

I - Le projet technique

- Objectif 1 :** *Satisfaire les besoins en déplacements sécurisés pour tous tout en préservant un cadre de vie agréable*
- Objectif 2 :** *Offrir à tous un accès au transport en commun adapté aux flux et aux besoins*
- Objectif 3 :** *Améliorer les déplacements dans les centres villes de Fontainebleau et Avon*

2.1 – Améliorer les lignes de bus régulières

Contexte : les dessertes des lignes régulières présentes des insuffisances
Irriguer l'ensemble du territoire de façon optimale

- Objectifs :**
- 2.1.1 - Renforcer la desserte de la gare d'Avon par un rabattement de vers la gare**
 - 2.1.2 - Renforcement de la liaison Fontainebleau-La Chapelle la reine**
 - 2.1.3 - Renforcement de la ligne 12A Héricy -Avon**
 - 2.1.4 - Ouvrir de nouvelles liaisons TC sur des secteurs actuellement non reliés**

2.1 – Améliorer les lignes de bus régulières

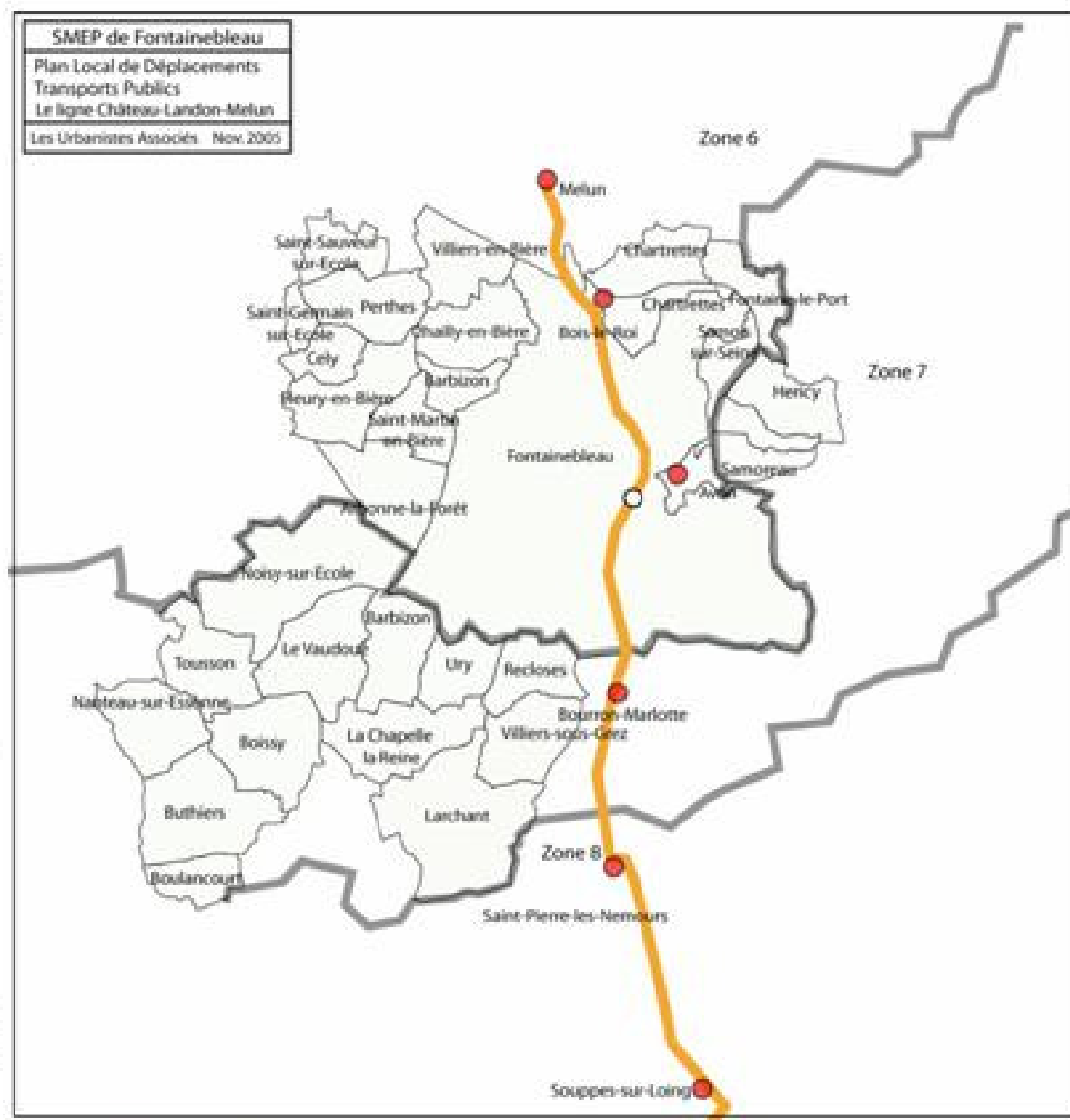
2.1.1 - Desserte de la gare d'Avon par la ligne express Château Landon Melun

