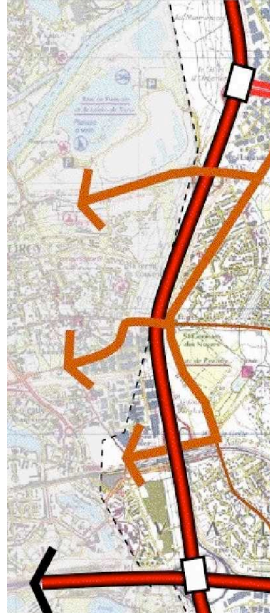




Secteurs 3 et 4 de  
Marne-la-Vallée et  
communes environnantes



## Plan local des déplacements

## Charte de qualité des axes de voirie

*Extrait du Rapport Phase 2*



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

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



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



MARNE LA VALLÉE  
EPAMARNE / EPAFRANCE



## Charte de qualité des axes de voirie

Un réseau viaire ne peut pas être uniquement qualifié par sa fonction "d'écoulement" du trafic urbain. La prise en compte du niveau des flux est certes importante et doit être correctement traitée, mais **d'autres fonctions essentielles du réseau viaire doivent être considérées : accessibilité, fonction sociale, fonction paysagère.**

Un bon maillage ne suffit pas à rendre un réseau lisible, il faut trouver un langage commun à tous les modes de déplacement pour définir les fonctions des voies et les traduire à travers des principes d'aménagement.

C'est pourquoi, un programme-type d'aménagement pour chaque niveau hiérarchique a été défini. Il constitue un **cadre général permettant de progressivement hiérarchiser le réseau.**

### Les différents niveaux de voirie

Le travail en atelier et les réunions avec le comité technique ont permis de définir les différents « niveaux » du réseau viaire, en mettant en évidence le rôle (actuel ou souhaitable) de chaque voie et en considérant l'ensemble des modes de déplacements (voiture, mais aussi transports collectifs, marche à pied, vélo).

LES DIFFERENTS NIVEAUX DE VOIRIE				
NIVEAU 1 Voies à grand transit	NIVEAU 2 Voies pénétrantes	NIVEAU 3 Voies d'échanges structurantes	NIVEAU 4 Voies de liaison locales	NIVEAU 5 Voies de desserte locale
ROLE DANS LE RESEAU				
<p><b>transit national et régional à l'échelle du périmètre PLD :</b> principalement des flux qui passent à travers le périmètre du PLD</p> <p><b>concerne :</b> les autoroutes A4 et A104</p>	<p><b>échanges entre les voies de transit et le réseau interne au périmètre PLD :</b> flux pénétrants dans le périmètre sur des voies de type "voie rapide"</p> <p><b>concerne :</b> les pénétrantes autoroutières du secteur 4, la RN34 (partie voie rapide)</p>	<p><b>liaisons principales au sein du périmètre PLD :</b> liaisons entre les pôles du périmètre PLD d'une part, et avec l'extérieur d'autre part</p> <p><b>concerne :</b> une partie des RD, le boulevard circulaire, la RN34 (partie urbaine), l'avenue de l'Europe</p>	<p><b>liaisons secondaires au sein du périmètre PLD :</b> échanges de proximité entre communes et quartiers</p> <p><b>concerne :</b> les RD peu structurantes pour le trafic, les voies de liaison entre quartiers</p>	<p><b>desserte locale :</b> assure le trafic local interne aux communes, interne aux quartiers</p> <p><b>concerne :</b> les voies locales internes aux communes</p>

Pour les axes de niveau 4, seuls les axes d'intérêt intercommunal sont définis dans la carte représentant l'ensemble du réseau (cf. carte ci-contre), les axes d'intérêt intra communal sont définis commune par commune (cf. Rapport Phase 2 Annexes 2).

## 2.2 Charte de qualité des axes de voirie

Un réseau viaire ne peut pas être uniquement qualifié par sa fonction "d'écoulement" du trafic urbain. La prise en compte du niveau des flux est certes importante et doit être correctement traitée, mais **d'autres fonctions essentielles du réseau viaire doivent être considérées : accessibilité, fonction sociale, fonction paysagère, insertion urbaine.**

Un bon maillage ne suffit pas à rendre un réseau lisible, il faut trouver un langage commun à tous les modes de déplacement pour définir les fonctions des voies et les traduire à travers des principes d'aménagement.

