisée (coefficient d'occupation au sol ou équivalent) devra être sensiblement plus élevée sur les terrains constructibles situés dans un rayon de 700 m autour des gares et de 500 m autour des arrêts des lignes du réseau principal que sur des territoires analogues non desservis.

11 - OFFRIR UNE COHERENCE INSTITUTIONNELLE AU TRANSPORT PUBLIC

a) Ouvrir le TGV aux échanges locaux

Le pôle d'emploi de Roissy – Charles de Gaulle est difficilement accessible par les transports publics depuis le SMIEP. Les échanges par TGV entre les gares de Roissy et Marne la Vallée sont autorisés depuis peu, le billet à l'unité coûtant 14,60€ à 22,70€ selon que les horaires.

➔ Le SMIEP demande que les usagers puissent emprunter le TGV entre les gares de Chessy et Roissy à un tarif raisonnable.

Cette mesure, qui offre une grande rapidité à ce déplacement, permettrait de regagner des parts sur l'usage de la voiture vers cette destination et n'induit pas la mise en œuvre de nouveaux moyens.

b) Accroître l'interpénétration des réseaux de bus

Dans le cadre d'études de restructuration des réseaux de bus, le développement de conventions doit permettre de rationaliser la desserte du territoire avec celle du Mellois et de Marne la Vallée en intégrant les services départementaux.

III - CREER LES CONDITIONS DE LA SECURITE ROUTIERE

1 - HIERARCHISER LA VOIRIE

Les principes directeurs

La sécurité de tous les usagers de la voirie, spécialement celle des cycles et piétons, est recherchée par la baisse des vitesses pratiquées par les véhicules particuliers, mais également les deux-roues motorisés.

Cette baisse passe par des aménagements et règlements qui doivent maintenir la fluidité indispensable du trafic : les mesures ne doivent pas provoquer plus d'encombrements de circulation, leur réduction est souhaitable afin de ne pas créer de pollution de l'air par l'automobile. Certaines chaussées pourront néanmoins être réduites afin de faciliter les modes de déplacements alternatifs. Des études ultérieures permettront de définir précisément ces zones.

La cohérence des dispositions prises sur le SMIEP avec les circulations traversant les communes alentour devra être assurée.

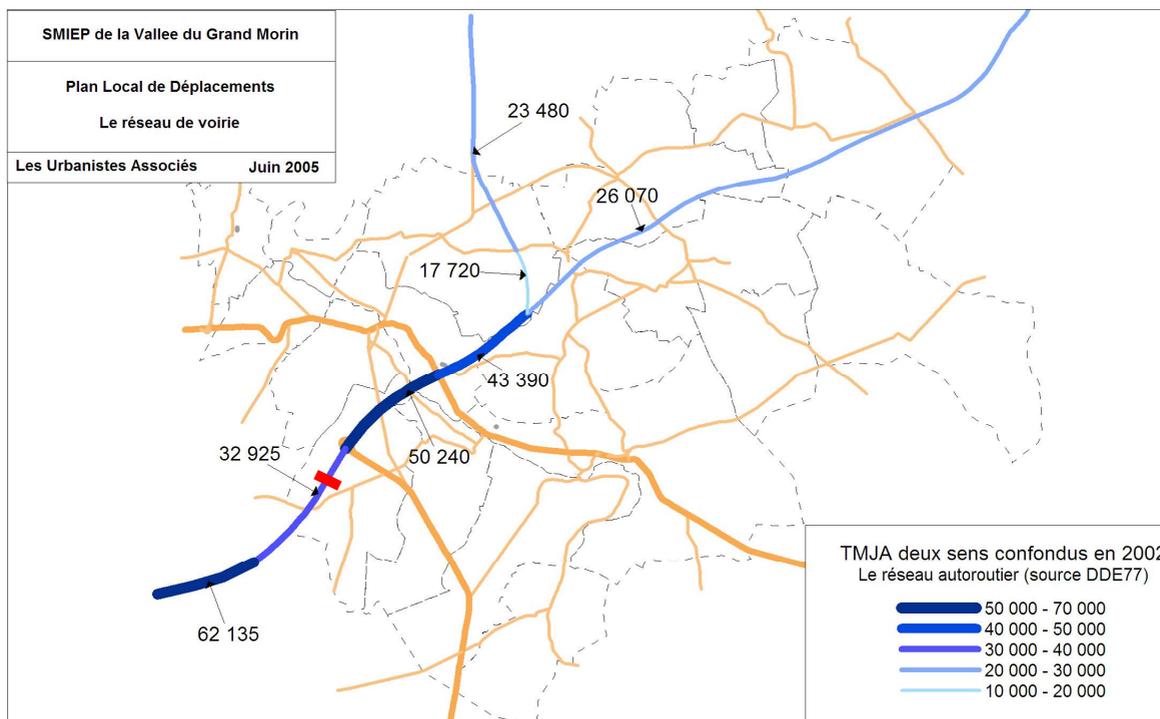
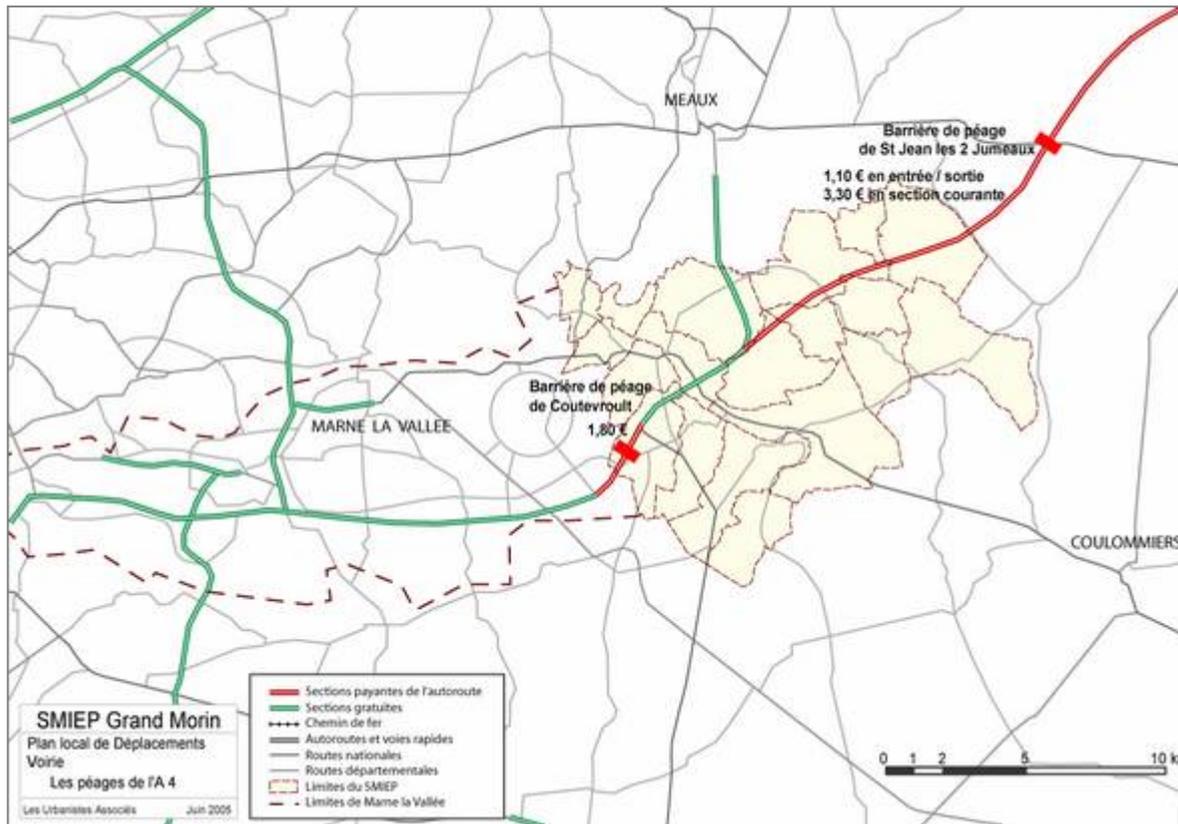
a) Redonner son rôle à l'autoroute A 4

- *Rappel du diagnostic*

Le tarif de la barrière de péage de Coutevroult est de 1,80 €. Ce montant est 10 fois supérieur à la moyenne du coût kilométrique observé sur les autres sections payantes de l'A4.

La faible longueur de la portion payante, qui s'explique par le développement de Marne la Vallée et l'ouverture de nouveaux échangeurs pour desservir la zone, induit de nombreux shunts sur une voirie locale inadaptée.

