
Plan Local de Déplacements du SMEP de Fontainebleau

Propositions

INTRODUCTION.....	3
A - CONTEXTE.....	5
1 - Le PLD : une déclinaison locale du PDU Ile de France.....	5
1.1 - Cadre institutionnel du PLD.....	5
1.2 - Les objectifs du PLD.....	6
1.3 - Principes du PLD.....	8
1.4 - Liens entre le PLD et les principaux documents d'urbanisme.....	9
2 - Les financements pouvant être accordés aux actions définies dans le PLD.....	10
2.1 - Les financements au titre du réseau principal bus.....	10
2.2 - Les financements au titre du réseau principal des pôles.....	13
2.3 - Autres financements.....	13
3 - Les éléments de présentation issus du diagnostic.....	17
3.1 - Le territoire du SMEP de Fontainebleau.....	17
3.2 - Economie et attractivité.....	17
3.3 - Population et urbanisation.....	18
3.4 - Mobilité et desserte.....	19
B - SE DONNER LES MOYENS DE METTRE EN ŒUVRE LE PLD.....	20
1 - Le contexte institutionnel des transports publics.....	20
1.1 - Le décret de 49.....	20
1.2 - Evolutions attendues.....	22

Syndicat Mixte d'Etude et de Programmation de Fontainebleau

2 - Vers la création d'un SDPF.....	23
3 - La compétence déplacement du SMEP du Pays de Fontainebleau.....	24
3.1 - Les lignes régulières de transport, les transports à la demande.....	24
3.2 - Les études.....	24
3.3 - La réalisation d'investissements.....	25
C - LES ACTIONS DU PLD.....	26
1 - Satisfaire les besoins en déplacement tout en préservant un cadre de vie agréable.....	26
1.1 - Diminuer les nuisances liées au trafic de transit au cœur des bourgs.....	26
1.2 - Définir un plan cyclable à l'échelle du territoire du SMEP pour les déplacements du quotidien et de loisirs.....	34
1.3 - Sécuriser les déplacements des piétons et des PMR dans les villages.....	53
1.4 - Améliorer l'accessibilité de la ville pour les personnes à mobilité réduite.....	56
1.5 - Aménager les points noirs.....	62
2 - Offrir à tous un accès au transport en commun adapté aux flux et aux besoins.....	66
2.1 - Améliorer les lignes de bus régulières.....	66
2.2 - Développer le transport à la demande.....	73
2.3 - Renforcer l'attractivité du réseau de bus.....	79
2.4 - Prévoir le stationnement des actifs dans le cadre du développement des liaisons en transport en commun.....	86
2.5 - Des dessertes ferroviaires radiales de qualité.....	87
3 - Améliorer les déplacements dans le centre de Fontainebleau et Avon.....	94
3.1 - Augmenter la vitesse commerciale des bus sur l'axe majeur.....	94
3.2 - Organiser les déplacements.....	103
3.3 - Favoriser les déplacements des modes doux.....	106
3.4 - Organiser le stationnement.....	113

Introduction

La présentation du territoire a mis en évidence la complexité de ce territoire et sa grande diversité : le territoire est vaste, à dominance rurale au niveau des paysages avec au cœur deux villes agglomérées qui regroupent des problématiques très spécifiques au reste du territoire : La moitié des habitants des 32 communes sont répartie sur les 2 communes de Fontainebleau et d'Avon qui concentrent les habitants, les services, les équipements et donc les flux. Les propositions et les possibilités d'actions sont donc adaptées à la spécificité du territoire.

Les enjeux issus du diagnostic ont permis des objectifs qui 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 des déplacements sur leur territoire. Ce problème se pose essentiellement pour les transports publics, mais concerne également les autres modes de déplacements. Le SMEP – Syndicat Mixte Intercommunal d'Etudes et de Programmation – ne dispose pas à l'heure actuelle des compétences nécessaires lui permettant de faire appliquer directement les mesures prises dans le cadre du PLD. Il pourrait préfigurer une AOP (Autorité Organisatrice de Proximité). La création d'une AOP donnerait aux élus locaux la possibilité d'exercer pleinement leur compétence déplacements, ce qui permettrait une mise en œuvre plus aisée du PLD.

