

# Projet arrêté de révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Commune de Thorigny-sur-Marne

# Avis du Syndicat Intercommunal de Transports des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et des communes environnantes

Affaire suivie par: Emilie Mauvignier, emauvignier@sit-mlv34.org

Le 26 juillet 2021

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

### Avis général

Le PDUIF de 2014 édité par Ile-de-France Mobilités met l'accent sur la bonne intégration des problématiques de mobilité dans les PLU notamment ce qui concerne les aménagements de voirie, le partage de l'espace public et le dimensionnement du stationnement.

La question des déplacements est bien présente dans le projet arrêté du PLU de Thorigny-sur-Marne. La commune propose notamment des développements urbains réfléchis en densification d'un tissu urbain déjà existant avec une volonté d'exploiter les espaces mutables à proximité immédiate de la gare.

Sur les secteurs plus éloignés, une attention particulière est portée au renfort du maillage en liaisons douces afin de favoriser les liaisons entre les différents quartiers de la commune.

De plus, Thorigny-sur-Marne met en avant la nécessité de renforcer l'accessibilité de ses équipements et de s'en doter de nouveaux en vue de réduire ainsi les besoins en déplacements de ses habitants.

L'ensemble de ces orientations démontrent une réelle prise en compte des enjeux de desserte sur la commune et une volonté affichée d'agir sur les déplacements.

Ces thématiques sont totalement en accord avec les réflexions menées par le SIT et vont toutes dans le sens d'une mobilité facilitée et/ou plus favorable aux modes alternatifs à la voiture.

Toutefois, le SIT souhaite rappeler les difficultés rencontrées par le réseau de bus sur le secteur du centre-ville en raison de l'absence d'aire permettant aux bus de se retourner et sur la saturation du pôle gare de Lagny-Thorigny-Pomponne qui rendra difficile l'absorption de nouveaux développements d'offre bus.

Au travers du travail partenarial mené jusqu'à présent avec le SIT et des réserves foncières qui sont présentées dans le PLU, la commune montrent néanmoins qu'elle a pleinement conscience de ces enjeux.

Enfin, dans le cadre des OAP et dans une optique d'échanges à plus long terme, le SIT tient à signaler qu'il souhaiterait être associé le plus en amont possible du développement de l'extension de la ZAC des Vallières afin de travailler de manière conjointe à une stratégie de desserte efficiente de cette zone.

### Remarques sur le rapport de présentation

# Tome 1 : Diagnostic et état initial de l'environnement

## o Réseaux et équipements

# 7.1. Réseau des transports et déplacements (p.126)

### 7.1.2. Stationnement - p. 127:

Il est fait référence à l'élaboration d'un plan de circulation qui « devrait être lancé courant 2010. » S'agit-il d'une coquille ou d'un projet lancé en 2010 et encore en cours de déploiement ?

### 7.1.3. Les transports collectifs – p. 127 :

### ➤ Le réseau ferroviaire et le pôle de gare – p. 127-128 :

Concernant le pôle gare de Lagny-Thorigny-Pomponne, le SIT tient à alerter les partenaires sur les problématiques concernées par le rabattement en bus.

Actuellement, la configuration les points d'arrêt au nord des voies ferrées ne permet pas une régulation optimale : suite à la suppression de la régulation à l'arrêt Cornilliot, le transporteur et le SIT militent pour la création d'un 5ème quai sur Poincaré.

L'absence de retournement au nord des voies ferrées est également problématique dans le sens où elle induit des passages obligés dans le centre-ville de Thorigny ainsi qu'un enchaînement complexe des services entre les lignes desservant les communes du Nord Marne.

De même, le SIT rappelle que la gare routière sud atteint ses limites de capacité d'accueil. Une question se pose sur la possibilité d'absorber de nouveaux développement d'offre sur les lignes y effectuant leur terminus.

Le réaménagement du pôle gare achevé en 2011 mériterait donc de faire l'objet de nouvelles réflexions.

### ➤ Le réseau urbain et interurbain – p. 129 :

Depuis la mise en concurrence des réseau de bassin et la mise en œuvre de la nouvelle délégation de service publique au 1<sup>er</sup> janvier 2021, le nom du réseau de bus local est désormais, « Marne-la-Vallée » et non plus « Pep's ». Il conviendrait donc d'actualiser cette partie dans ce sens.

Pour rappel, les lignes 04, 07 et 12 du réseau ont déjà fait l'objet d'un développement d'offre en janvier 2019 qui a permis de renforcer la desserte vers le pôle gare en heures creuses, l'offre du samedi et de créer, sur les lignes 07 et 12, une offre le dimanche.