La ligne express Château-Landon-Melun (ligne conventionnée par Conseil Général de Seine et Marne) traverse Fontainebleau sans venir desservir la gare d'Avon

Cette ligne permet, à partir du sud du département de venir desservir la gare de Melun mais ne vient pas desservir la gare d'Avon alors que la ligne traverse le centre ville de Fontainebleau. La desserte de la gare pourrait inciter certains usagers à ne plus prendre leur véhicule pour se rendre à la gare d'Avon et permettre d'éviter à d'autres de devoir obligatoirement se rabattre vers la gare de Melun.

Afin d'améliorer le fonctionnement interne du bassin de vie, tout en renforçant les relations de leurs habitants avec les autres pôles de l'agglomération. Afin d'améliorer l'offre TC en zone peu dense et offrir une meilleure accessibilité aux gros pôles

Irriguer l'ensemble du territoire en permettant à la ligne express Château Landon Melun de venir desservir la gare de Fontainebleau.



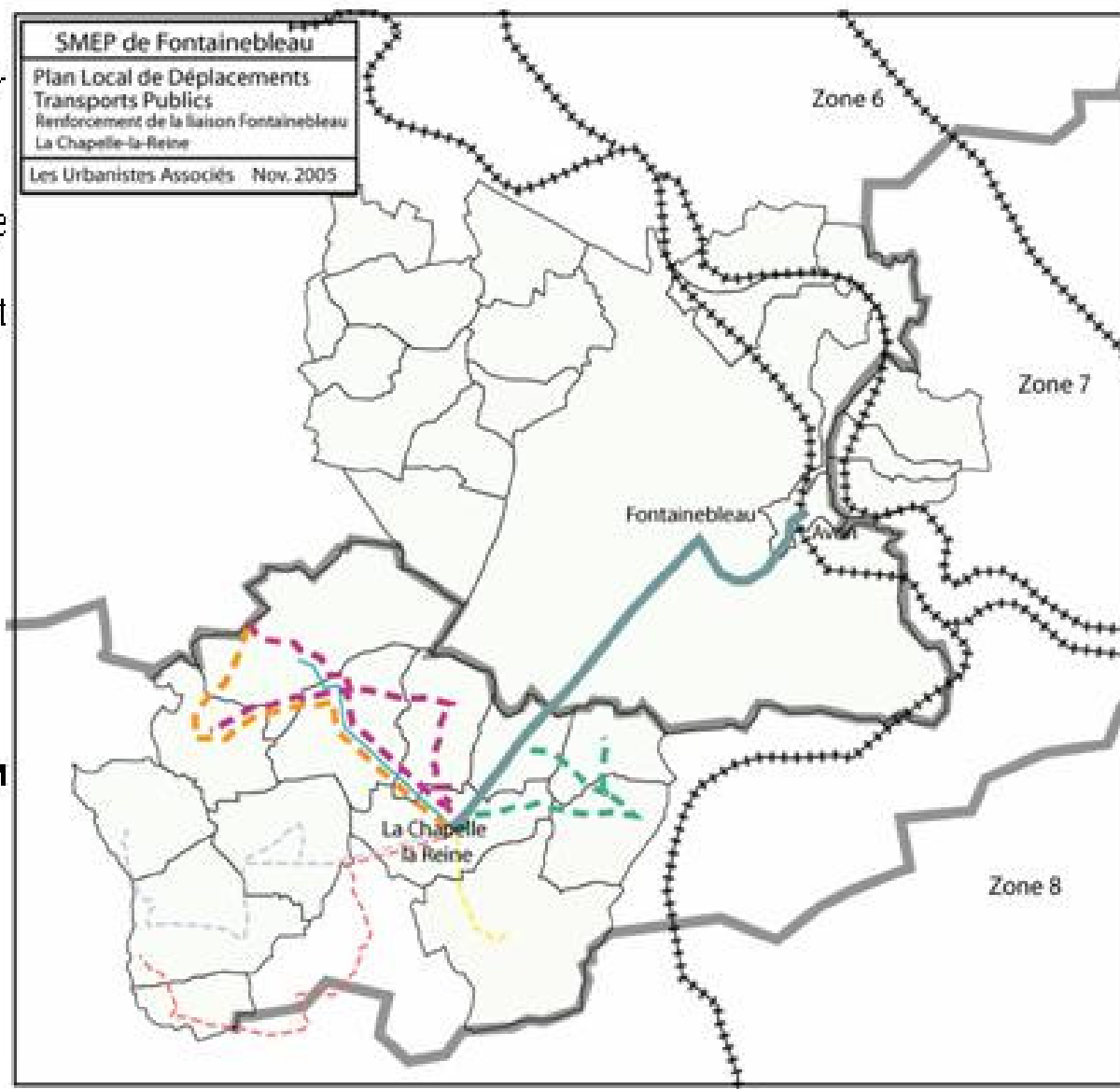
2.1 – Améliorer les lignes de bus régulières