Satisfaire les besoins en déplacement tout en préservant un cadre de vie agréable

Pour améliorer les déplacements dans et entre les communes et y préserver la qualité de vie, le diagnostic a mis en évidence l'importance d'assurer des déplacements piétons et 2roues. Le PLD doit permettre de développer et sécuriser le déplacement des modes doux. Pour cela le PLD propose de faciliter les déplacements dans les communes à pied, à vélo, et pour tous permettre un maillage d'ensemble sur le territoire. Le territoire est propice au développement de l'usage des vélos par le cadre agréable offert le long de la vallée de la seine, de la forêt de Fontainebleau et dans les villages avec un niveau d'échanges à moyenne distance pour l'ensemble des communes à l'Est du territoire. La marche est utilisée pour les déplacements de proximité (actifs et surtout scolaires) dans une très grande partie des communes. Le PLD prend en compte l'obligation d'offrir une ville accessible aux personnes à mobilité réduite.

Offrir à tous un accès au transport en commun adapté aux flux et aux besoins

Une restructuration lourde de l'offre de bus ne semble pas envisageable mais le renforcement de certaines lignes et la création de nouvelles semblent nécessaires. Le territoire compte pas moins de 6 gares mais un usage très disparate : Certaines gares sont surchargées et pour d'autres les montées en gare sont résiduelles. Afin d'assurer un développement harmonieux du territoire, le PLD s'attachera à permettre un usage harmonieux du transport ferroviaire et des transports publics. Le PLD propose une série de mesures, à échelonner du court 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.

Améliorer les déplacements dans le centre de Fontainebleau et Avon

Toutes les lignes du réseau convergent vers le centre de l'agglomération. Des améliorations de circulation des bus, sur l'axe principal de la ville, auraient donc des répercussions financières et de confort pour toutes les lignes. Le PLD proposera donc des aménagements en faveur des transports publics dans le centre de Fontainebleau-Avon. De plus, le cadre bâti étant exceptionnel dans le centre de l'agglomération, la mise en valeur du patrimoine passe par une réflexion concernant le place de la voiture en terme de circulation et de stationnement. Le PLD propose une série d'action pour déplacer les véhicules qui gênent la fluidité des déplacements des modes doux.

A - Contexte

1 - Le PLD : une déclinaison locale du PDU île de France

Source : Guide « Elaborer un Plan Local de Déplacement » - PDU île de France - septembre 2002
Note relatif aux financements des PLD - DRE - mars 2003

1.1 - 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 l'a confirmée en 1996, précisant les orientations qui doivent guider l'élaboration d'un PDU, l'organisme qui en est chargé, les personnes associées, le délai dans lequel il doit être élaboré et transmis au Préfet pour approbation, son échéance de réalisation.

À l'instar des grandes agglomérations françaises, l'île-de-France est dotée depuis le 15 décembre 2000 d'un plan de déplacements urbains (PDU). 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 entre autres 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 île de France a décliné ses objectifs en actions. Si certaines sont mises en œuvre au niveau régional, le PDU a aussi fixé des actions qui n'ont de sens que déclinées localement. C'est pourquoi le PDU 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 d'es PLD. En effet, le législateur, prenant en compte la spécificité de la région île 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 île 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 Déplacement est donc une déclinaison locale du Plan de Déplacement d'île de France.

Le PLD : - est l'occasion de répondre à ces nouveaux enjeux, de faire travailler ensemble les différents partenaires concernés par un même projet, de définir des mesures concrètes pour améliorer l'existant, de s'engager sur des projets argumentés.

