

Plan local des déplacements

Communauté d'agglomération Melun de Seine



Sommaire

- Présentation du PLD
- Présentation des enjeux
- Présentation des fiches actions
- Action TC, Marchandise, Modes actifs, Ecomobilités, Voiries, Stationnement
 - Présentation des enjeux
 - Présentation synthétique des actions (tableau)

Le PLD, une démarche au service d'une mobilité plus durable sur le territoire. Le Plan Local de Déplacement (PLD) est un Plan de Mobilité qui a pour objectif de coordonner les déplacements et de promouvoir des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle par le biais d'un programme d'action pluriannuel. Ce projet est la déclinaison du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France.

Avec une population de plus de 133 000 habitants et un bassin de près de 51 000 emplois, la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine constitue le principal pôle urbain du sud Seine-et-Marne et l'un des plus dynamiques.

Desservi par la ligne R du Transilien et par le RER D, le territoire est bien relié à Paris et aux agglomérations voisines. Il dispose également d'un réseau de bus local, Melibus, qui contribue à le structurer comme une agglomération autonome, ainsi que de multiples points d'entrées aux 6 lignes de bus structurantes interurbaines du réseau Seine-et-Marne Express et une ligne Citalien qui le relie à Sénart.

La prise en compte de la mobilité dans les politiques urbaines est un objectif majeur de l'agglomération. De nombreuses initiatives, comme le schéma des liaisons douces, permettent de diversifier la nature de l'offre à disposition des citoyens, des actifs ou des étudiants, pour faciliter leurs déplacements quotidiens.

Le PLD s'inscrit donc dans une démarche de consolidation des acquis, de lancement de nouvelles initiatives et de cohérence dans la programmation. À l'échelle du territoire, elle se déclinera notamment de la manière suivante :

- Mettre en place une hiérarchisation du réseau à l'échelle de l'agglomération
- Atteindre des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière
- Assurer le dernier kilomètre de façon durable
- Aménager des pôles d'échanges de qualité
- Améliorer la desserte bus pour les actifs
- Poursuivre la mise en œuvre du réseau cyclable structurant

Le diagnostic territorial recense sur les 20 communes composants l'agglomération, les problématiques, les attentes des habitants, les enjeux économique et environnementaux. Il montre les pratiques et usages dans les déplacements. Le diagnostic territorial met en lumière les forces et les faiblesses du territoire.

ATOUTS

Territoire stratégiquement positionné à la porte d'entrée du sud-est de l'aire urbaine de Paris
Territoire bien connecté au réseau ferré et réseau routier magistral de l'Île-de-France
Territoire mixte avec une part importante d'espaces agricoles et forestiers et la traversée de la Seine qui se présentent comme des atouts paysagers
Territoire dynamique avec des pôles d'activités importants (Paris-Villaroche) et de nombreux projets de logements, activités et équipements

OPPORTUNITES

De nombreux projets urbains dont l'objectif est de dynamiser le territoire en intégrant les exigences du développement durable

FAIBLESSES

- Territoire façonné par la Seine. Coupure urbaine importante avec peu de franchissements engendrant une concentration du trafic
- Territoire concentré autour de Melun, cœur d'agglomération regroupant une majorité des habitants, emplois, équipements et, par conséquent, du trafic

MENACES

Prévisions d'une croissance importante de la population engendrant une augmentation du nombre de déplacements

Le diagnostic territorial a permis de mettre en exergue un ensemble d'actions à mettre en place à court, moyen et long terme afin d'améliorer de manière durable les déplacements et les transports sur le territoire. Les actions s'articulent autour de 5 grandes thématiques : voirie, marchandise, écomobilité, modes actifs, transport en commun

Circulation routière

Accompagner et anticiper les projets routiers (contournement, franchissements) et urbains et la croissance de la population sur les mobilités du territoire

Encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture particulière pour les déplacements de courtes distances

Maîtriser les nombreux flux VP passant par le cœur d'agglomération et notamment le centre-ville de Melun en minimisant les flux de transit avec un objectif de pacification

Stationnement

Adapter et faire respecter la réglementation du stationnement autour de la gare de Melun et de la Mée-sur-Seine

Promouvoir l'utilisation des parcs en ouvrage dans le centre de Melun

Transports en commun

Accompagner et poursuivre la mise en œuvre du projet de Pôle d'Echange Multimodal à Melun