2.1.2 - Renforcement de la liaison Fontainebleau- La Chapelle la reine

La ligne existe mais l'offre est faible. La fréquence pourrait être améliorée en adéquation avec l'offre en train à partir de la gare d'Avon.

Les cartes de mobilité des actifs ont montré que de nombreuses personnes du canton de la Chapelle se rendent sur Fontainebleau-Avon et notamment à la gare d'Avon. La ligne existe mais l'offre est faible. La ligne effectue 8 aller retour sens confondus, 557 personnes effectuent actuellement la liaison bus (70 voyageurs par course). La fréquence pourrait être améliorée en adéquation avec l'offre en train à partir de la gare d'Avon. (Comptages voyageurs STIF – 2004).

Améliorer la fréquence de la desserte en lien avec les trains



2.1 – Améliorer les lignes de bus régulières

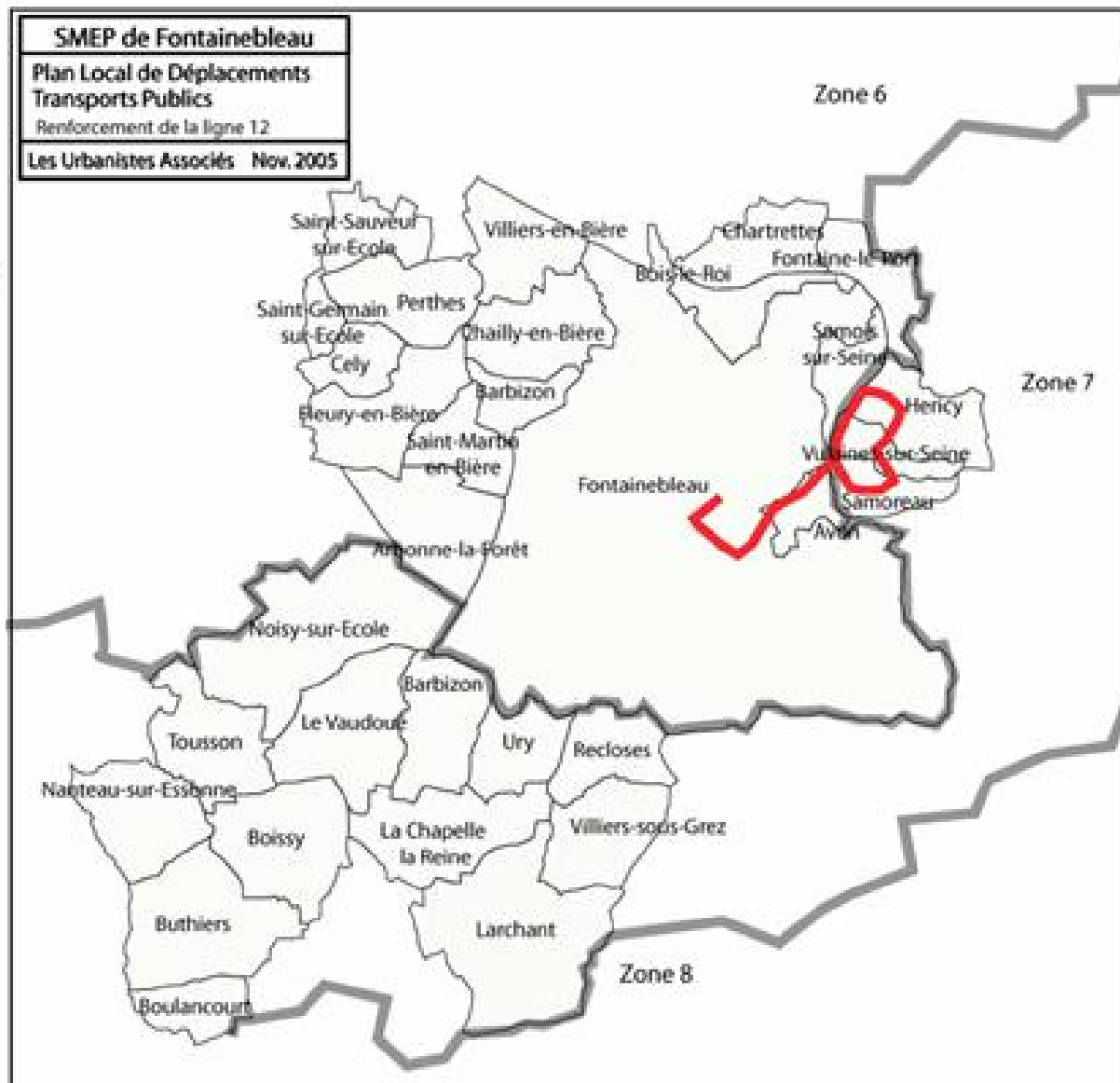
2.1.3 - Renforcement de la ligne 12

Héricy -Avon

La ligne existe mais l'offre est faible

Les cartes de mobilité des actifs ont montré que de nombreuses personnes se rendent sur Fontainebleau-Avon. La ligne existe mais l'offre est faible : 10 aller retour par jour (jour ouvré en période scolaire, somme des allers et retour)