- est plus précis que le PDU île de France : il a pour objet de détailler et préciser le contenu du PDU île de France. Si tous les thèmes ne sont pas obligatoirement traités, les actions doivent porter sur des opérations précises

- est un outil de mise en œuvre du PDU. Le PLD doit donc proposer une série d'actions qui soient compatibles avec les objectifs du PDU.

1.2 - Les objectifs du PLD

Le PLD est un outil de mise en œuvre du PDU. Le PLD doit donc proposer une série d'actions qui soient compatibles avec les objectifs du PDU.

1.2.1 - Application des objectifs généraux des PDU...

Les Plans de Déplacements Urbains, instaurés par la LOTI en 1982 puis complétés par la LAURE (1996) et la loi SRU (2000), fixent les grands objectifs suivants :

- 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'utilisateurs (...)
- 2° La diminution du trafic automobile
- 3° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économiques 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 affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation
- 5° L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement (...)
- 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 (...)
- 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 billetterie 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.

Le PLD doit proposer une série d'actions qui soient compatibles avec les objectifs généraux du PDU. Au-delà de ces objectifs généraux, le PDUIF précise certains objectifs selon la localisation du

périmètre du PLD.

1.2.2 - ... et des objectifs hors zones agglomérées denses précisés dans le PDU Ile de France.

Le PDUIF distingue deux types de zones : une zone agglomérée dense, et un territoire au-delà de cette zone, qui s'étale sur une partie de la grande couronne dont fait parti le territoire du SMEP de Fontainebleau. 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 (bien qu'elles fassent partie de l'aire urbaine, les villes nouvelles sont considérées comme faisant partie de ce territoire).

Les actions principales préconisées par le PDUIF à décliner dans le PLD concernent les thématiques suivantes :

- réorganiser l'offre en transports collectifs: les transports collectifs devront à terme permettre d'améliorer le fonctionnement interne du bassin de vie, tout en renforçant les relations de leurs habitants avec les autres pôles de l'agglomération;
- améliorer l'offre TC en zone peu dense et offrir une meilleure accessibilité aux gros pôles : cette action doit permettre de prendre en compte les effets de la péri urbanisation, pour que l'offre TC soit compétitive pour tous. Elle vise aussi à une réflexion en amont des projets pour une meilleure desserte en transports publics;
- mieux informer les futurs acquéreurs des coûts de déplacements liés à l'urbanisation: en effet, ces zones sont souvent attractives pour la construction car compte tenu du plus faible niveau de prix du terrain, les coûts d'acquisition d'un logement y sont en général moins élevés. En revanche, la part du budget dédiée aux déplacements et le temps qui y est consacré dépassent de loin les niveaux observés dans le reste de l'île-de-France, ce dont ne sont pas forcément conscients les futurs acquéreurs;
- inciter les investisseurs à choisir des zones déjà bien desservies par les transports collectifs : développer et utiliser les dispositifs réglementaires pour optimiser l'utilisation des parcelles bien desservies, ce qui doit se traduire à terme par un renforcement de leur fréquentation et de leur attractivité;
- favoriser les modes doux : l'objectif visé est la réduction significative des déplacements courts en voiture particulière, notamment pour l'accompagnement et les achats de la vie quotidienne.

1.3 - Principes du PLD

Le PLD est un document de références pour toutes les décisions des pouvoirs publics, voire pour d'autres acteurs : aménageurs, transporteurs...

Le PLD est, comme le PDU, un document de planification, soumis à enquête publique. De la même façon, sa force réside dans la concertation.

Les enjeux

Le P.L.D. doit permettre :

- ◆ de redonner un caractère plus convivial à des espaces urbains jusqu'ici prioritairement dédiés à l'automobile, où chaque mode trouve sa place, une organisation de l'espace plus favorable au maintien de l'activité et à l'animation des centres et des quartiers
- ◆ de satisfaire équitablement les besoins relatifs au développement et à l'environnement des générations présentes et futures
- ◆ de réduire les nuisances induites par l'augmentation continue du trafic automobile (bruit, pollution atmosphérique, insécurité...)