C'est pourquoi un programme-type d'aménagement pour chaque niveau hiérarchique a été défini. Il constitue un **cadre général permettant de progressivement hiérarchiser le réseau.**

Concernant cette charte de qualité des axes de voirie, il convient de préciser les éléments suivants :

- Elle définit des préconisations qui s'imposent au maître d'ouvrage de chaque voirie au moment de la réalisation d'aménagements ;
- Elle définit un cadre général dans lequel chaque projet doit se situer et bien entendu **les maîtres d'ouvrage doivent rechercher les solutions permettant de la respecter**, dans la limite des impossibilités objectives existantes (largeurs d'emprises par exemple dans les bourgs anciens) ;
- L'aménagement harmonieux des espaces dédiés aux circulations et l'insertion urbaine des aménagements de voirie sont des objectifs à part entière ;
- La maîtrise de l'impact sur l'environnement des voiries (nuisances sonores, ...) ainsi que la sécurité sont des objectifs à part entière.

## Charte de qualité des aménagements des axes de niveau 1 et 2

Ces deux niveaux concernent les voies autoroutières (A4, A104, pénétrantes du secteur 4) et la RN34 dans sa partie voie rapide.

Il faut noter cependant que la transformation de cette partie de la RN34 en boulevard urbain figure au SDRIF. A terme, cette voie a donc vocation à relever du niveau 3.

Les moyens d'action du PLD sur ce type de voie sont limités. On notera cependant que ces axes peuvent constituer d'importantes coupures urbaines. Dès lors, il s'agit de rappeler la nécessité d'un traitement global de ces axes visant d'une part à limiter les nuisances (bruit, pollution), d'autre part à assurer que leur franchissement est possible à pied ou à vélo, et enfin que les échanges avec les niveaux 2 et 3 ont lieu dans des conditions satisfaisantes, en particulier grâce à des échangeurs complets et suffisamment nombreux.

---

### ***Niveau 1 : réseau de voies à grand transit***

---

#### ***Fonctions***

Transit national et régional à l'échelle du périmètre du PLD (flux qui ne font que passer dans le périmètre) et accès au périmètre depuis et vers l'extérieur

#### ***Objectifs***

Fluidité et sécurité des véhicules légers (VL) et des poids lourds (PL), échanges satisfaisantes avec le périmètre

#### ***Caractéristiques***

Voie de type autoroutier

#### ***Intervenants principaux***

Etat, Région

Champ d'action du PLD limité

#### ***Préconisations dans le champ d'action du PLD***

Ouvrages de franchissements (ponts ou tunnels) équipés pour les vélos et piétons

Pas de bus urbain sauf dérogation préfectorale

Echangeurs complets et suffisamment nombreux pour ne pas générer de dysfonctionnements sur les niveaux 2 et 3

---

### ***Niveau 2 : réseau de voies pénétrantes***

---

#### ***Fonctions***

Echanges entre les voies de transit et le réseau interne au périmètre d'étude

#### ***Objectifs***

Fluidité et sécurité des véhicules légers (VL) et des poids lourds (PL)

#### ***Caractéristiques***

Voie rapide

#### ***Intervenants principaux***

Etat, Région, Département

Champ d'action du PLD limité

#### ***Préconisations dans le champ d'action du PLD***

Pas de stationnement ; ni vélos, ni piétons

Projets devant faire l'objet d'une véritable intégration paysagère (traitement paysager, protection contre les nuisances) et du maintien de la perméabilité pour les piétons et cyclistes (franchissements de ces voies systématiquement équipés pour les vélos et piétons)

Pas de bus urbain sauf dérogation préfectorale

## Charte de qualité des aménagements des axes de niveau 3

### *Description*

Ce **niveau de voirie est essentiel car il concerne des voies qui structurent fortement les échanges internes au périmètre d'étude mais aussi avec l'extérieur.**

Aujourd'hui, c'est ce niveau de voirie qui est le moins lisible. Il n'assure pas correctement ses fonctions notamment pour les modes doux et les transports publics.

Les objectifs de ce programme-type d'aménagement doivent donc être :

- de définir des caractéristiques qui permettent d'assurer la fluidité et la sécurité de tous les modes de déplacements ;
- de permettre aux transports publics d'être performants et de fournir aux cyclistes des aménagements cyclables continus.