Améliorer la fréquence de la desserte en lien avec les trains

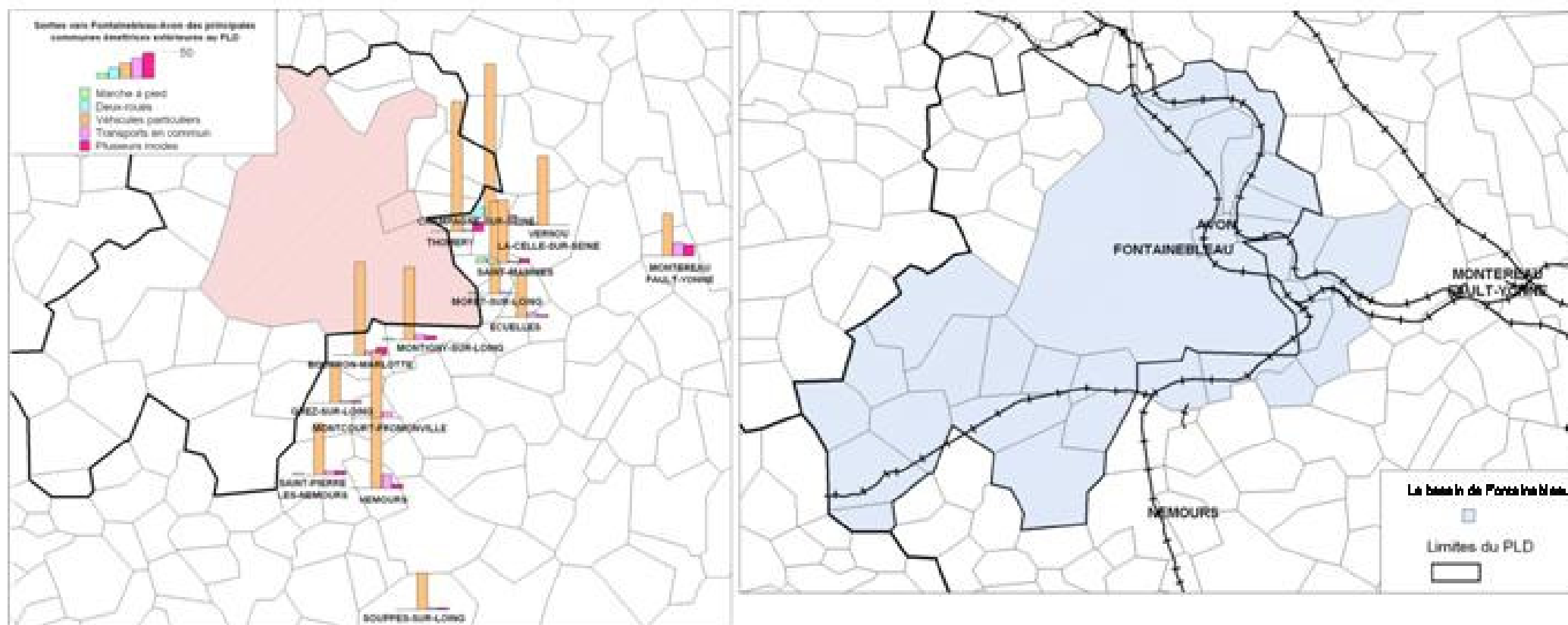


2.1 – Améliorer les lignes de bus régulières

2.1.4 - Ouvrir de nouvelles liaisons TC sur des secteurs actuellement non reliés

Une partie du territoire n'est pas desservie

Améliorer la desserte le long de la vallée du Loing

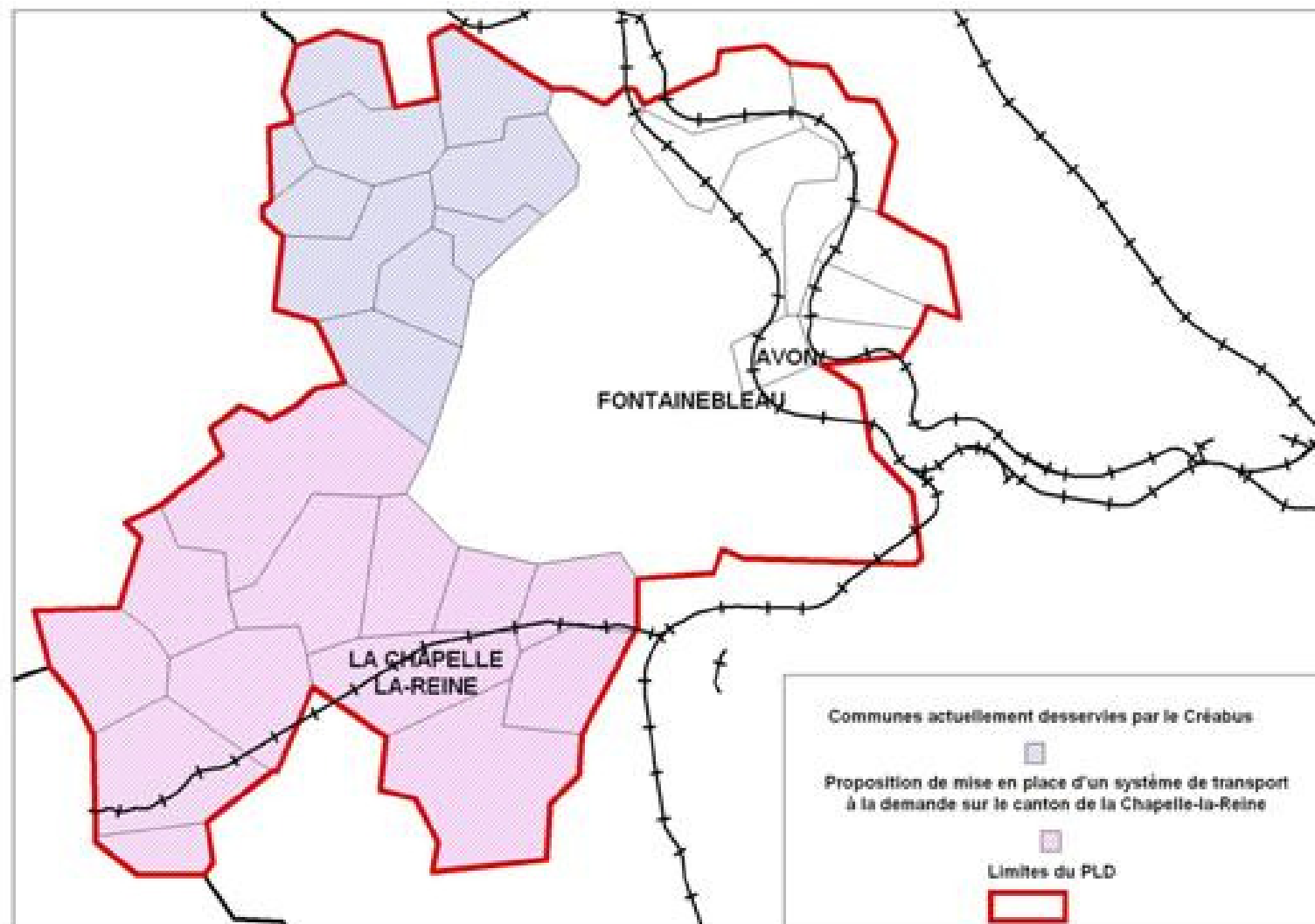


Les déplacements vers Fontainebleau/Avon se font très largement en voiture depuis les communes de l'est et du sud du territoire

2.2- Développer le transport à la demande

Contexte : Le canton de La Chapelle n'a pas développé de transport à la demande

Objectifs : Développer le transport à la demande sur le canton de la Chapelle



2.3- Rendre les bus et les accès gare accessibles aux PMR pour les aménagements ou installations futurs

- Contexte :** Non accessibilité des véhicules TG et points d'arrêts des bus/cars par les PMR ,
(hors du territoire de Fontainebleau/Avon où les arrêts sont déjà équipés de la sorte)
- Objectifs :** Mise en conformité avec la réglementation



2.4 - Prévoir le stationnement des actifs dans le cadre du développement des liaisons en transport en commun