Les objectifs

Le PLD permet :

- ◆ d'agir sur les différentes réglementations (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.

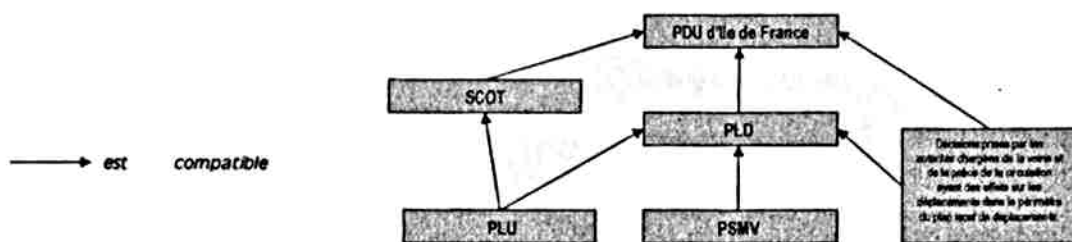
Les actions :

Le PLD peut se décliner en 3 types d'actions :

- ◆ les prescriptions : Actions prioritaires rendues obligatoires.
- ◆ les recommandations : actions dont la mise en œuvre passe par l'édiction de normes, souvent technique, pour leur mise en place.
- ◆ les orientations : actions dont la mise en œuvre nécessite le volontariat et la coopération des acteurs concernés

1.4 - Liens entre le PLD et les principaux documents d'urbanisme

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 - Les financements pouvant être accordés aux actions définies dans le PLD

2.1 - Les financements au titre du réseau principal bus

2.1.1 - Définition du réseau principal

Les actions prévues dans le cadre des Plans Locaux de Déplacements (PLD) peuvent, sous certaines conditions, faire l'objet de financements dans le cadre des comités d'axes. En effet, comme le précise le guide d'axes, « le comité d'axe est complémentaire des autres instances de concertation mises en place par le PDU ».

Néanmoins, pour que les comités locaux puissent bénéficier de ces financements, il est nécessaire que les axes du réseau principal aient été définis pour la zone concernée et approuvés par le STIF.

2.1.2 - Financement des études

Le pilote du projet est le gestionnaire principal de la voirie.

Ce financement concerne les axes : - inscrits au réseau principal régional

- décidés par l'organe délibérant du comité local PLD et approuvés par le STIF pour les agglomérations nominativement citées.

Les études sont financées à hauteur de 152 500 € HT par axe du réseau principal (par la Région et l'État).

Si besoin, des subventions complémentaires peuvent être accordées pour des recueils de données (réalisation de comptages et d'enquêtes), effectués par ou pour les comités d'axes à un taux de subvention de 75% dans un plafond d'études de 15 300 euros par axe.

2.1.3 - Réalisation des projets : Financements « axes » et financements spécifiques.

Les modalités des financements (au titre du réseau principal), susceptibles d'être attribués à la mise en oeuvre d'actions inscrites dans le document PLD approuvé, sont définies en détail dans le guide *Elaborer un PLD* (p.25-26) : « Le traitement des axes du réseau principal défini au PDU (régional et local) se fera sur la base d'un coût forfaitaire plafond au km de voirie de 610 000 €/MT (Cf. circulaire du 25/03/02), auxquels s'ajoute une subvention de 50% pour les aménagements complémentaires jusqu'à un plafond total de 1 120 000 €/MT (Cf. circulaire du 25/03/02) par km, hors contraintes exceptionnelles d'insertion. Ce financement comprend à la fois la réalisation d'actions favorisant la qualité de service des transports collectifs, mais aussi le traitement de la voirie et des espaces publics ». Le financement du montant des travaux, ainsi que les aménagements complémentaires, est assuré à parties égales par l'État, la Région et le STIF (1/3 chacun).