Par ailleurs, un réseau objectif composé de lignes structurantes avaient, en effet, été proposé dans le cadre du PLD de 2008. Toutefois, comme indiqué dans le rapport de présentation, les liaisons TCSP envisagées sur le territoire ont fait l'objet d'une priorisation par Ile-de-France Mobilités – IDFM (anciennement STIF) au profit du TCSP Esbly – Val d'Europe.

lle de France Mobilités encourage désormais les collectivités locales à mener des études visant plutôt à créer des aménagements en faveur de la performance et de la circulation des bus.

C'est dans ce cadre que s'est déroulée l'étude de la RD231 par le Département.

Les réflexions d'une liaison en site propre entre la gare de Lagny-Thorigny-Pomponne et Torcy n'est donc pas jugé prioritaire pour le moment.

Actuellement, les possibilités de renfort de l'offre bus sur le secteur sont fortement contraintes par le dimensionnement du pôle gare de Lagny-Thorigny-Pomponne (cf. remarques dans le paragraphe précédent) et par la congestion induite par la configuration du réseau viaire et le pont en X.

Les réflexions portant sur une desserte vers le pôle d'emploi de Roissy font partie des projets relayés par le SIT auprès d'IDFM, à la demande des élus, dans le cadre de la nouvelle DSP.

Carte de la commune de Thorigny-sur-Marne (p.130) – attention cette carte n'est pas à jour sur l'itinéraire de la ligne 12.

### 7.1.4. Le réseau de liaisons douces - p. 131

Le SIT précise que les futures liaisons douces qui seront réalisées sur le territoire de Thorigny-sur-Marne sont celles inscrites au schéma directeur des liaisons douces de Marne et Gondoire, en cours de révision. En effet, la CAMG est compétente pour l'aménagement de ces infrastructures à l'échelle de son intercommunalité.

La révision du Plan Local des Mobilités intégrera ce schéma directeur.

p.132 - Le rapport de présentation met en évidence un manque de couture entre les quartiers existants, une nécessité de davantage mailler et hiérarchiser la voirie afin de permettre aux habitants de rejoindre plus facilement les divers équipements de la commune.

Le SIT confirme que les choix d'organisation urbaine ont un impact fort sur la capacité de la population à se déplacer vers certains pôles générateurs de déplacements.

Le SIT rappelle qu'il est nécessaire de réfléchir sur les formes urbaines et les schémas viaire en amont de la conception des futurs projets urbains. La stratégie de desserte de la ZAE des Vallières notamment nécessite d'être anticipée en amont selon que la commune souhaite :

 une desserte interne de la zone en transports en commun (éviter alors les voiries en boucle ou trop étroites, privilégier un schéma traversant moins générateurs de détours)

ου

 favoriser le report sur les arrêts de bus de la RD418 (dans ce cas, réfléchir et favoriser les liaisons douces efficaces et confortables au sein de la zone, éviter les grands ilots infranchissables).

### 7.1.5. Analyse de la mobilité - p. 133

Les mobilités domicile-école - p. 135

La volonté de la commune de mettre en place des pédibus va dans le sens d'une pacification des espaces aux abords des écoles favorisant un recours plus important aux modes alternatifs à la voiture. Cette orientations s'inscrit pleinement dans les objectifs du PDUIF.

Le SIT est preneur d'informations sur la fréquentation des services déjà mis en place.

#### 7.2. Inventaire des places de stationnement – p. 138

### 7.2.2. Identification des potentialités de mutualisation – p.154

La question de la mutualisation des espaces de stationnement est un enjeu important au sein des espaces urbains et va dans le sens d'un meilleur partage et d'une optimisation de l'espace public au sein de la commune de Thorigny.

### 7.3. Les équipements

Une meilleure répartition des équipements visant à limiter au maximum les besoins en déplacements est un enjeu fort porté par le SCOT de Marne et Gondoire et qui concerne tout particulièrement les communes du Nord-Marne.

Le SIT ne peut qu'encourager les communes à s'orienter vers une ville des courtes distances afin de faciliter les déplacements de chacun en modes alternatifs à la voiture.

# Tome 2 : Explication des choix retenus pour établir le projet communal

# 1. Les enjeux de la construction du projet communal - p. 6

> Conforter le rôle central de la gare par l'aménagement des tissus attenants

Bien que l'urbanisation autour du pôle gare répond à un objectif de réduction des besoins de recours à l'automobile, le SIT réitère son alerte concernant la nécessité de ne pas obérer et même de prévoir des possibilités d'extensions du pôle gare de Lagny-Thorigny-Pomponne.