Contexte : Dans les villages et dans les bourgs où les actifs utilisant ensuite les transports en commun se stationnent sur des places non prévues à cet effet

Objectifs : **Limiter le ventousage des places de stationnement par les actifs** création d'une aire de stationnement à proximité de la desserte en TC



2.5- Augmenter l'offre ferroviaire des gares existantes sous utilisées :

- Contexte :**
- **Les capacités d'accueils** en stationnement des gares de la rive gauche ne peuvent plus être augmentée.
 - **D'autres gares sont sous utilisées** car la desserte y est insuffisante.

Objectifs :

2.5.1 - Accroître l'offre ferroviaire des gares existantes sous utilisées sur la ligne située sur la rive droite de la Seine

2.5.2 - Augmenter la capacité d'accueil de la gare de Fontaine le port et Héricy

Comment renforcer l'offre des gares de la rive droite?

Constat :

Sous utilisation trafic voyageur des gares et de la voie jusque Melun sur la rive droite

Une réflexion et des propositions de renforcement de la relation ferroviaire Melun -
Montreau (une navette ferroviaire) sont elles du ressort du PLD?

En tout état de cause une étude des capacités résiduelles en gare de Melun serait
indispensable ainsi que la faisabilité de l'amélioration des correspondances

Propositions :

Les aménagements à prévoir en gare dans le cadre du PLD dépendent de la qualité
de l'offre ferroviaire.

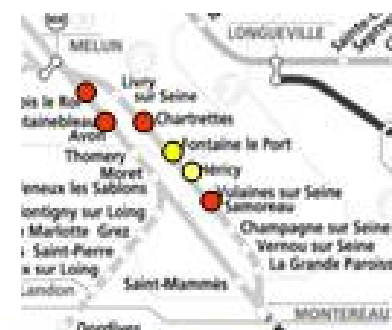
2.5 - Augmenter l'offre ferroviaire des gares existantes sous utilisées :

2.5.2 - Augmenter la capacité d'accueil de la gare de Fontaine le port et Héricy

Le parking de la gare de Fontaine le Port est insuffisant.

Sur Héricy le stationnement se fait aujourd'hui que sur un coté des voies ce qui oblige les usagers à devoir traverser la Seine.

Renforcer l'offre en stationnement des gares pour permettre aux communes de fonctionner correctement : éviter le stationnement sauvage et les problèmes de trafic dans les communes



2.6 - Améliorer l'accessibilité des gares de la rive droite

2.6.1 - Rendre toutes les gares accessible aux PMR : Chartrettes, Vulaines, Bois le Roi **Pas d'accessibilité possibles aux voies pour les PMR**

Mettre les gares en conformité avec la réglementation plus particulièrement pour Bois le Roi ou les montées descentes sont importants. Les aménagements des 2 autres gares est conditionné par le développement de leur desserte