♦ Types d'actions concernées par ces financements « axes »

- Aménagements de voirie (Sites propres, feux tricolores, traversées des piétons), points d'arrêts, régulation et systèmes embarqués (systèmes de priorisation des bus). Pour ce type d'actions, les études sont également financées.
- Aménagements « complémentaires » (partage de la voirie : circulations douces, stationnement...) : pistes cyclables, mobilier urbain, éclairage public, traitement des sols, plantations.
- Aménagements dus à des contraintes exceptionnelles.

♦ Types d'actions concernées par des financements spécifiques

Ces actions entrent dans les tableaux de financement des axes et des pôles du PDU dans la catégorie « autres financements ». Cela signifie qu'ils ne sont pas attribués au titre du PDU, et qu'ils peuvent être cumulés aux financements PDU.

- Matériel roulant (autobus et autocars).
- Complément à l'accessibilité des points d'arrêts (accessibilité PMR).
- Systèmes d'information statique ou dynamique.
- Financements spécifiques des circulations douces.
- Gares routières.
- Parcs de stationnement, parcs relais.

2.1.4 - La Région Ile-de-France et le STIF : deux financeurs principaux

Pour chaque subvention accordée : RIF+STIF= 100%

Région Ile-de-France

- **Amélioration des services de transports routiers** : achats de véhicules « propres » (de 25% à 60%HT pour l'acquisition d'autobus à plancher surbaissé « propres » en extension de parc), équipements antipollution (subventionné à 50% HT avec un plafond s'élevant à 460 000 € pour la réalisation d'une station d'alimentation au gaz GNV ou GPL), l'équipement des bus pour accessibilité PMR (50%HT), actions de promotion et d'information (50%HT).
- **Information des voyageurs** : Le taux de subvention est de 50% pour les opérations en temps réel. Cette subvention peut également être attribuée pour la mise en place d'une signalétique multimodale à proximité des gares SNCF ou RATP.

- **Accessibilité des TC et transports pour les personnes à mobilité réduite** : Ces opérations sont généralement proposées par les entreprises concernées (RATP ou SNCF), mais les collectivités locales peuvent bénéficier d'une aide régionale, avec un taux de subvention de 100% du coût total HT. Les actions d'information en faveur des usagers handicapés peuvent bénéficier d'une subvention régionale au taux de 50% du coût total HT.
- **Gares routières** : Ces financements concernent exclusivement les lignes d'autobus régulières, acceptant toutes les catégories de clientèle. Le taux de financement est de 50% de la dépense subventionnable HT. La dépense subventionnable est plafonnée à 95 000 € par place à quai d'autobus standard et de 135 000 € par place à quai d'autobus articulé.
- **Parcs de stationnement régionaux** : Les parcs de stationnement régionaux (PSR) sont des parcs-relais situés à moins de 300 mètres des gares du réseau ferré en moyenne et grande couronne. Ils bénéficient d'un taux de subvention de 50% de la dépense subventionnable HT. Actuellement, la dépense subventionnable HT est plafonnée à 3 100 €HT par place pour les parcs au sol, à 10 000 €HT par place pour les parcs en structure (parcs à étages aériens ou souterrains).
- **Sécurité dans les transports en commun** : la Région finance la radiolocalisation des bus et la vidéosurveillance de tous les réseaux à hauteur de 50%.
- **Actions en lien avec la politique de la ville** : Les deux objectifs principaux en ce domaine sont l'amélioration du cadre de vie et le désenclavement des quartiers. Ces financements concernent les structures intercommunales dont certains quartiers sont inclus dans un périmètre politique de la ville : il s'agit des sites faisant l'objet d'un Grand Projet de Ville (GPV), d'une Opération de renouvellement urbain (ORU). Cela concerne également les sites « en prévention » qui se trouvent dans des communes non-signataires d'un contrat de ville, mais dont certains quartiers présentent des signes manifestes de dégradation. Les financements au titre de la politique de la ville sont presque exclusivement attribués à des fins d'aménagement de l'espace public. Ainsi, dans le cadre du PLD, on peut imaginer la modification du tracé d'une ligne de bus afin de désenclaver un quartier, la mise en place d'un réseau vert à l'intérieur des quartiers... Ces financements n'excèdent pas 50% du montant HT des travaux ou des études et leur attribution se fait au cas par cas.