> Renforcer l'offre d'équipements de proximité dans une logique de mixité des fonctions urbaines

Comme indiqué dans l'analyse du Tome 1 ci-dessus, le renforcement de l'offre d'équipements de proximité dans une logique de mixité des fonctions urbaines est favorable à une ville des courte distance et donc à une mobilité plus durable.

> Poursuivre le maillage en liaisons douces Cet enjeu s'inscrit dans une dynamique de promotion des mobilités durables et alternatives à la voiture.

# 2. Hypothèses de développement et scénarios d'aménagement - p. 8

Pas de remarques particulières (hors du champ de compétences du SIT)

# 3. Le Choix des Orientations du PADD et leur traduction réglementaire – p. 15

### 3.1. La lecture transversale des problématiques - p. 15

Circulations et déplacements – p. 15

Le SIT est en accord avec les enjeux relevés par la commune (sécurisation et partage de la voirie au profits des modes actifs, importance de garantir et d'améliorer le franchissement de la Marne, aménagements en faveur des piétons et cycles).

Équipements publics – p. 16

Le PLU prévoit que le règlement des différentes zones laisse des marges de manœuvre suffisantes aux équipements publics et d'intérêt général afin qu'ils puissent se développer ou s'implanter en fonction des besoins relevés sur chaque zone.

Le SIT souhaite que cette orientation permette d'assurer l'évolutivité du pôle gare de Lagny-Thorigny-Pomponne. Il parait également pertinent d'interroger systématiquement la possibilité de solutionner la problématique de retournement et de régulation des bus sur le Nord-Marne, au moment de l'élaboration de nouveaux projets de développement urbain autour de la gare.

# 3.2. Séquence 1 : Notre Centre Urbain à échelle humaine - p. 18

- ➤ UN POLE URBAIN ACCESSIBLE p. 18
- ▶ PERMETTRE AUX EQUIPEMENTS DE REPONDRE AUX BESOINS DES NOUVELLES POPULATIONS - p. 20
- ⇒ Les objectifs fixés par le PADD sur ce volet (renfort du rayonnement des équipements, adaptation et création d'équipements) sont en accord avec les enjeux soulevés par le SIT afin de limiter les besoins de déplacement vers des équipements extérieurs à la commune.

# 3.3. Séquence 2 : Nos Coteaux habités - p. 22

- > PROPOSER UNE OFFRE ADAPTÉE EN ÉQUIPEMENTS ET SERVICES p. 22
- Les objectifs fixés par le PADD sur ce volet (mixité fonctionnelle, optimisation des équipements existants) sont en accord avec les enjeux soulevés par le SIT afin de limiter les besoins de déplacement vers des équipements éloignés de certains quartiers ou extérieurs à la commune.
- ➤ PENSER UN DÉVELOPPEMENT URBAIN RESPECTUEUX DU CADRE DE VIE p. 23
- ⇒ Les objectifs fixés par le PADD sur ce volet (accessibilité des parcelles aux modes doux et obligations en stationnement vélo) sont en accord avec les enjeux soulevés par le SIT et permettent de favoriser le recours aux modes actifs.
  - Toutefois, ces orientations devront s'accompagner de mesures visant à limiter les risques de stationnement de véhicules particuliers sur les trottoirs et voies dédiées aux modes doux.

### 3.4. Séquence 3 : Nos Espaces Naturels Protégés - p. 24

Pas de remarques particulières (hors du champ de compétences du SIT)

# 4. Chapitre 4: La compatibilité des orientations du PADD avec les principes du développement durable – p. 25

<u>Principe d' « Assurer le développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transports individuels et collectifs – p. 26</u>

Les réponses apportées par le PLU pour favoriser les modes doux alternatifs à la voiture sont pertinentes.

Toutefois, le SIT tient à rappeler les difficultés rencontrées par le réseau de bus sur le territoire de la commune de Thorigny (absence de retournement des bus et espace insuffisant pour la régulation à l'heure actuelle à Poincaré).

Afin d'apporter des solutions à ces problématiques qui ont un impact sur l'efficacité du réseau de bus et son potentiel de développement, le SIT souhaite que le travail partenarial réalisé depuis plusieurs années perdure.