Ceci engendre de nombreux dysfonctionnements, et notamment une accidentologie élevée.



➔ Le SMIEP demande que l'autoroute accueille à nouveau l'ensemble du trafic de transit et du trafic d'échange afin que la voirie locale n'accueille plus qu'un trafic local. (Les montants indiqués pour les péages sont ceux constatés lors de la réalisation du diagnostic (juin 2005))

b) Conforter le rôle de la RD 228 en la sécurisant

La sécurisation de l'itinéraire et de ses intersections, maintenues à niveau (et non dénivelées par conséquent), devra être réalisée en priorité (voir 6 - c). Les intersections avec les chemins agricoles devront également être étudiées.

Il ne s'agit pas de créer des aménagements qui donneraient un caractère autoroutier à cette voie mais de sécuriser un itinéraire fluide ne traversant plus de zones urbanisées.

La RD 228 constitue un itinéraire naturel de rocade des zones urbanisées du SMIEP. Avec l'ouverture de la déviation de Meaux et d'un échangeur complet avec l'A 140, complété par la création de déviations des deux centre-bourgs traversés (Sancy et Maisoncelles), la RD 228 offrira à terme un itinéraire permettant l'apaisement corollaire de la RN 34.

c) Réserver la RN 34 et la RD 5 à la desserte locale

Ces deux axes traversent de nombreux bourgs et accueillent actuellement une circulation importante. Le nombre d'accidents est très important sur la RN 34.

➔ Des mesures d'apaisement de la circulation devront porter sur l'ensemble de la RN 34 dans sa traversée du territoire. Elle a pour vocation de n'accueillir plus que du trafic local au terme de la réalisation des différents projets de voirie actuellement en cours.

Une charte d'aménagement devra être validée par le SMIEP et mise en œuvre pour assurer une cohérence d'ensemble sur cette voie.

Des mesures d'apaisement de la circulation seront également prises pour sécuriser et rendre plus agréable la traversée de la RD 5 à Esbly.

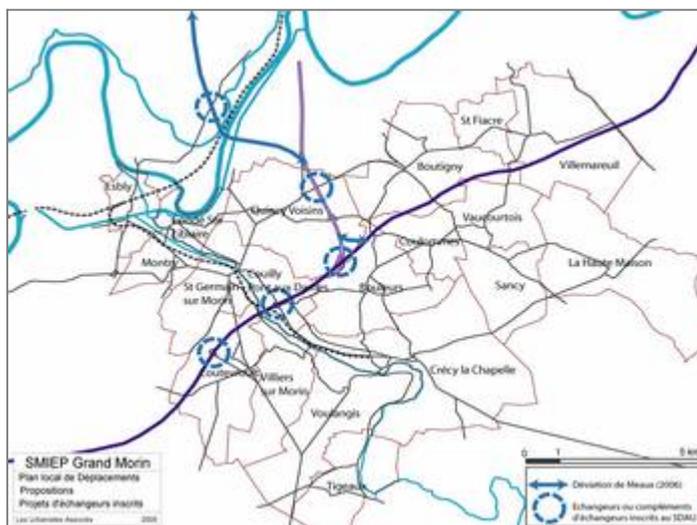
d) Supprimer les shunts sur la RD 406

Afin d'éviter la barrière de péage de Coutevroult, de nombreux automobilistes empruntent actuellement la RD 406 entre Villiers sur Morin et Bailly Romainvilliers. Cette voirie à caractère local, qui traverse le centre de Villiers, ne peut supporter ce niveau de trafic.

➔ Les mesures prises dans le cadre du PLD devront permettre de supprimer les trafics de transit sur cette voie.

2 - METTRE EN ŒUVRE LES ECHANGEURS PREVUS POUR FAVORISER L'APAISEMENT DE LA VOIRIE LOCALE

➔ Le SMIEP est favorable à la création des échangeurs cités par la suite, afin de favoriser l'usage de l'autoroute d'alléger celui de la voirie locale.



- **Complément d'échangeur A 140 / RD 228**

Cet échangeur permettra d'offrir un nouvel accès autoroutier vers Paris pour le territoire du SMIEP, il devrait avoir un intérêt plus large encore, via la RD 228 notamment.

- **Complément d'échangeur A 4 / A 140**

Ce complément autoroutier, qui permettra les mouvements autoroutiers entre Meaux et l'est devrait réduire l'utilisation de la voirie locale pour effectuer ces trajets. Une baisse des trafics poids lourds est attendu sur certaines communes du SMIEP.

- **Complément d'échangeur A 4 / RN 34**

Il permettra d'offrir un accès vers l'est depuis la vallée du Grand Morin.

3 - METTRE EN ŒUVRE LES NOUVELLES VOIRIES PERMETTANT L'APAISEMENT DE LA CIRCULATION DANS LES BOURGS

a) Déviation de Sancy

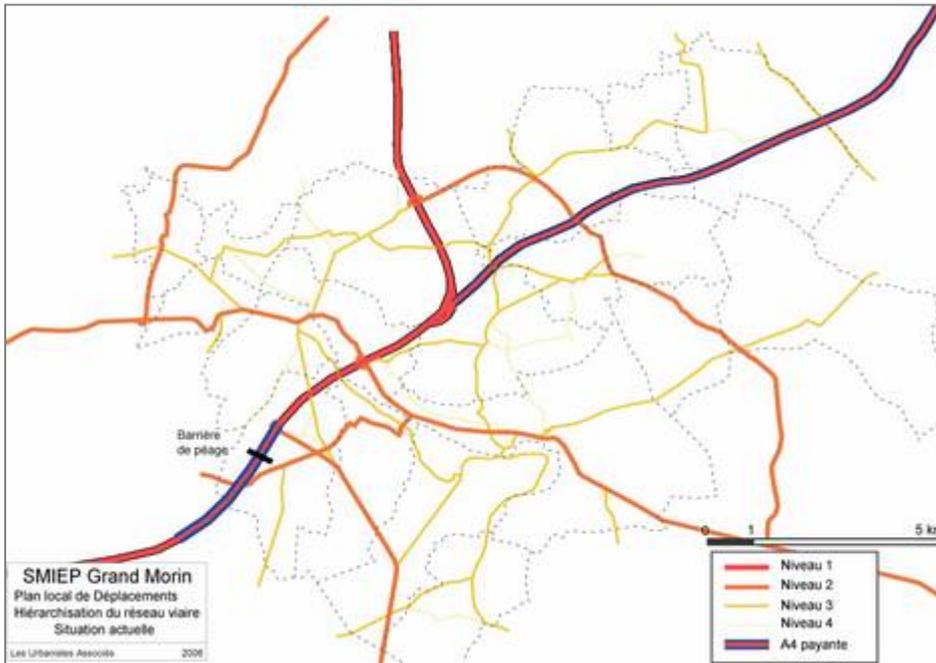
L'usage de la RD 228 doit être favorisé afin d'apaiser la circulation sur la RN 34. Afin de ne pas créer de nuisance, cette inversion des importances respectives des deux voies ne pourra se faire qu'à la condition que la déviation de Sancy ait été réalisée.

➔ La déviation de Sancy devra donc être rapidement mise en œuvre.

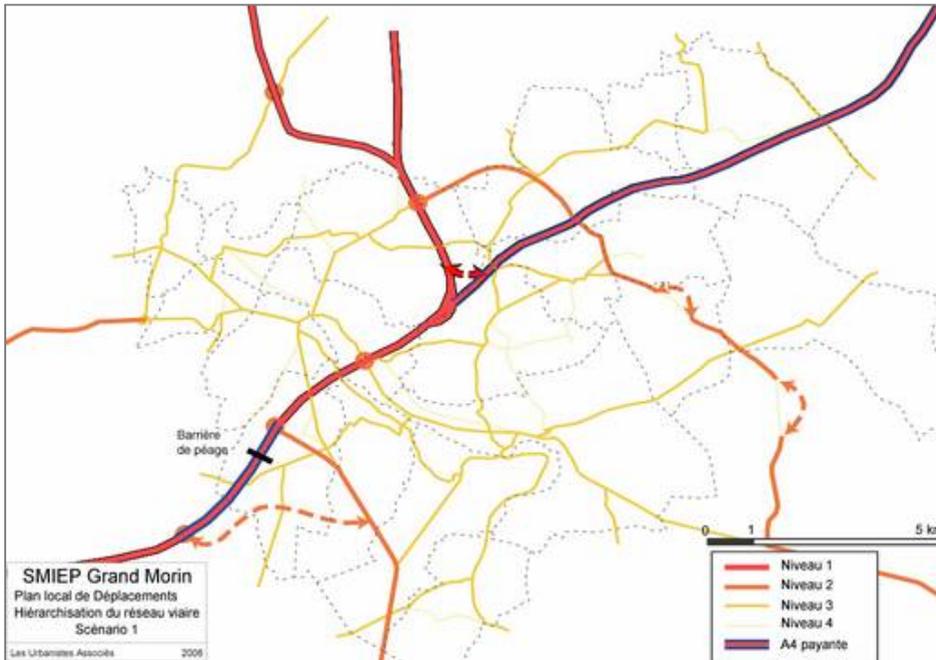
b) Déviation de Maisoncelles

La déviation de Maisoncelles répond à la même logique que celle de Sancy. Cette commune ne fait cependant pas partie du SMIEP.