STIF

- Les projets visant à améliorer l'accessibilité des PMR sont financés à 50% par le STIF (100%, si la Région ne participe pas au financement).
- L'amélioration de l'information statique et dynamique est financée jusqu'à 50% par le STIF.
- Les actions concernant les gares routières sont financées à 50% par le STIF dans les mêmes conditions que pour la Région.
- Les parcs relais (PRS) au sol ou à étages sont financés à 50% par le STIF avec les mêmes plafonds que pour la Région. Il en est de même pour le financement des Parcs Vélos avec un plafond de 1 220€HT par place. Ces financements couvrent, outre une partie des travaux, les études nécessaires à la réalisation du projet.
- Sécurité : Radiolocalisation des bus (50%) avec un plafond de 3 500€HT et vidéosurveillance (jusqu'à 50%)

2.2 - Les financements au titre du réseau principal des pôles

Les pôles éligibles au titre du réseau principal ont été listés dans le PDU, en zone agglomérée dense et hors agglomération dense (20 gares seine et marnaises ont été identifiées comme "pôle").

Pour chaque pôle est réalisé un contrat de pôle fixant les aménagements nécessaires à l'amélioration de l'accès de la gare pour les modes de transports (deux-roues, marche à pieds, transports en commun) ainsi que l'information voyageur et l'intermodalité.

2.2.1 - Financement des études

Les études sont financées à hauteur de 46 000 HT € par pôle du réseau principal du PDU (STIF)

Si besoin, des subventions complémentaires peuvent être accordées pour des recueils de données (réalisation de comptages et d'enquêtes), effectués par ou pour les comités de pôle à un taux de subvention de 50% dans une enveloppe maximum de 22 950 € HT par pôle.

2.2.2 - Financement des actions

Seuls les projets décidés dans le cadre d'un comité de pôle sont éligibles aux financements au titre du PDU. Les investissements réalisés seront financés dans la limite d'un plafond de 3 048 980 € HT (Etat, Région, STIF, collectivités locales).

Participation du Conseil Général 77 :

- Une participation du Conseil général à hauteur de 50% des coûts restant à la charge des communes ou intercommunalités, maître d'ouvrage des actions prévues aux contrats de pôle, soit 12,5 % du coût total HT de ces actions.
- Une prise en charge, par le Conseil général, de la maîtrise d'ouvrage des actions des contrats de pôle pour les travaux sur routes départementales susceptibles de relever de cette maîtrise d'ouvrage.

2.3 - Autres financements

2.3.1 - ADEME

- Promotion des offres de transports alternatifs à la voiture particulière : les Plans de déplacements d'entreprise (PDE) sont subventionnés à hauteur de 50% pour l'étude (plafond de 75 000 €), et 20% (30% sur les premières actions) pour la mise en oeuvre avec un plafond de 300 000 € qui contiennent l'ensemble des investissements nécessaires à la mise en oeuvre du PDE, hors mise en place du covoiturage.

- Covoiturage d'entreprise ou assimilé : Les études sont financées à 50% avec un plafond de 75 000 €. Les dépenses HT d'équipements directement liés au projet (logiciels, assistance extérieure...) sont subventionnées à hauteur de 20% (30% pour les premières actions) avec un plafond de 300 000 €.
- Elaboration d'une politique vélo : Les études sont financées à 50% avec un plafond à 75 000 €. Les dépenses HT d'animation, de promotion et de communication... sont subventionnées à hauteur de 20% (30% sur les premières actions) avec un plafond de 500 000 €.
- Systèmes de transports à la demande pour flux faibles : la mise en place de ces systèmes est financée dans les mêmes conditions que les politiques vélos.
- Développement de nouveaux services de transports publics et optimisation de l'intermodalité : Les études sont financées à hauteur de 20% avec un plafond de 75 000 € correspondant au coût de l'étude de faisabilité.
- Aides à l'acquisition de véhicules électriques : Ces aides concernent l'achat de voitures et de camionnettes par les collectivités territoriales (1 500 ou 3 000 € en cas de plan d'acquisition sur 3 ans avec achat de 3 véhicules minimum) ; l'achat de véhicules spécifiques à quatre roues (800 ou 1 200 € en cas de plan d'acquisition) et, l'acquisition de deux roues (300 ou 450 €).