Par ailleurs, le SIT rappelle la nécessité qu'il soit associé au moment de la définition des projets d'urbanisation à venir afin de définir avec la commune la stratégie de desserte des nouveaux quartiers

(ex : ZAE des Vallières) et qu'il puisse donner son avis sur la capacité du schéma viaire envisagé à accueillir une desserte en transports en commun.

# 5. Chapitre 5: La compatibilité du PLU avec les documents de planification supra communaux – p. 28

# 5.3. Le PDUIF : Plan de déplacements Urbains de l'Île-de-France

⇒ Le PLU est compatible avec les dispositions du P.D.U.I.F

# 6. Compatibilité des OAP avec les orientations du PADD

<u>Séquence 1 : Notre Centre Urbain à échelle humaine – p. 46</u> Pas de remarque particulière

<u>Séquence 2 : Nos Coteaux habités – p. 47</u> Pas de remarque particulière

<u>Séquence 3 : Nos Espaces Naturels Protégés – p. 48</u>
Pas de remarques particulières (hors du champ de compétences du SIT)

Concernant les OAP, cf. analyse en pages 8-9.

# EXPLICATION DES CHOIX RETENUS POUR ETABLIRLE ZONAGE ET LE REGLEMENT - p. 61

<u>1. Définition générale des zones – p. 62</u> Pas de remarque particulière

### 2. Les zones urbaines - p. 65

### > La zone UO

Comme indiqué plus haut, le SIT souhaite rester vigilant sur l'équilibre à trouver entre l'optimisation du foncier aux abords des pôles de transports en vue de favoriser le recours aux modes alternatifs à la voiture et la nécessité de prévoir des possibilités d'extension du pôle gare sur un secteur particulièrement contraint d'un point de vue foncier et du plan de circulation.

# 7. Les emplacements réservés - p. 118

L'emplacement réservé n°23 était, à une période, envisagé pour la création d'une zone de retournement pour les bus ou une mini gare routière. Le SIT se demande si cette destination est toujours celle retenue. En effet, le tableau du PLU indique un « aménagement de voirie ».

### **EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PLU - p. 126**

Pas de remarque particulière (hors du champ de compétences du SIT)

SUIVI DES IMPACTS DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT – p. 162 Pas de remarques particulières (hors du champ de compétences du SIT)

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

# SÉQUENCE 1 : NOTRE CENTRE URBAIN À ÉCHELLE HUMAINE - p. 9

## Un pôle urbain accessible - p. 10

➤ Mettre en place des moyens de franchissement des ruptures urbaines – p. 10

Le SIT est en accord avec le besoin de faciliter les franchissements de la Marne.

Développer le pôle gare – p. 10

Cette partie fait référence au réseau objectif composé de lignes structurantes qui avait été proposé dans le cadre du PLD de 2008. Ce document de planification est actuellement en cours de révision. Les liaisons TCSP envisagées ont fait l'objet d'une priorisation par Ile-de-France Mobilités – IDFM (anciennement STIF) au profit du TCSP Esbly – Val d'Europe.

Comme indiqué plus haut, lle-de-France Mobilités encourage désormais les collectivités locales à mener des études visant plutôt à créer des aménagements en faveur de la performance et de la circulation des bus.

Comme indiqué précédemment, les possibilités de renfort de l'offre bus sur le secteur sont fortement contraintes par le dimensionnement du pôle gare de Lagny-Thorigny-Pomponne et par la congestion induite par la configuration du réseau viaire et le pont en X.

Pour rappel, une liaison Nord-Sud à l'échelle supra communale avait été étudiée lors du Grand Paris des Bus (2017-2020) mais n'avait pas été jugée performante, justement en raison du franchissement contraint du pont en X dissuasif en termes de temps de parcours.

Le SIT prend néanmoins bonne note du besoin relayé par la commune de Thorigny-sur-Marne.

Renforcer les liaisons douces et connecter le pôle gare au reste du territoire thorignien – p. 10

Le PLU a le mérite de prévoir un renfort des liaisons douces dans tous les aménagements d'espaces publics.

Celles-ci seront créées en cohérence avec la topographie du territoire (axes parallèles à la Marne). Dans la mesure où la plupart de ces axes débouchent sur le centre-ville et ses équipements et commerces, il ne semble en effet pas nécessaire d'envisager d'autres itinéraires plus directs dans le sens nord-sud.

# Faire du pôle urbain le secteur privilégié en matière d'offre résidentielle - p. 11

Mettre en œuvre un modèle urbain durable en faveur de la ville compacte – p. 11

La densification du pôle urbain autour de la gare va dans le sens d'une mobilité plus durable en favorisant un urbanisme compact favorable aux déplacements courte distance.