Scénario de hiérarchisation de la voirie



Hiérarchisation non satisfaisante pratiquée actuellement



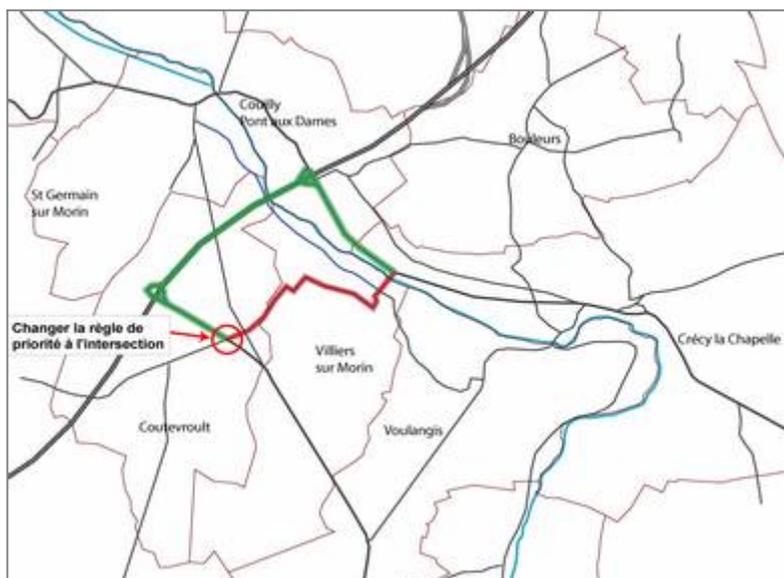
Scénario de hiérarchisation retenu dans le cadre du PLD

4 - FACILITER L'USAGE COHERENT DU RESEAU DE VOIRIE HIERARCHISE

Afin que la voirie soit réellement utilisée selon les principes de hiérarchisation qui seront retenus, un certain nombre de mesures d'apaisement ou de facilitation des itinéraires à favoriser est envisagé.

a) Modifier les règles de priorité aux intersections pour favoriser les itinéraires principaux

➔ L'objectif est qu'un itinéraire de shunt n'ait jamais la priorité aux intersections avec l'itinéraire concurrent empruntant la voirie principale.



Afin de faciliter l'usage de l'autoroute par rapport à celui du shunt de Villiers sur Morin, la modification des règles de priorité en sortie de RN 36 vers la RD 406 devra être étudiée.

b) Limiter l'attrait des shunts en section courante

➔ Des aménagements visant à ralentir la circulation pourront être envisagés sur les itinéraires de shunts. Ils ne devront pas entraver le bon fonctionnement du réseau de bus. Il est préférable de les placer aux entrées de bourgs et de les signaler en amont afin de ne pas créer de situation accidentogène.

L'implantation de ralentisseurs verticaux devra respecter le décret n°94-447 du 27 mai de 1994 relatif aux caractéristiques et aux conditions de réalisation des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal et notamment le point suivant :

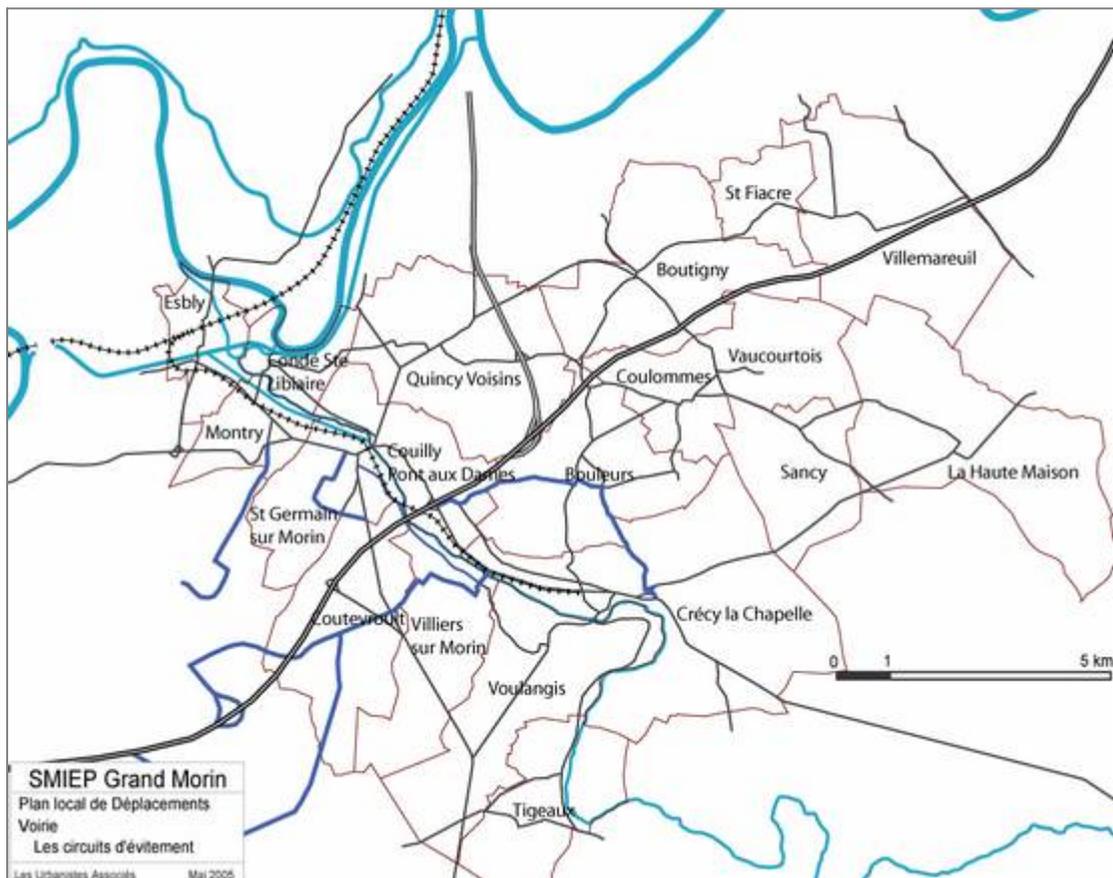
« L'implantation des ralentisseurs est interdite [...] sur les voies de desserte de transport public de personnes ». Sur les voies empruntées par des bus, l'implantation de coussins berlinois est conseillée.

De la même manière, des aménagements horizontaux pourront être prévus en entrée de ville et au

droit des arrêts de bus. Les chicanes constituées de stationnement alterné doivent être évitées sur les itinéraires empruntés par des lignes régulières de bus.

c) Limiter la circulation des poids lourds sur la voirie locale

➔ La création de nouveaux itinéraires (déviation de Meaux notamment et nouveaux échangeurs notamment) pourrait permettre aux communes de prendre des mesures d'interdiction de transit des poids lourds.



5 - AMENAGER LES TRAVERSEES DE BOURGS

Les bourgs traversés par les départementales ou nationales structurantes subissent des nuisances importantes. La qualité de l'environnement urbain des espaces publics est limité.