---

### *Fonctions*

Echanges avec le niveau 1 et 2

Assure les liaisons principales au sein du périmètre PLD entre les pôles du périmètre d'étude d'une part, et avec l'extérieur d'autre part

### *Objectifs*

Fluidité et sécurité de tous les modes de déplacements : piétons, vélos, circulations agricoles, transports publics, véhicules légers (VL) et poids lourds (PL).

Performance des transports publics

Continuité du réseau cyclable

### *Caractéristiques*

Voies « à niveau » traversant des zones densément urbanisées ou des espaces non urbanisés, avec un trafic routier important

### *Intervenants principaux*

Département, communes ou intercommunalités, EPA (pour l'aménagement initial)

### Éléments du programme d'aménagement des axes du réseau de niveau 3

Milieu urbain (zone agglomérée)	Milieu interurbain (hors zone agglomérée)
<b>Circulation</b> : les voies de circulation doivent être calibrées pour permettre le passage de tous les véhicules (voitures, poids-lourds, bus) mais en gardant des emprises limitées pour ne pas inciter à des vitesses trop élevées	
vitesse limite : 50 km/h (limitation à 30 km/h possible en milieu contraint mais à utiliser exceptionnellement)	vitesse limite : 90 km/h (avec possibilité de limitation à 70 km/h)
largeur des voies : 3 à 3,25 m (si croisement de lignes bus) en section courante	
carrefour : compact avec feux, <u>pas de giratoire en milieu urbain dense</u> , permettant la giration des bus	carrefour : giratoire avec des dimensions limitées (rayon extérieur entre 15 et 20m) mais permettant la giration des bus
<b>Transports publics</b> : il faut privilégier au maximum sur ces axes la circulation des transports publics et leur insertion dans la circulation pour améliorer la vitesse commerciale (1)	
site propre recommandé, couloirs d'approche et priorités aux carrefours au minimum, arrêt en ligne sur chaussée	priorités bus dans les giratoires (à tester), arrêt hors chaussée (sécurisation si nécessaire)
<b>Mobilités douces</b> : des aménagements continus et sécurisés, en s'adaptant aux emprises disponibles	
espace libre sur trottoir de 1,50m minimum pour l'accès des personnes à mobilité réduite, sécurisation des principales traversées piétonnes, traversées aménagées avec passage à niveau zéro, aménagement cyclable systématique (bande, piste, couloirs bus/vélo, aire piétonne possible en cas de point "dur")	au moins un cheminement mixte bidirectionnel piéton-vélo en site propre
<b>Circulations agricoles</b> : permettre aux engins agricoles de circuler et d'accéder aux parcelles (2)	
si la largeur totale de voirie est inférieure à 3,5m, les bordures des aménagements centraux et latéraux seront non anguleuses et de moins de 6cm de haut	accotements stabilisés permettant aux engins agricoles de laisser passer les véhicules légers, avec des aménagements spécifiques des accotements au droit des parcelles agricoles pour faciliter l'entrée et la sortie des parcelles
largeur utile disponible de 4,5m	
<b>Modération de la vitesse</b> : les vitesses effectives ne doivent pas dépasser la vitesse maximale autorisée, tout en garantissant une fluidité suffisante aux différents modes de déplacements	
éléments de modération compatibles avec les TC, les circulations agricoles et vélos : coussins berlinois de préférence (mieux adapté aux cyclistes et aux bus) ou plateaux traversants de faible hauteur ( <u>pas de ralentisseurs "dos d'âne"</u> ), sans multiplier les aménagements. les rétrécissements, chicanes et déflexions sont possibles mais seulement en entrée/sortie de ville	pas d'éléments de modération de vitesse sauf exception (sécurisation d'un point noir), mais si un aménagement est nécessaire il ne sera pas réalisé d'aménagement central lorsqu'il existe des accès aux parcelles agricoles au droit de la chaussée
<b>Accidentologie</b> : les aménagements devront prendre en compte la résorption des points noirs d'accidentologie qui seront systématiquement répertoriés avant tout projet d'aménagement	
<b>Stationnement</b> : permettre le stationnement sans gêner la circulation de tous les modes, dans de bonnes conditions de sécurité	
stationnement automobile longitudinal possible, pas de stationnement en épi stationnement vélo et deux-roues motorisés à répartir régulièrement le long de l'axe à proximité des générateurs de déplacements	pas de stationnement automobile points de stationnement vélo et deux-roues motorisés près des pôles (loisirs)

(1) : Concerne les axes identifiés ci-après dans la hiérarchisation du réseau de bus Pep's

(2) : Concerne les axes identifiés dans l'annexe n°3 (Rapport Phase 2, page 30)

## Charte de qualité des aménagements des axes de niveau 4

### *Description*

Ce **niveau de voirie concerne des voies importantes à l'échelle locale**, mais qui structurent moins fortement le territoire que les voies de niveau 3.