2.3.2 - Subvention de la Région pour les Circulations douces

Réseaux locaux maillés

Les études préalables à la mise en oeuvre :

- 40 % du coût hors taxe
- 50 % pour les projets menés par une structure intercommunale.

Pour les réseaux des travaux définis à l'issue de l'étude pré opérationnelle de faisabilité et de programmation :

- 30 % de leur coût hors taxe
- 40 % en cas de réalisation intercommunale.

Liaisons cyclables d'intérêt régional

(Desserte des gares et lycées, itinéraires intercommunaux, stationnement des vélos) 50 % du montant hors taxe.

2.3.3 - Subvention du CG77 : Aides pour la réalisation d'aménagements cyclables.

En ce qui concerne la DIRD (Direction des infrastructures routières départementales), il existe 2 possibilités :

- en agglomération : par l'intermédiaire des contrats triennaux de voirie,
- hors agglomération : les aménagements envisagés sur le domaine public, ou privé ouvert au public, avec, dans ce cas un engagement du maître d'ouvrage sur la pérennisation de l'aménagement

Les frais d'entretien de l'ouvrage incomberont soit à la commune soit à l'intercommunalité pilote du projet. Contrairement aux contrats triennaux, une partie des éventuelles acquisitions foncières peut être subventionnée.

Pour ces 2 subventions, le montant est fixé à 50 % des travaux, hors mobilier urbain, plantations,...

D'autres subventions peuvent être sollicitées pour les liaisons douces dans le cadre de l'aménagement des espaces publics cofinancés par la politique contractuelle (CADUCE, CONTACT, CLAIR, C3D).
(Voir site du Conseil Général)

2.3.4 - Subvention du CG77 concernant la voirie

Le Conseil général subventionne les travaux d'entretien de voirie sur le domaine public, notamment pour la réfection de la couche de roulement, le curage des fossés, le rebouchage des nids de poules.

Une allocation annuelle forfaitaire, avec un montant minimal de 750 €, est attribuée aux collectivités concernées sous réserve qu'elles ne soient pas bénéficiaires d'un contrat triennal de voirie dont la subvention globale serait supérieure à 23 000 €. Cette subvention est calculée à partir du potentiel fiscal et de l'effort fiscal de chaque commune ainsi que de la longueur des voies communales.

Toutes ces valeurs sont rapportées à une moyenne départementale.

Le contrat triennal de voirie se définit par la prise en compte de travaux de strict investissement de voirie sur le domaine public et selon deux axes principaux :

- 1- l'amélioration de la sécurité routière
- 2- la prise en compte de l'ensemble des modes de déplacements

Le taux de la subvention est de 20%

Ce taux peut être porté à 50% dans les cas suivants :

- aménagement visant à la réduction de la vitesse de circulation en agglomération
- aménagement en faveur des 2 roues
- opération accompagnant la réalisation d'un équipement intercommunal
- élargissement de chaussée hors agglomération pour sécuriser le croisement de véhicules notamment sur les itinéraires de transports en commun.
- création ou élargissement de trottoirs permettant une meilleure accessibilité.
- réalisation d'aires de stationnement sécurisées pour les cars scolaires au droit d'un établissement d'enseignement pour gérer l'attente, la montée et la descente des enfants.