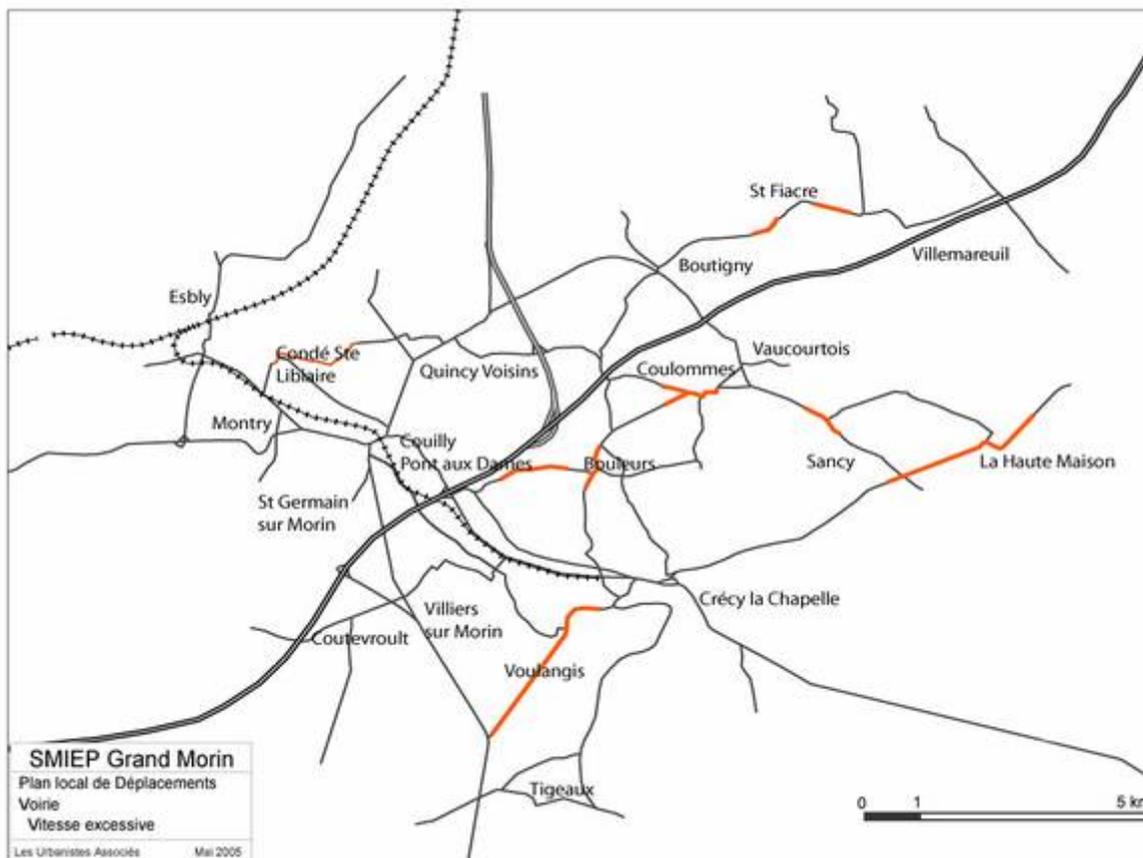
Un travail important devra être lancé par les communes pour apaiser les circulations, les vitesses, en réduisant au besoin les largeurs de chaussée et en redistribuant l'espace public au profit des modes doux.

Les aménagements proposés ne devront pas handicaper la circulation des bus sur le territoire. **Ils devront également rester compatibles avec les gabarits des engins agricoles.**

Le stationnement devra être revu ou relocalisé dans certains cas pour répondre aux normes d'accessibilité des PMR. Le cheminement et la traversée des modes doux (piétons et cyclistes) est une priorité de traitement pour rendre les commerces et l'espace urbain plus attractifs.

a) Offrir des aménagements permettant de réduire la vitesse et d'améliorer la sécurité sur les axes principaux

➔ Les mesures proposées en entrée des bourgs concernés par les itinéraires de shunts peuvent être étendues à d'autres bourgs, notamment ceux pour lesquels le diagnostic a fait état de vitesse excessive au regard du tissu urbain traversé.



b) Créer ou étendre les zones 30

La zone 30 est un outil de qualité de vie et de cohabitation harmonieuse des modes. Afin de modérer la circulation automobile et ses nuisances, de détourner les flux en transit pour rendre les quartiers aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics., les zones 30 peuvent être développées.

Certaines communes se sont déjà dotées de zones 30. Leur création ou extension est proposée dans tous les centre-bourgs identifiés sur la carte suivante.

➔ Le SMIEP souhaite ainsi sécuriser et favoriser la vie locale :

- dans les centre-villes commerçants
- à proximité des équipements scolaires
- dans certaines zones accidentogènes (en agglomération)



Un phasage des réalisations devra être défini.

6 - REDUIRE L'ACCIDENTOLOGIE PAR DES AMENAGEMENTS DE SECURITE

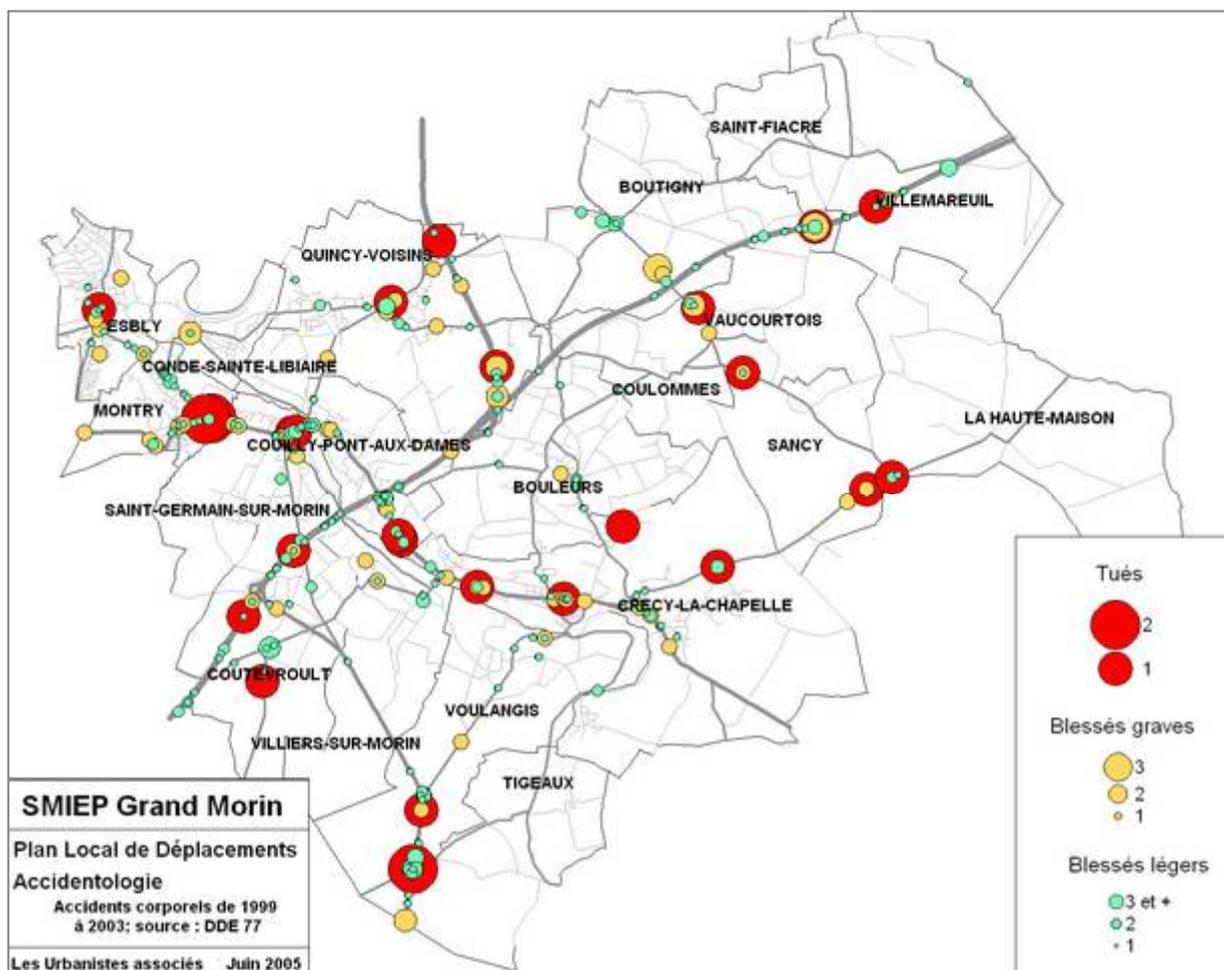
- *Rappel du diagnostic*

Le diagnostic avait mis en évidence le niveau élevé d'accidentologie sur le territoire.

Les accidents se produisent souvent aux intersections, ce qui pose le problème de l'insertion des véhicules depuis les voiries secondaires sur les grands axes structurant le territoire. Les vitesses, les difficultés d'appréhension des distances et les flux importants en heure de pointe sur des axes linéaires imposent la réalisation de mesures d'apaisement.