Accompagner et valoriser les améliorations apportées au RER D et Transilien R

Poursuivre et valoriser l'évolution du réseau Mélibus en lien avec les projets futurs (pôle gare, nouveaux quartier, pôle Paris-Villaroche)

Renforcer l'attractivité du réseau Mélibus avec le développement de voies dédiées

Valoriser le réseau interurbain Seine et Marne Express

Modes actifs

Poursuivre la mise en œuvre du Schéma Directeur des Liaisons douces pour assurer une continuité du réseau

Proposer une offre de stationnement quantitative et qualitative sécurisée autour des principaux équipements et des pôles d'échanges

Promouvoir l'usage du vélo par le développement de services associés et campagnes de communication

Promouvoir et développer les vélos à assistance électrique

Ecomobilité

Poursuivre le développement du covoiturage en développant notamment les aires officielles

Poursuivre l'implantation des bornes de recharge de véhicules électriques

Travailler avec les acteurs économiques (PDIE)

Développer et promouvoir l'usage du vélo à assistance électrique

Réfléchir sur le développement d'un service d'autopartage à l'échelle de la CAMVS

Promouvoir les mobilités alternatives et généraliser les petites actions positives de chaque commune

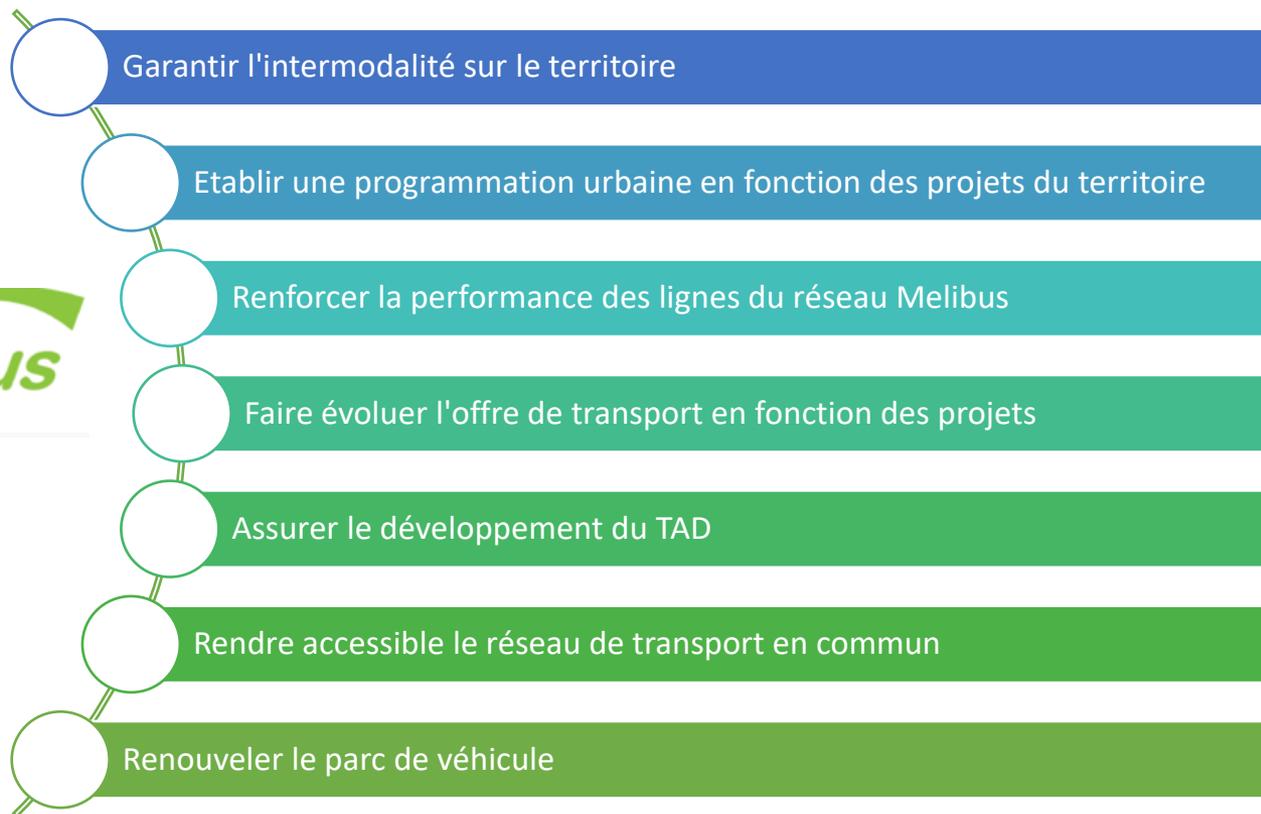


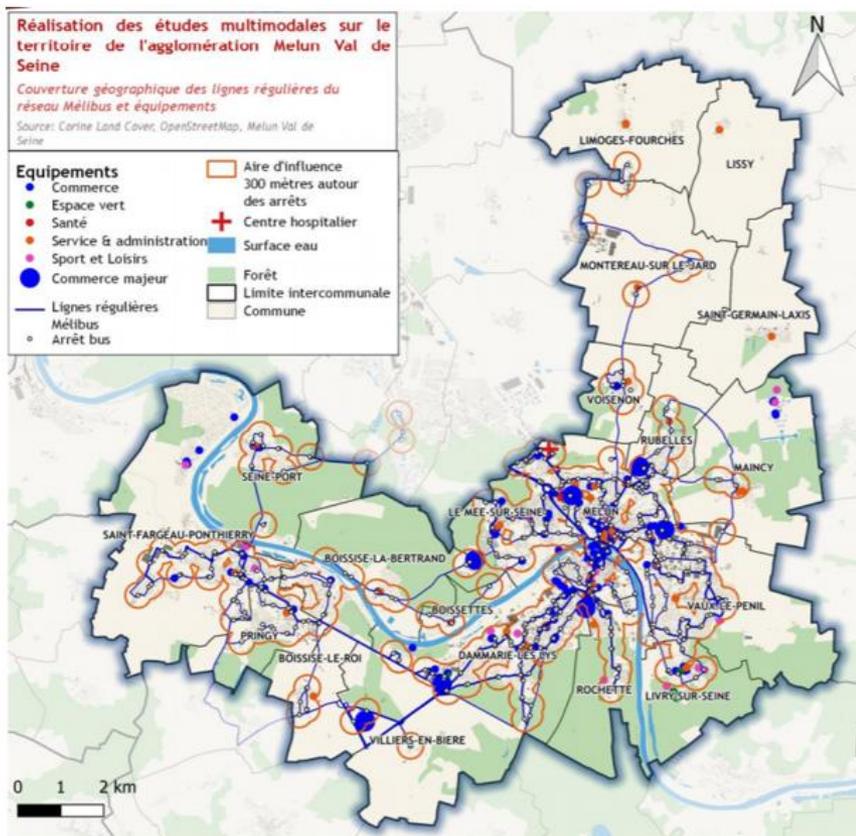