Le SIT invite simplement la commune à être vigilante sur les besoins potentiels d'extension du pôle gare sur ce même secteur. En effet, l'espace foncier et le plan de circulation en font déjà un espace très contraint qui rend difficile la recherche de solutions plus favorables au réseau de bus notamment.

Permettre aux équipements de répondre aux besoins des nouvelles populations - p. 13

Comme indiqué plus haut, un rééquilibrage de l'implantation des équipements sur le secteur Nord Marne paraît en effet indispensable pour limiter les besoins de mobilités et favoriser les déplacements de proximité en modes doux.

# SÉQUENCE 2: NOS COTEAUX HABITÉS - p. 15

# Proposer une offre adaptée en équipements et services - p. 17

Comme indiqué plus haut, un rééquilibrage de l'implantation des équipements sur le secteur Nord Marne paraît en effet indispensable pour limiter les besoins de mobilités et favoriser les déplacements de proximité en modes doux. Cette orientation s'inscrit dans les objectifs fixés par le SCOT de Marne et Gondoire sur ce volet.

## Penser un développement urbain respectueux du cadre de vie – p. 17

La prise en compte de l'accessibilité des équipements par les modes doux dés la conception des développements urbains est effectivement un enjeu important qui va dans le sens des demandes effectuées par le SIT afin de mieux anticiper la desserte de certains secteur.

# SÉQUENCE 3: NOS ESPACES NATURELS PROTÉGÉS - p. 19

Pas de remarque particulière (hors du champ de compétences du SIT)

# Remarques sur les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

### L'OAP 1AU Nord - p. 6

Les orientations d'aménagement de l'OAP a le mérite de prévoir un maillage en liaisons douces permettant de relier le nouvel espace urbanisé au reste du tissu urbain alentour.

Comme indiqué plus haut, le SIT alerte la commune sur la nécessité de définir dès à présent la stratégie de desserte en transports en commun de la zone afin d'anticiper le dimensionnement et la configuration des futures voiries.

Si une ligne de bus devait à terme desservir le secteur, il est important d'en garantir l'accès par des voiries suffisamment dimensionnées (accès ouest et nord).

Le SIT souhaite être associé le plus en amont possible de la définition du schéma viaire afin d'anticiper toute problématique de desserte en transports en commun : il est notamment indispensable d'éviter toute voirie en boucle fermée et de favoriser un schéma viaire traversant et correctement hiérarchisé de manière à limiter les détours occasionnant des temps de parcours dissuasifs pour les usagers.

L'accès par la rue du moulin à vent et l'allée des moissons (accès sud) est présenté comme secondaire : ces voiries ont effectivement avant tout une vocation de desserte de lotissements pavillonnaires et ne permettent pas le passage de bus dans les deux sens.

Enfin, l'articulation de cette potentielle future desserte en transport en commun avec l'actuelle ligne 15 localisée sur la RD418 devra également être analysée.

La mutualisation du stationnement automobile et la prévision de stationnements vélos vont dans le sens des objectifs du PDUIF.

# L'OAP « Rue de Claye » - p. 10

Les orientations prévoient des cheminements piétonniers pensés de manière à faciliter les liaisons inter quartiers et favorisant l'accès des équipements publics à venir. Aussi, le SIT n'émet pas de remarque particulière sur cette OAP.

La mutualisation du stationnement automobile et la prévision de stationnements vélos vont dans le sens des objectifs du PDUIF.

L'apport de stationnement automobile supplémentaire devra faire l'objet de mesures visant à inciter au stationnement sur les parcelles afin de préserver les espaces publics piétons et cycles.

# ► L'OAP « Bords de Marne » - p. 14

L'urbanisation de cette friche permettra d'optimiser les espaces situés à proximité immédiate d'un pôle de transports.

Toutefois, du fait de la configuration des lieux, ce quartier sera aménagé en impasse avec comme seuls points d'entrée le pont en X ou le pont Maunoury. La circulation automobile devrait toutefois y être limitée de part la proximité de la gare et du fait d'un espace public traité de manière à favoriser la pratique des modes doux.

L'OAP envisage également un principe de franchissement de la voie ferrée.

Cela semble en effet nécessaire afin d'assurer une intégration de ce quartier enclavé au reste de la commune.

La mutualisation du stationnement automobile et la prévision de stationnements vélos vont dans le sens des objectifs du PDUIF.