➔ Le PLD recommande que soit menée une concertation entre les différentes communes concernées et les gestionnaires de voirie pour étudier les types d'aménagements nécessaires et l'échelonnement des mesures sur les carrefours concernés. En dehors des travaux programmés, un carrefour devra être repris par an.

➔ Certains points en section courante sont également accidentogènes. Un de ces points devra également être repris chaque année.



La liste suivante propose des actions jugées prioritaires, elles ne se veulent pas exhaustives.

a) Sur la RN 34

La baisse de l'accidentologie sur la RN 34 est définie comme un objectif prioritaire du PLD. Tous les aménagements réalisés sur la RN 34 devront être conformes à cette nécessité.

→ Une étude spécifique sera lancée avec le Département afin de sécuriser les lieux de concentration des accidents.

b) Aux intersections de la RN 36

Les intersections de la RN 36 avec la voirie locale sont particulièrement dangereuses. Les intersections avec la RD 235 (vers Voulangis) et la RD 21 (vers Tigeaux) devront être sécurisées.

→ Les aménagements correspondants sont programmés.

c) Sur la RD 228

→ Afin de pouvoir renforcer cet itinéraire, des aménagements spécifiques devront sécuriser les points accidentogènes. **L'aménagement d'un giratoire au croisement avec la RD 33 est indispensable à court terme.**

d) Sur la RD 21

Entre Crécy la Chapelle et la Haute Maison, plusieurs accidents graves ont eu lieu ces dernières années.

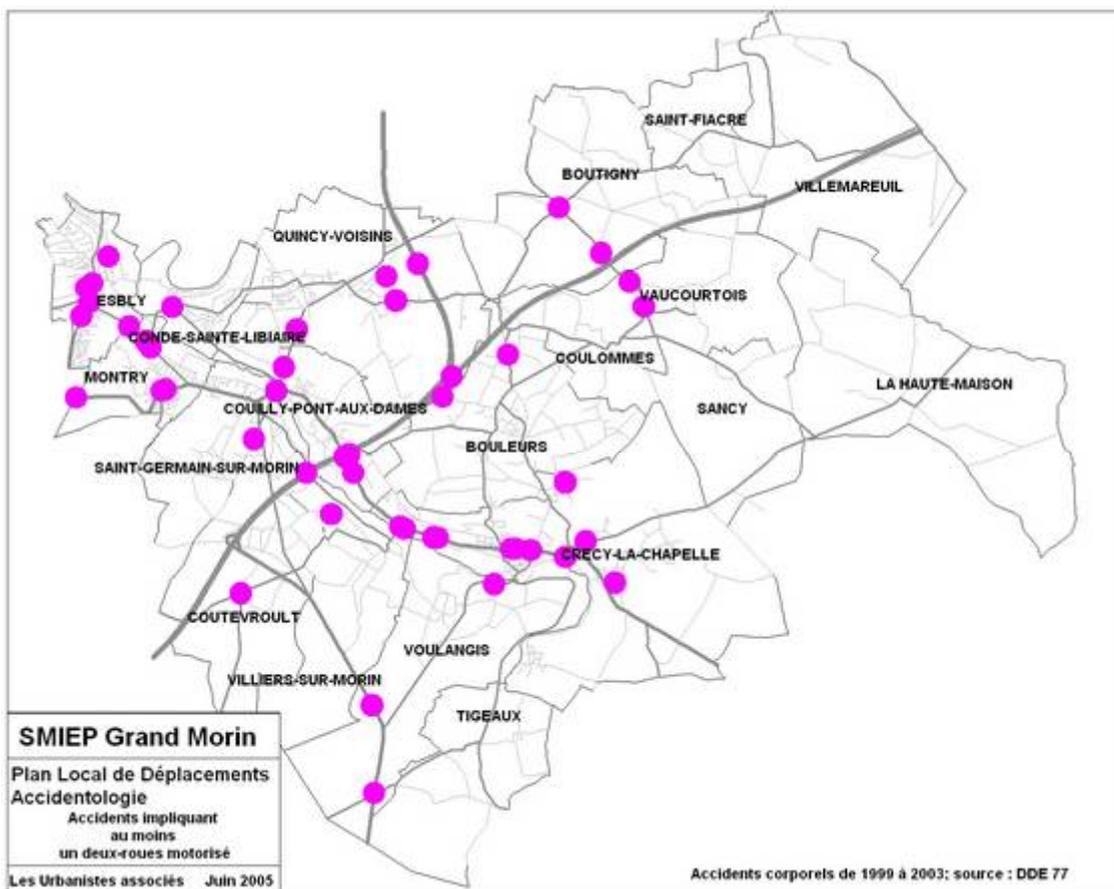
→ Des aménagements de voirie appropriés devront permettre de sécuriser cet itinéraire.

e) Sur la RD 93,

Les importantes constructions de logements sur le territoire de Magny-le-Hongre accroissent les difficultés entre la RD 93 et la RN 34, la réalisation de la voie prévue au SDRIF précédent pourrait soulager cette situation. A défaut l'aménagement du carrefour entre la RD 93 et la RN 34 doit être envisagé, le stop actuel présentant de plus en plus de problèmes en raison de l'accroissement du trafic lié à l'urbanisation du secteur.

f) Améliorer la sécurité des 2 roues motorisés

L'utilisation des deux roues est problématique. Ce mode de transport est excessivement accidentogène. Ils sont impliqués dans 11% du total des accidents recensés et les adolescents sont particulièrement exposés. Il est également bruyant pour les riverains et très polluant.



Peu d'outils permettent de répondre à ce problème, à part la mise en place de réelles alternatives en terme de transport en commun et de vélo pour permettre une réelle autonomie des adolescents.

➔ Pour tous, le SMIEP souhaite que l'information sur les dangers liés à ce mode soit largement diffusée auprès d'acheteurs potentiels de 2 roues motorisés.

Le diagnostic a également permis de mettre en avant les nuisances sonores liées à l'usage de quads et motocross pour des pratiques de loisirs. Ces nuisances sont particulièrement mal vécues par les habitants. Cependant, la solution devra être trouvée en dehors du cadre de ce PLD car les troubles de voisinage sortent du champ de réflexion des plans de déplacements urbains.

IV - FAVORISER LES DEPLACEMENTS DOUX

Les mesures susceptibles d'être prises en faveur des déplacements doux contribuent à l'amélioration du cadre de vie des habitants. Le PLD doit permettre de créer les conditions favorables à l'accroissement de ces modes de déplacements.

- *Rappel du diagnostic*

Si l'usage du vélo comme mode « utilitaire » est actuellement peu développé, l'analyse des données INSEE montre que la marche est utilisée dans les déplacements courts des actifs, notamment dans les communes qui offrent un bon taux d'emploi sur place comme Crécy la Chapelle, Esbly, Quincy Voisins, St Germain sur Morin ou Montry, mais que son usage pourrait être plus développé.

L'augmentation du nombre d'enfants conduits en voiture à l'école pose un véritable problème aux abords des établissements scolaires, aussi bien en termes de circulation, de stationnement, de sécurité que de confort des déplacements.

1 - DEFINIR UN PLAN CYCLABLE SUR LE TERRITOIRE

➔ Le SMIEP se dote d'une compétence générale de coordination en matière de circulation des deux roues qui vient en complément des compétences exercées par chacun des gestionnaires de voirie : participation en fond de concours, maîtrise d'ouvrage de certaines actions (jalonnement...), participation aux frais de fonctionnement d'équipements ou de services dédiés (stationnement 2 roues...).

➔ En liaison avec les projets du Conseil Général et les différentes initiatives locales, un schéma directeur cyclable est proposé par le SMIEP.

Il synthétise les aménagements existants et projetés et prévoit d'établir des continuités cyclables sur les espaces du territoire qui se prêtent à la pratique du vélo. Il apporte également une attention particulière à la desserte des équipements scolaires et au stationnement des 2 roues. Il devra répondre à des besoins de déplacements de loisirs, de tourisme mais avant tout au déplacements des scolaires et des actifs travaillant près de leur lieu d'habitation. Un plan de jalonnement, à associer ou non avec celui des liaisons piétonnes, devra également être proposé en complément de ce schéma directeur. Il unifiera les indications sur l'ensemble du territoire.

Les aménagements envisagés en faveur des vélos ne constituent qu'un cadre minimum pour la gestion de ce mode de transport sur le territoire. Les mesures proposées ne sont pas limitatives et d'autres mesures pourront être envisagées pour favoriser ou sécuriser ce mode.