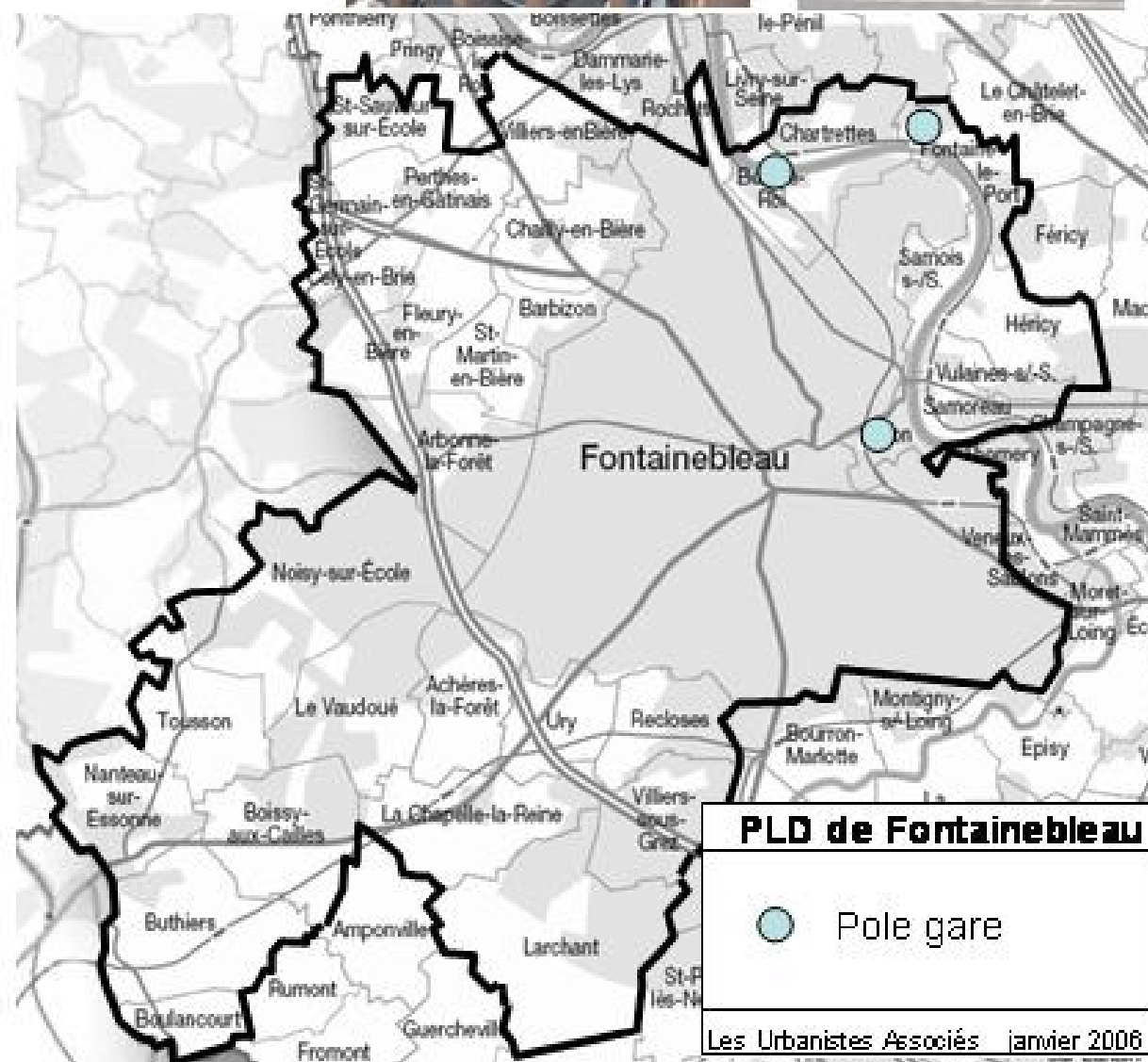


2.6 - Améliorer l'accessibilité des gares de la rive droite

2.6.2 - Rendre toutes les gares accessible aux 2roues

L'étude des gares a montré que 2 gares (Avon et Bois le roi) sont particulièrement concernées par les accès vélos car les venues en 2 roues sont nombreux.

Sur Fontaine le port, les accès pourraient également être améliorés si l'offre ferroviaire venait à se développer



2.6 - Améliorer l'accessibilité des gares de la rive droite

2.6.3 - Renforcer la desserte bus sur Fontaine le port

La desserte n'est pas en lien avec l'offre ferroviaire

Permettre d'avoir une desserte en lien avec l'offre ferroviaire