Le développement des transports en commun est un enjeu régional majeur et le PDUIF vise une croissance de 20% de leur usage entre 2010 et 2020. Pour y parvenir, l'offre proposée doit être dense, multimodale, lisible et accessible à tous pour pouvoir concurrencer les modes individuels.

Le diagnostic a permis d'établir des actions précises et adaptées au territoire :

- Garantir l'intermodalité sur le territoire
- Renforcer la performance des lignes du réseau Melibus
- Faire évoluer l'offre de transport en fonction des projets
- Assurer le développement du TAD





L'offre en transports en commun est relativement dense

Sur la partie centrale de l'agglomération melunaise, en adéquation avec les espaces aujourd'hui urbanisés. Les habitants de la CAMVS peuvent utiliser trois réseaux principaux de transports en commun et des réseaux complémentaires :

- une liaison ferrée rapide vers Paris grâce à la ligne R du Transilien et les TER Bourgogne-Franche-Comté ;
- le RER D, réparti sur deux branches ;
- le réseau Melibus, organisé par Ile-de-France mobilités et la CAMVS dans le cadre d'une convention partenariale ;
- un réseau de bus interurbain « Seine-et-Marne Express » également de grande qualité ;
- un réseau du canton de Perthes-en-Gâtinais essentiellement scolaire et des lignes à dominante scolaire provenant d'autres réseaux voisins.