L'intégration des vélos aux intersections fera l'objet d'une attention toute particulière des services (Sas vélos devant les VL...), car il s'agit des points noirs qui entravent l'aboutissement de réseaux continus. Les franchissements de ces espaces seront étudiés, notamment par la mise en place de marquage et signalisation pour les automobilistes.

Les aménagements de voirie dans les bourgs doivent favoriser la circulation des vélos : zones piétonnes autorisées aux vélos, création de plateaux mixtes où le vélo trouve naturellement sa place, possibilité d'utiliser les couloirs bus. Cependant l'utilisation de matériaux valorisants (pavés, galets) conduit à des conditions de roulement qui ne sont pas toujours excellentes. La mise en place d'une zone 30 et l'interdiction du stationnement sur certaines voiries étroites pourra être une réponse à l'insertion des circulations cyclables dans le tissu urbain ancien.

a) Offrir une continuité cyclable dans la vallée du Grand Morin

La vallée constitue un axe d'urbanisation possédant des interactions multiples. Il existe donc des besoins de déplacements internes à la vallée, qui ne soient pas uniquement des besoins de loisirs.

La carte suivante présente une proposition d'itinéraires cyclables permettant de relier les différents générateurs de la vallée¹ :

- centres urbains,
- gares
- établissements scolaires du secondaire
- lieux de loisirs



2 itinéraires complémentaires sont envisagés. Le 1^{er} suit le Grand Morin au plus près, le 2nd emprunte la RN 34.

¹ La CC du Pays Créçois mène également une réflexion sur le développement des itinéraires cyclables de la vallée. Celle-ci sera intégrée à celle du PLD afin de proposer un ensemble cohérent.

Sur le 1^{er} itinéraire, l'objectif n'est pas la réalisation d'une piste cyclable continue, dont l'insertion sur certaines voies étroites ne serait pas réaliste. Il s'agit d'offrir aux cyclistes – et aux promeneurs – une continuité d'itinéraire lisible, dans un cadre rendu attractif.

Cet itinéraire emprunte majoritairement des voies existantes. Certaines pourront être requalifiées pour être rendues plus agréables (zone commerciale de Crécy la Chapelle par exemple) ou plus roulantes (bords de Grand Morin).

3 créations sont proposées :

- à l'est de Crécy la Chapelle afin de relier le camping au centre par une liaison mixte piétons et vélos
- entre la gare de Villiers et l'A4 afin d'offrir un nouveau parcours le long du Morin
- au droit du collège d'Esbyly jusqu'au canal, afin d'offrir un cheminement sécurisé le long du canal aux enfants plutôt que de leur faire emprunter la RD 5 entre le giratoire et le collège.

➔ Le SMIEP devra programmer et phaser la réalisation progressive des aménagements.

Le 2nd itinéraire empruntera la RN 34 entre la Collégiale de Crécy la Chapelle et la limite communale ouest de Montry.

Le PLD des secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée, élaboré par le SIT, propose de son côté un itinéraire cyclable sur la RN 34 jusqu'à la limite de son territoire. L'aménagement proposé permettra donc d'offrir une continuité cyclable jusqu'à Marne la Vallée.

➔ La nature précise des aménagement sera définie dans le cadre des études sur l'apaisement de la RN 34.

La réalisation de 2 itinéraires proches et parallèles permet de coupler les usages du quotidien (RN 34) et ceux de loisirs.

b) Aménager des itinéraires vélo de desserte des gares

En complément de la liaison évoquée au point précédent, des itinéraires convergents vers les gares devront être mis en place dans un rayon d'1 km. Il ne s'agit pas nécessairement de pistes cyclables.



- ➔ Toutes les intersections situées dans un rayon d'1 km autour des gares devront être analysées au regard du niveau de sécurité qu'elles offrent aux cyclistes. Des mesures rectificatives devront être prises le cas échéant. Les giratoires, qui créent un réel danger pour les 2 roues, sont à éviter dans ces zones. Des sas vélos devront être insérés aux carrefours à feux.

- ➔ En section courante, des bandes ou pistes cyclables pourront être implantées dès lors que la largeur de l'emprise de voirie le permet. Cette insertion ne devra pas être faite au détriment des trottoirs, qui devront conserver une largeur minimale d'1,40 m.

c) Offrir le jalonnement correspondant

L'objectif du jalonnement est double :

- guider les cyclistes, que ce soit pour des déplacements « utilitaires » ou de loisirs,
- faire connaître les itinéraires cyclables



Le jalonnement devra donc porter sur les gares, les collèges, les centre-bourgs, les équipements sportifs et les grandes directions afin de répondre à ces deux objectifs.

➔ Un plan de jalonnement du territoire devra donc être établi et mis en œuvre.

d) Organiser et aménager le stationnement des 2 roues

Le stationnement des cycles est une des contraintes majeures à l'utilisation de ce mode de transport. Pour permettre le développement des déplacements à vélo, les communes doivent offrir les moyens aux cyclistes de stationner ou ranger leur vélo en sécurité.

➔ Du stationnement vélo sécurisé devra donc être proposé devant :

- les mairies
- les gares
- les équipements sportifs
- dans les rues commerçantes



Le stationnement devra être composé de petites unités sécurisées. En fonction de l'utilisation constatée, la taille pourra ensuite être accrue pour répondre à la demande.

➔ Les communes du SMIEP devront inscrire dans leurs documents d'urbanisme réglementaire des normes minimales en matière de stationnement des deux-roues. Tous les nouveaux permis de construire devront être évalués au regard de celles-ci.

Pour les logements, les nouveaux immeubles collectifs comportant au moins 10 logements devront disposer d'un local vélo / poussette.

Il faut compter 1 à 1,5 m² par vélo.

Logements	1 vélos/appartement
Cafés-Restaurants	1 vélo/60 places assises
Activités-Commerces	1 vélo/150m ²
Musées	1 vélo/100 m ²
Equipements sportifs et de loisirs autres	1 vélo/10 utilisateurs
Universités/Etablissements supérieurs	1 vélo/10 étudiants
Bureaux	1 vélo/250 m ²
Collèges	1 vélo/10 élèves
Lycées	1 vélo/20 élèves

En cas d'impossibilité technique avérée, ces normes pourront être réduites au cas par cas.

e) Créer et diffuser un plan des itinéraires cyclables

➔ Afin d'encourager la pratique du vélo et de faire connaître les possibilités sur le territoire, un plan des itinéraires cyclables sera créé et diffusé en mairies et à l'office du tourisme.

f) Tenir compte des cycles lors des réalisations ou rénovations de voirie

L'article 20 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de décembre 1996, intégré depuis septembre 2000 au code de l'environnement en tant qu'article L228-2, indique que « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. ».

2 - MENER UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT FAVORABLE AUX PIETONS ET AUX COMMERCES

Il s'agit d'organiser le stationnement de manière :

- à préserver les fonctionnements commerciaux notamment dans les centres-villes,
- à favoriser les populations choisissant de résider dans les centres,
- à redonner convivialité et confort aux circulations des piétons,
- à valoriser le patrimoine et à limiter l'impact négatif sur le paysage

a) Mettre en valeur le patrimoine du SMIEP

Le SMIEP possède un patrimoine important que le PLD doit contribuer à valoriser. Cette valorisation peut passer par des aménagements de voirie qualitatifs aux abords des lieux remarquables si les communes le souhaitent.

➔ Le PLD inscrit l'obligation de veiller à la mise en valeur des monuments et lieux remarquables par l'interdiction de stationnement devant ces lieux et sur les places et placettes situées à proximité immédiate.

Redonner un caractère attractif à la place du marché à Crécy la Chapelle

Cette place est actuellement en perte de vitesse commerciale.

➔ Afin de favoriser le commerce et le tourisme, une étude complémentaire devra permettre d'envisager la suppression du stationnement sur la place.

Limiter le stationnement des véhicules devant les espaces remarquables

➔ De manière plus générale, ce thème concerne d'autres communes du SMIEP, dont Quincy Voisins ou Bouleurs.

b) Favoriser la vie des centre-bourgs

Offrir des zones bleues dans les centres commerçants

Afin d'atteindre l'objectif légal de réduction de la circulation automobile, il faut, paradoxalement, favoriser la venue des voitures des usagers et des clients des commerces, des professions libérales et des administrations du centre.

En effet, les clients des commerces en centre-ville viennent généralement pour moitié en voiture, mais pour moitié également en modes doux (bus, piétons, vélos, trains). En revanche, près de 100% des clients des commerces de périphérie s'y rendent en voiture. Par conséquent, favoriser les commerces de centre-ville (au même titre que l'implantation d'autres générateurs de déplacements) répond bien aux objectifs du PDU.