Les voies de niveau 4 représentées sur la carte page 5 (volet de gauche) assurent les liaisons secondaires entre communes. D'autres voies de niveau 4 ont un caractère plus communal, car elles assurent les liaisons entre quartiers ou entre gros pôles d'une commune. Elles ne figurent pas sur la carte, et ont été définies en accord avec chaque commune.

L'objectif du programme-type d'aménagement pour ces voies est d'apaiser la circulation, en assurant des liaisons confortables pour les modes doux et en facilitant la circulation des transports publics.

---

### *Fonctions*

Rabattement et diffusion vers /depuis le niveau 3

Liaisons secondaires au sein du périmètre du PLD pour les échanges de proximité entre communes ou entre quartiers

### *Objectifs*

Circulation de véhicules légers apaisée, liaisons piétons et cycles confortables, facilités de circulation pour les transports publics et les véhicules agricoles

Circulation des poids lourds limitée (desserte locale)

---

### *Caractéristiques*

Voies « à niveau » traversant des zones densément urbanisées ou des espaces non urbanisés, avec un trafic routier modéré

### *Intervenants principaux*

Département, intercommunalités, communes, EPA (pour l'aménagement initial)

**Éléments du programme d'aménagement des axes du réseau de niveau 4 (inter communal et intra communal)**

Milieu urbain (zone agglomérée)	Milieu interurbain (hors zone agglomérée)
<b>Circulation</b> : les voies de circulation doivent être calibrées pour que la circulation soit apaisée et sécurisée	
vitesse limite : 50 km/h, une limitation à 30 km/h est possible sur des tronçons de voie dans le cadre d'une emprise de voirie réduite, de la sécurisation d'un point dangereux, etc.	vitesse limite : 90 km/h, mais il faudra privilégier les limitations à 70 km/h pour un meilleur partage de l'espace et la sécurisation de ces axes
largeur des voies : 3 m en section courante	
carrefour : compact, éventuellement avec feux, <u>pas de giratoire en milieu urbain dense</u> , permettant la giration des bus	carrefour : plan avec priorité à droite ou giratoire compact avec une surlargeur franchissable adaptée aux bus (rayon extérieur entre 12 et 15m)
<b>Transports publics</b> : faciliter la circulation des transports publics et leur réinsertion dans la circulation pour améliorer la vitesse commerciale (1)	
couloirs d'approche et priorités aux carrefours à feux arrêt en ligne sur chaussée	arrêt hors chaussée si possible (sécurisation si nécessaire)
<b>Mobilités douces</b> : faciliter et sécuriser les circulations douces pour une accessibilité maximale des pôles et quartiers	
au moins un trottoir d'une largeur minimale de 1,50 m d'un côté de la chaussée pour permettre le passage des personnes à mobilité réduite, aménagement de traversées piétonnes à niveau zéro, des aménagements cyclables à adapter selon l'emprise disponible : bande, piste, couloirs bus/vélo, aire piétonne, jalonnement simple en zone 30	au moins un cheminement piéton (trottoir ou accotement revêtu), aménagements cyclables de préférence en site propre, ou sur voirie (si limitation à 70 km/h) mais avec des protections (bordurette, dégagement latéral)
<b>Circulations agricoles</b> : permettre aux engins agricoles de circuler et d'accéder aux parcelles (2)	
si la largeur totale de voirie est inférieure à 3,5m, les bordures des aménagements centraux et latéraux seront non anguleuses et de moins de 6cm de haut	accotements stabilisés permettant aux engins agricoles de laisser passer les véhiculers légers, avec des aménagements spécifiques des accotements au droit des parcelles agricoles pour faciliter l'entrée et la sortie des parcelles affranchissement des restrictions de circulation liées au tonnage lorsque la nature des ouvrages et des chaussées le permettent
largeur utile disponible de 4,5m	
<b>Modération de la vitesse</b> : faire que les vitesses effectives ne dépassent pas la vitesse maximale autorisée, tout en laissant une bonne fluidité aux différentes circulations	
éléments de modération compatibles avec les TC, les circulations agricoles et les vélos : coussins berlinois de préférence, plateaux traversants de faible hauteur possibles (pas de dos d'âne) sans multiplier les aménagements	dispositifs ponctuels (coussins berlinois) pour sécuriser les points noirs, rétrécissements et déflexions possible mais seulement en entrée de zone urbanisée, mais il ne sera pas réalisé d' aménagement central lorsqu'il existe des accès aux parcelles agricoles au droit de la chaussée
<b>Accidentologie</b> : les aménagements devront prendre en compte la résorption des points noirs d'accidentologie qui seront systématiquement répertoriés avant tout projet d'aménagement	
<b>Stationnement</b> : permettre le stationnement dans de bonnes conditions de sécurité	
stationnement automobile longitudinal possible, pas de stationnement en épi stationnement vélo et deux-roues motorisés près des pôles (commerces, établissements publics, etc.)	pas de stationnement automobile points de stationnement vélo et deux-roues motorisés près des pôles (loisirs)