Une offre confrontée à de multiples facteurs d'évolution

Bien que l'offre de service apparaisse actuellement globalement adaptée aux attentes des usagers, de multiples facteurs vont conduire à devoir reconsidérer la structure du réseau Melibus au cours des prochaines années :

- les grands projets d'urbanisation (le Clos-Saint-Louis, l'écoquartier de la Plaine de Montaigu, le quartier gare...)
- l'arrivée du TZen pas avant 2024
- la perspective de nouveaux franchissements
- la suppression du « bouchon ferroviaire de Corbeil »

La CAMVS souhaite encourager le développement des modes de déplacements doux via une armature cyclable d'agglomération déjà en cours de réalisation. A ce jour le maillage est discontinu et limite la portée kilométrique des déplacements. De nombreuses démarches ont été initiées pour lever les autres freins à l'usage du vélo : stationnement en gare, implantation d'arceaux en centres-villes et centres-bourgs, jalonnement cyclable... et sont à poursuivre.

Les principales attentes portent sur :

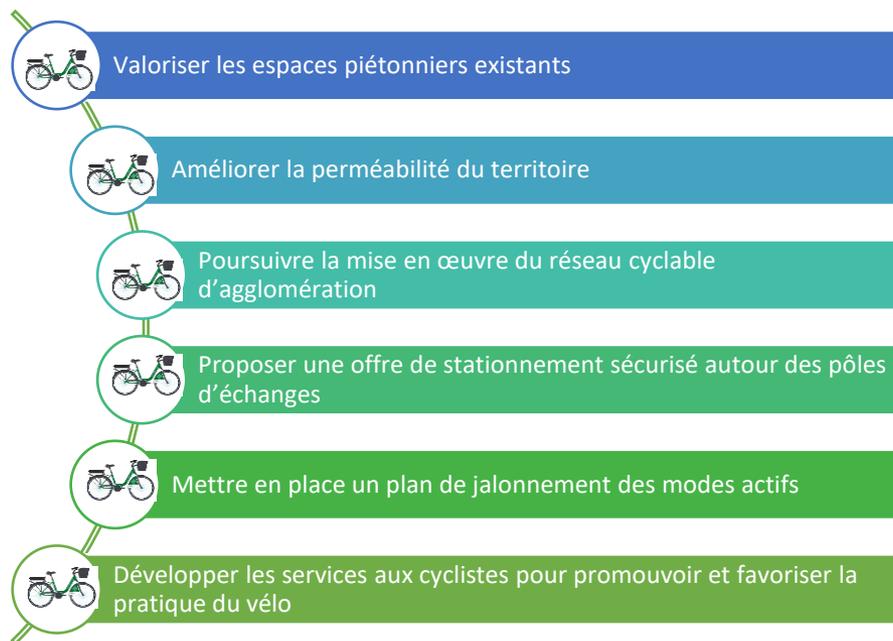
- la résorption des principales discontinuités :
- L'amélioration des franchissements de certaines coupures urbaines
 - les franchissements de la Seine
 - le pont de la « Pénétrante »
 - les départementales D605 et D606
- l'amélioration de la signalisation directionnelle à destination des cyclistes et des piétons
- le développement de l'offre de stationnement vélo et notamment une offre sécurisée
- la réalisation des tronçons manquants du réseau cyclable pour améliorer le maillage du territoire
- un déploiement des zones apaisées cohérent à l'échelle du territoire, tant dans le choix des espaces à aménager que dans la conception même des espaces.



La communauté d'agglomération sera composée à terme d'un réseau de 123 kilomètres de liaisons douces. Le réseau cyclable poursuit deux objectifs :

- Préserver l'environnement
- Agir sur la qualité de vie des habitants.

Face à la dynamique et l'engouement du vélo, la CAMVS a adapté le réseau cyclable en fonction des conditions de circulation du territoire. Des pistes cyclables, bande cyclable, double sens cyclables compose le réseau viaire. Le PLD défini un ensemble d'actions pour favoriser et développer son usage.