Le maintien d'un centre-ville agréable et vivant passe par l'existence de commerces de proximité ainsi que par la présence de population résidant au centre-ville, et non uniquement par la fonction commerciale anormale.

→ Des zones bleues seront instituées dans les centre-bourgs commerçants et éventuellement étendues là où il en existe déjà. Les communes devront veiller à l'application de leur réglementation. Ces zones permettent d'assurer la rotation des véhicules stationnés aux places les plus prisées et par là, de soutenir l'activité commerciale.

Faciliter le stationnement hors voirie des résidents

Les résidents de centre-bourgs doivent trouver les moyens de se garer sans gêner le fonctionnement des commerces ni les déplacements à pied.

→ Le PLD suggère de favoriser les petites unités de garage destinées aux résidents des zones des centres où il est difficile de se garer afin de les inciter à dégager les places de stationnement sur voirie et à ne pas stationner à des endroits interdits.

Parallèlement, les communes pourront s'engager à alléger la fiscalité liée à la possession et à l'utilisation de stationnement résidentiel hors voirie.

c) Verbaliser le stationnement illicite sur trottoir

→ Le stationnement sur trottoirs, lorsque ces derniers ne proposent pas des largeurs suffisantes pour un cheminement adapté aux personnes à mobilité réduite, sera systématiquement remis en question.



Les administrés seront dans un premier temps informés de l'interdiction de manière préventive. Les forces de police appliqueront pédagogie et persuasion aux propriétaires des véhicules en stationnement, avant de sanctionner.

d) S'assurer du bon respect des règles de stationnement par la création d'un service de contrôle intercommunal

→ Pour faire appliquer la réglementation de manière efficace dans les différents bourgs de l'agglomération, y compris les plus petits, le SMIEP propose la mise en commun des moyens de police municipale. Plusieurs communes limitrophes devront s'entendre pour un recrutement adapté. Les maires délègueront ensuite à cette personne leur pouvoir de police.

Il s'agira dans un premier temps d'expliquer aux usagers de la voirie les incivilités constatées, une démarche que le SMIEP pourra inciter par la diffusion de plaquettes d'explication. Dans un deuxième

temps, si les incivilités persistent, la police devra faire appliquer la réglementation en vigueur et le code de la route. Ceci s'appliquera notamment pour les voiries où le stationnement entrave le cheminement des piétons.

e) Permettre des livraisons dans les meilleures conditions

Le diagnostic n'a pas fait apparaître de dysfonctionnement majeur de livraison sur le territoire. Cependant, il est nécessaire de d'éviter la création d'un générateur de livraisons sans que des mesures permettant la réduction des nuisances liées aux livraisons aient été prévues.

➔ La réalisation d'opérations d'urbanisme comportant la réalisation de commerces ou d'activités est subordonnée à une réflexion préalable sur les conditions de livraison. Selon les cas, les documents d'urbanisme réglementaire pourront prévoir l'obligation de cours de livraisons adaptées.

Par ailleurs, avant toute implantation industrielle ou commerciale, une réflexion sera menée sur les livraisons et le transport par poids lourds. L'objectif est d'éviter la création de flux de poids lourds traversant les centres.

3 - MENER UNE POLITIQUE GLOBALE DE VALORISATION DES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE AUPRES DES SCOLAIRES

Etablir des plans de déplacements pour les collèges et les écoles

Ceux-ci doivent permettre de décider de solutions techniques adaptées au développement de l'usage des modes alternatifs à la voiture particulièrement.

Ils doivent cependant avant tout être l'occasion de sensibiliser les enfants et les parents sur ce sujet.

Pour les écoles

Le SMIEP souhaite favoriser les déplacements des enfants à pied en direction de leurs écoles tout en sécurisant les itinéraires. Donner aux enfants les moyens de leur autonomie dès l'âge de 6 ans permet d'engager l'avenir et de limiter pour les parents les déplacements en voiture qu'ils s'imposent aujourd'hui.

➔ Le PLD encourage, au sein de chaque quartier et de chaque village entre les acteurs publics, les élus, les parents et les enseignants, les débats nécessaires à l'élaboration d'un programme de travail pour mener à bien des « plans de déplacements école ».

- Sécuriser les cheminements en limitant les vitesses des voitures, en offrant des trottoirs adaptés, en marquant les traversées piétonnes.
- Accompagner les enfants les plus jeunes à partir de points de ralliement en direction de leur école, le matin et en sens inverse le soir. (réaliser un pédibus)

Pour les établissements du secondaire

Favoriser les déplacements des adolescents à vélos ou à pied en direction de leurs établissements tout en sécurisant les itinéraires est un axe de travail important du PLD.

Il est particulièrement important d'envisager la localisation des établissements scolaires en fonction de la desserte en transport public, à pied et à vélo plutôt que de réparer ensuite d'éventuelles erreurs.

➔ Une réflexion sur les collèges existants et les établissements à venir devra être menée dans le cadre de plans de déplacements collèges.

Ces plans envisageront, après diagnostic de l'accessibilité du collège et enquête auprès des collégiens, les moyens de favoriser les modes alternatifs à la dépose-reprise en voiture par les parents.

L'EPCI doté de la compétence déplacements pourra accompagner le Département dans la mise en œuvre de ces plans.

La suppression de la Halte des Champs Forts pourra être étudiée dans ce cadre.

4 - REALISER DES PDE DANS LES ETABLISSEMENTS OU ZONES D'ACTIVITES DE PLUS DE 500 SALARIES

Les Plans de Déplacements Entreprise (PDE) consistent à mettre en œuvre une démarche proposant, à partir d'un diagnostic approfondi de la situation actuelle d'un établissement ou d'un regroupement d'établissements, un éventail de mesures permettant de favoriser les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements liés aux activités professionnelles, en particulier les déplacements domicile – travail. Il s'agit d'améliorer la qualité et le confort des déplacements des salariés, ainsi que l'accessibilité du site de l'entreprise pour les différents acteurs (salariés, fournisseurs, clients et visiteurs). Les modes à favoriser sont les transports publics, les vélos, la marche, mais également la voiture comme mode collectif (covoiturage et auto partage).

Le PDE, cofinancé par l'ADEME, permet de créer un lieu de dialogue où l'entreprise et ses membres ont l'opportunité d'exposer les problèmes de déplacements qu'ils rencontrent auprès des partenaires compétents.

➔ Les établissements de plus de 500 salariés, ou les zones d'activités de plus de 500 salariés, devront réaliser un PDE.

Une réflexion sur les impacts de leur localisation en termes de déplacements, menée en amont de leur implantation, permettra d'éviter des erreurs lourdes à réparer par la suite.

5 - AMELIORER L'ACCESSIBILITE DE LA VILLE POUR LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

Toutes les mesures prises dans le cadre du PLD devront respecter les réglementations en vigueur portant sur l'accessibilité des PMR.

La plupart de ces mesures bénéficie à tous en permettant une meilleure qualité des déplacements. Chacun peut être, à un moment de sa vie, gêné dans ses activités et ses déplacements, de manière durable ou momentanée, en raison de son âge, d'une maladie, d'un accident, d'une activité ou d'une situation particulière : aveugles, sourds, personnes en fauteuil roulant, personnes ayant des difficultés pour marcher, personnes ayant des déficiences intellectuelles ou psychiques, déficients cardiaques, rhumatisants, enfants et personnes de petite taille, femmes enceintes, personnes poussant un landau, un caddie, ou portant des objets lourds et encombrants... La population concernée, à des degrés divers, peut ainsi atteindre 20 % suivant le niveau de la gêne ou de l'impossibilité prise en considération.

a) Offrir des cheminements adaptés aux besoins des PMR

➔ Dans la mesure où les emprises le permettent, toutes les reprises de voirie en agglomération devront permettre d'élargir les trottoirs à un minimum d'1,40 m sans obstacle. Un minimum de 90 cm devra être respecté.

Toute nouvelle opération d'urbanisme et réalisation d'équipement sur le territoire du SMIEP doit prendre en compte les piétons et les personnes à mobilité réduite dans l'aménagement des espaces publics. Dans le cadre d'une opération donnant lieu à la réalisation de voirie nouvelle, l'obligation est faite, en zone urbaine, de réaliser des trottoirs d'une largeur minimale de 1,40m sans obstacle. Le long des équipements accueillant du public, la largeur est portée à 2m dégagée de tout mobilier.