(1) : Concerne les axes identifiés ci-après dans la hiérarchisation du réseau de bus Pep's

(2) : Concerne les axes identifiés dans l'annexe n°3 (page 28)



## Charte de qualité des aménagements des axes de niveau 5

### Description

Ce **niveau de voirie concerne des voies de desserte de quartier à faible trafic** sans fonction structurante des déplacements.

L'objectif du programme-type d'aménagement pour ces voies doit être de permettre un partage de la voirie entre tous les modes de déplacement (voiture, vélo, marche à pied, transports publics, etc.) et de privilégier la qualité de vie en utilisant des outils de modération de la vitesse.

### Objectifs

Privilégier les circulations douces (piétons, vélos) et la qualité de vie par une forte modération de la vitesse des véhicules légers (VL)

Pas de circulation poids lourds (PL) sauf s'il y a besoin d'une desserte locale

Trafic interne aux quartiers

### Intervenants principaux

Communes ou intercommunalités, EPA (pour l'aménagement initial)

### Caractéristiques

Voie de desserte de quartier à faible trafic, où la fonction principale n'est pas la circulation mais le séjour, l'habitat, le commerce et les loisirs

### Éléments du programme d'aménagement des axes du réseau de niveau 5

<b>Principe général de partage de la voirie :</b> les différents modes de déplacements seront traités simultanément dans le cadre d'une forte modération de la vitesse pour viser la création de véritables quartiers tranquilles où tous les modes pourront cohabiter sur la voirie
vitesse limite : 30 km/h, 15 ou 20 km/h (zone à priorité piétonne), 10 km/h (rue piétonne)
largeur des voies : 2,75 m à 3 m si la rue est à sens unique, avec 4,5 m de largeur utile (si la voie est à sens unique les bordures seront non anguleuses et de moins de 6 cm de haut)
carrefour avec priorité à droite ou mini-giratoire (avec un rayon extérieur de 12 m)
arrêt en ligne des bus si une ligne passe dans le quartier
au moins un trottoir ou espace libre pour les piétons de 1,40 m pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, avec la possibilité d'un traitement "à niveau" de type cour urbaine
vélos sur la chaussée sans aménagement spécifique sauf dans le cas d'une voie à sens unique où un contresens cyclable sera créé, petits emplacements de stationnement vélo et deux roues motorisés près des pôles locaux (commerces, écoles, etc.)
stationnement longitudinal possible (alterné pour créer des chicanes et modérer la vitesse), épi possible mais à limiter
modération de la vitesse avec la mise en place de plateaux surélevés, de rétrécissement de chaussée en entrée de rue ou d'éléments ponctuels de modération de la vitesse (rétrécissements, plateaux, chicanes), mais il ne sera pas réalisé d'aménagement central lorsqu'il existe des accès aux parcelles agricoles au droit de la chaussée
affranchissement pour les circulations agricoles des restrictions de circulation liées au tonnage lorsque la nature des ouvrages et des chaussées le permettent