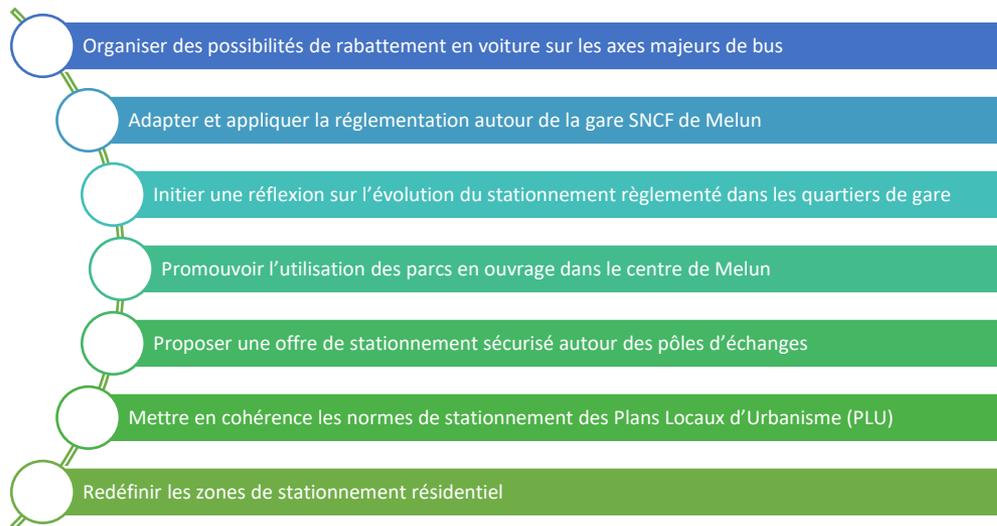
Organiser et proposer une offre de stationnement adaptée aux besoins

Le stationnement est un enjeu fort d'accessibilité à la ville. Melun principale ville du territoire, dispose de sa propre politique de stationnement à travers une tarification par zone.

Développer les parcs relais autour des pôles d'échanges afin de permettre le rabattement des automobilistes sur les lignes de bus ou train constitue un enjeu fort de cette thématique. Ces parkings de rabattement devront être connectés à une ou plusieurs lignes performantes (bonne fréquence et bonne vitesse commerciale) pour inciter réellement les usagers à délaissier leur voiture au profit des transports en commun.

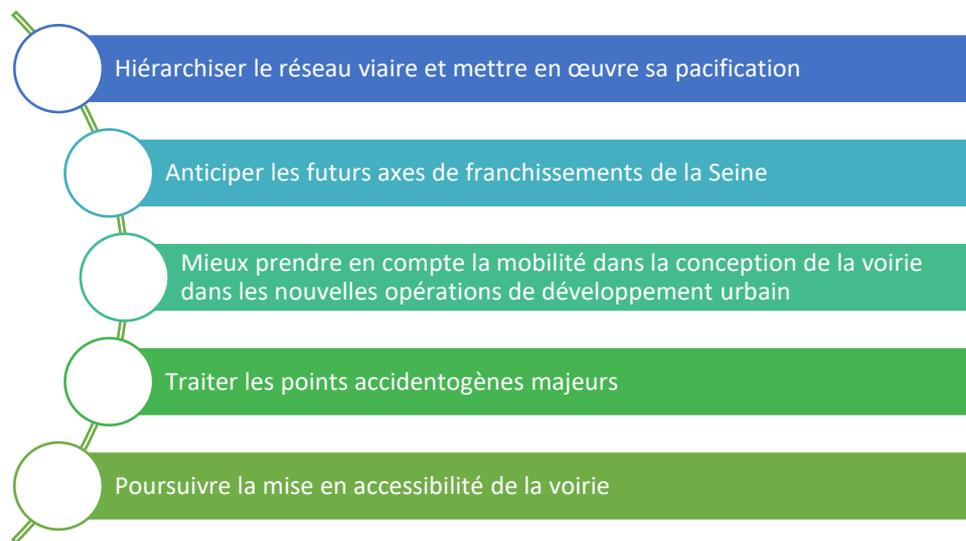
Objectifs:

- Faire de la politique de stationnement un levier du report modal
- Diminuer les flux de circulation en cœur d'agglomération
- Reconvertir l'offre de stationnement vers des usages nouveaux
- Aboutir à une véritable offre multimodale



La hiérarchisation du réseau routier est un outil structurant de la démarche de PLD visant à confronter l'organisation du réseau routier du territoire à l'environnement des espaces traversés. La classification des voies de circulation est établie en fonction des différentes caractéristiques des voies : niveau de fréquentation, type de flux (véhicules légers, camions, non-motorisés), niveau d'engorgement, domanialité ou encore typologie des quartiers desservis.