➔ Le cheminement des PMR doit être assuré de manière constante, il est donc nécessaire de prendre toutes les mesures pour ne pas créer de coupures dans leur progression. Les trottoirs seront donc abaissés à l'approche des passages piétons, signalés par des bandes podotactiles.

➔ L'utilisation systématique de bordures élevées, afin de dissuader le stationnement des voitures et d'entraver la montée sur trottoir des véhicules de livraison doit être développée à l'abord des lieux où le stationnement des véhicules légers crée des thromboses ; abords d'écoles, arrêt de bus, administration, etc.

b) Offrir du stationnement réservé à proximité des entrées de générateurs d'intérêt général

➔ Des places de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite devront être proposées à proximité immédiate des entrées des générateurs d'intérêt général.

Cette mesure concerne les équipements publics, les supermarchés, les commerces disposant de leur propre espace de stationnement, etc.

Le décret n°99-756 du 31 août 1999 impose la création d'1 place réservée et accessible sur 50. Cette norme devra donc être respectée sur les espaces de stationnement hors voirie, mais également sur voirie pour l'ensemble du stationnement matérialisé.

c) Réaliser un plan de mise en accessibilité de la voirie

Cette obligation est introduite par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (Titre IV, Chapitre 3, article 45).

« I. La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

[...]

Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est établi dans chaque commune à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du plan de déplacements urbains quand il existe. »

➔ Chaque commune devra donc initier son plan de mise en accessibilité. Les communes pourront également, si elles le souhaitent, déléguer cette compétence au SMIEP selon des modalités à définir.

TABLEAUX RECAPITULATIFS

- **Récapitulatif des mesures proposées comprenant :**
 - Priorisation des actions
 - maîtrise d'ouvrage pressentie
 - partenaires
 - éléments de coûts
 - calendrier

	Action prioritaire	Type d'intervention						Maître d'ouvrage / Responsable	Partenaires	Coût de l'action	Calendrier
		Concertation	Etude	Investissement	Fonctionnement	Pouvoir de police	Inscription dans un doc. d'urbanisme				
I - SE DONNER LES MOYENS DE METTRE EN ŒUVRE LE PLD											
1 - Se doter d'un EPCI Déplacements											
	●							SMIEP		/	2008
2 - Le périmètre d'intervention											
a) Création d'un Syndicat Mixte des Déplacements de la Vallée du Grand Morin								SMIEP		Transfert de budget	2007
b) Définition d'un périmètre élargi								SMIEP	CA Pays de Meaux	/	2006
II - DEVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS											
1 - Renforcer la ligne ferrée Esbly - Crécy											
a) Préserver le futur par le choix d'un usage réversible du terrain de St Germain	●							St Germain		/	2007
b) Renforcer l'offre, en quantité et qualité								SMIEP	Région / STIF / SNCF		moyen ou long terme
2 - Renforcer l'attractivité des gares existantes											
a) Améliorer le respect des horaires sur les lignes Paris - Meaux et Esbly - Crécy	●							STIF	Région / SNCF		2007
b) Conforter le rôle de la gare d'Esbly								SMDVGM	Région / STIF / SNCF		Projet en cours
c) Réaménagement qualitatif des gares											
Améliorer l'information	●							SNCF	Transporteur / STIF		2007
Améliorer les conditions d'attente en gare								SNCF			2007-2009 (1 à 2 gares /an)
Améliorer l'accessibilité piétonne aux gares								Communes / CG			A chaque reprise de voirie
Mise aux normes PMR à horizon 2015	●							SNCF / RFF			2007-2015
d) Favoriser le rabattement intermodal											
Signalétique et jalonnement								CC / Communes / CG			2008
Création d'un parking 2 roues à chaque gare	●							SMDVGM	STIF / Région	subv. : 1220€ HT/pl.	2007/2009 (1 /an)
Accroissement de la capacité des parkings : Crécy la Chapelle								Commune	STIF / Région	subv. : 3100€ / pl.	en parallèle du renforcement de la desserte de Crécy
e) Fermer la halte des Champs Forts								STIF		Gain	en parallèle du plan de déplacements collège
3 - Faciliter l'accès des habitants du territoire au réseau ferroviaire											
Création d'une nouvelle gare sur la ligne Paris - Meaux ?											Moyen ou long terme
Prolongement de toutes les courses de la branche nord-est du RER A jusqu'à Chessy ?											Moyen ou long terme
Prolongement du RER A vers la ligne Paris - Meaux ?											Moyen ou long terme
4 - Hiérarchiser le réseau de bus du SMIEP											
a) Inscrire la ligne 067 067 019 Meaux - Chessy - Serris au réseau principal								CG		Ouverture de droits à subv.	2007
b) Offrir une liaison directe entre Crécy et Chessy grâce à la création d'une sous-ligne 59 Express	●							CC	STIF / Transporteur		2008
c) Préserver le rôle de desserte de bassin de vie de la ligne 8A / 8B								CC			

Action prioritaire	Type d'intervention						Maître d'ouvrage / Responsable	Partenaires	Coût de l'action	Calendrier
	Concertation	Etude	Investissement	Fonctionnement	Pouvoir de police	Inscription dans un doc. d'urbanisme				
IV - FAVORISER LES DEPLACEMENTS DOUX										
1 - Définir un plan cyclable sur le territoire										
a) Offrir une continuité cyclable dans la vallée du Grand Morin							SMDVGM	Région / CG	100 à 200 € le ml, hors ouvrages d'art	
b) Aménager des itinéraires vélo de desserte des gares	●						SMDVGM	Région / CG	variable selon les gares	
c) Offrir le jalonnement correspondant							SMDVGM	Région / CG		En parallèle de l'aménagement
d) Organiser et aménager le stationnement des 2 roues							SMDVGM	Région / CG		
Organisation et aménagement du stationnement public							SMDVGM	Région / CG		2007 - 2012
Inscription de normes dans les documents d'urbanisme							Communes			2007 - 2008
e) Créer et diffuser un plan des itinéraires cyclables							SMDVGM	CC /Communes	Plan : 2 000 € Diffusion : journaux municipaux / CC	Mise à jour régulière
2 - Mener une politique de stationnement favorable aux piétons et aux commerces										
a) Mettre en valeur le patrimoine du SMIEP										
Redonner un caractère attractif à la place du marché à Crécy la Chapelle							Commune			2008
Limiter le stationnement des véhicules devant les espaces remarquables							Communes			2008
b) Favoriser la vie des centre-bourgs										
Offrir des zones bleues dans les centres commerçants							Communes			2008-2009
Faciliter le stationnement hors voirie des résidents										
Favoriser les petites unités de garages							Communes			2007-2012
Alléger la fiscalité liée à la possession et l'utilisation de stationnement résidentiel hors voirie							Communes			2007
c) Verbaliser le stationnement illicite sur trottoir	●						Communes			2008
d) S'assurer du respect des règles de stationnement par la création d'un service de contrôle intercommunal							CC ou SMDVGM			2008
e) Permettre des livraisons dans les meilleures conditions							Communes		/	2007
3 - Mener une politique globale de valorisation des modes alternatifs à la voiture auprès des scolaires										
Etablir des plans de déplacements pour les collèges et les écoles										
Pour les écoles										
Etude							Ecole	Commune, éducation nationale, ADEME, parents...	en interne dans les écoles	2007-2009
Mise en œuvre du plan d'actions (pedibus, aménagement de voirie...)							Communes	CG, association de parents d'élèves, éducation nationale	variable selon choix arrêtés	sept. 2007- 2010
Pour les établissements du secondaire										
Etude (1 établissement par an)							CG	Commune	7000 € par collège	2007-2009
Mise en œuvre du plan d'actions (aménagement de voirie...)							CG	Commune	variable selon choix arrêtés	2008-2010
4 - Réaliser des PDE dans les établissements ou zones d'activités de plus de 500 salariés										
Etude							Etablissement (ou autre si ZA)	ADEME	15000 € financé à 50% par l'ADEME	Lors du choix d'implantation
5 - Améliorer l'accessibilité de la ville pour les personnes à mobilité réduite										
a) Offrir des cheminements adaptés aux besoins des PMR	●						CC, Communes	Région, CG, communes		Avant 2015
b) Offrir du stationnement réservé à proximité des entrées de générateurs d'intérêt général	●						CC, Communes	Région, CG, communes		Avant 2010
c) Réaliser un plan de mise en accessibilité de la voirie	●						CC, Communes	Région, CG, communes		Avant 2015