L'intérêt de la hiérarchisation est de parvenir à terme à un réseau lisible, plus cohérent et plus sûr. La définition des fonctions et des usages d'une voirie permet de conforter les axes dans leur fonction et de préconiser des aménagements en cohérence avec le type de flux attendus. Il s'agit ainsi de favoriser le développement urbain autour des arrêts de TC existants ou en projet et de faciliter les déplacements de proximité – plus facilement réalisables à pied ou à vélo – par un maillage important.

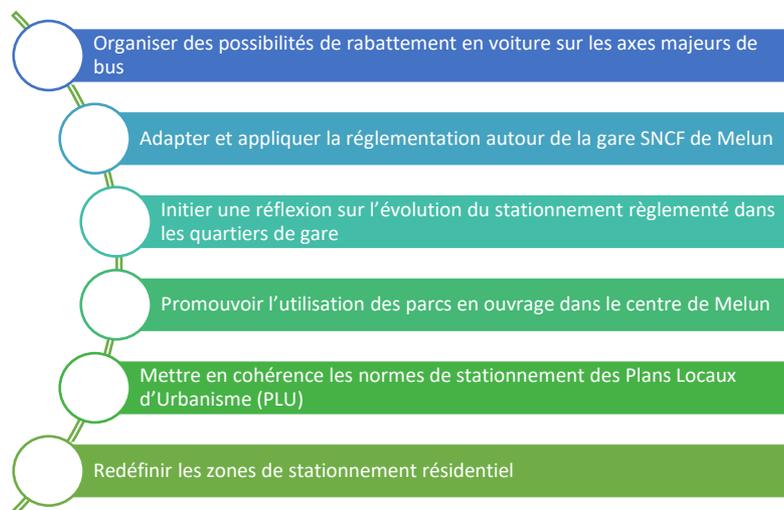


Le transport de marchandises s'effectue majoritairement par la route. En Ile-de-France, le transport par route représente 90% du fret et est à l'origine de 9% des émissions de gaz à effet de serre.

La commune de Melun concentre les opérations de livraisons en raison de sa densité urbaine élevée et de la présence de nombreux commerces, avec une pression accrue sur les espaces de stationnement.

Sur les autres communes, les établissements générateurs de mouvements de poids lourds sont moins nombreux. Toutefois, une concentration s'observe le long des axes routiers RD142 et RD372 et au niveau de la ZA Safran.

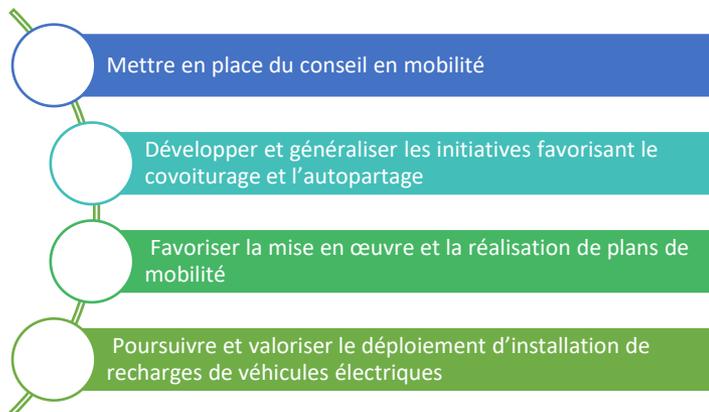
- Rendre lisible et compréhensible la réglementation marchandises et faciliter le contrôle de la réglementation
- Rationnaliser les itinéraires d'accès aux pôles générateurs de flux de marchandises, pour limiter les nuisances



L'écomobilité consiste à développer des pratiques de déplacement moins nocives pour l'environnement que les véhicules à énergie fossile. Elle couvre un large champ d'actions :

- l'incitation au report vers des modes moins polluants : vélo, marche, véhicules hybrides, électriques...
- le développement de nouvelles pratiques : autopartage, covoiturage, pédibus, e-commerce, e-travail...
- la mise en place d'actions spécifiques visant à modifier les pratiques : plans de mobilité (PDIE, PDE, PDIA, PDA, PDES), plan de communication, plan piéton, jalonnement des temps de parcours...

Tous les modes de déplacements et le stationnement sont donc concernés, couvrant l'ensemble des thèmes étudiés dans le PLD.



Borne de recharge pour véhicules électrique. Lissy. erea-conseil, avril 2017