Le montant des travaux subventionnables est plafonné à :

- 150 000 € HT/an pendant 3 ans pour les collectivités jusqu'à 2 000 habitants
- 300 000 € HT/an pendant 3 ans pour les collectivités de plus de 2 000 habitants

2.3.5 - Fonds structurels européens (FSE)

Les actions PLD des territoires classés en Objectif 2 en Ile-de-France (dans le 93, le 95 et le 92 uniquement) peuvent être éligibles au Fonds européen de développement régional (FEDER). A ce titre, la rénovation des zones urbaines dégradées et les liaisons en infrastructures peut être financée.

2.3.6 - Articles 19 et 20 du Contrat de Plan Etat – Région (CPER 200-2006) : Favoriser l'approche territoriale (Partie IV).

L'article 19 du CPER portant « politique de la ville et requalification urbaine » précise que les sites ayant établi un contrat de ville peuvent bénéficier de financements au titre du « désenclavement par les transports dans le cadre d'une politique cohérente de déplacement ». Les sites hors contrat de ville peuvent aussi être financés dans le cadre de l'article 19, mais dans des proportions moindres.

L'article 20 visant « les territoires prioritaires » précise quant à lui que les territoires prioritaires (territoires touchés par la désindustrialisation, territoires à fort potentiel scientifique et économique, les villes nouvelles) peuvent faire l'objet de financements au titre du « désenclavement et de la restructuration urbaine ».

3 - Les éléments de présentation issus du diagnostic

3.1 - Le territoire du SMEP de Fontainebleau

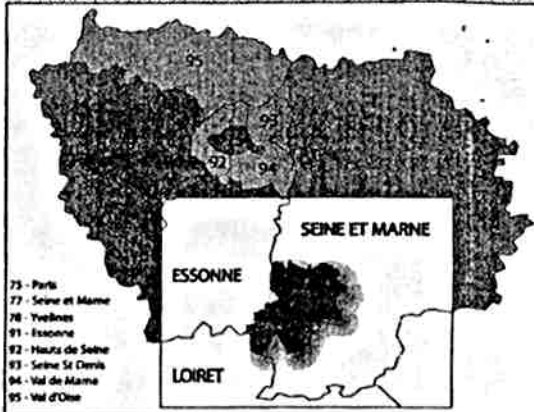
Le territoire du SMEP de Fontainebleau se situe au sud de la région Ile de France, en limite Sud Ouest du département de Seine et Marne. Le territoire est limitrophe avec les départements de l'Essonne et du Loiret. Sa position géographique lui confère une position de porte d'entrée de la région parisienne et le territoire reste encore préservé par le développement massif de l'urbanisation de l'île de France. Fontainebleau est sous-préfecture

Le territoire du SMEP de Fontainebleau a la particularité d'être proche, géographiquement, de la capitale (70km entre le centre ville de Paris et de Fontainebleau) et d'offrir un cadre de vie agréable, situé au cœur de la forêt (l'espace forestier recouvre 52% du territoire) et traversé en partie par la seine. Le territoire est vaste : 32 communes réparties sur 52 000 hectares. Fontainebleau à elle seule s'étale sur 17 205 hectares (la commune la plus étendue de Seine-et-Marne) dont seulement 362 hectares urbanisés.

Le territoire du SMEP correspond au regroupement de 4 structures intercommunales (des Communautés de Communes), et 13 des 18 communes du Canton de La Chapelle la Reine (où il n'existe pas de structure intercommunale). Les limites du SMEP ne coïncident pas avec les divisions administratives de canton : Chartrettes fait partie du Canton de Chatelet en Brié alors que les autres communes des Communautés de Communes du Pays de Seine et Entre Seine et Forêt font partis du canton de Fontainebleau.

3.2 - Economie et attractivité

Outre le pôle attractif de Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, les pôles d'attractivités se situent essentiellement dans le département (Meauv, Sénart). Sur le territoire, les emplois se concentrent sur le pôle Fontainebleau-Avon. En 1999 plus d'actifs que de poste étaient recensés : 22 205 emplois pour 31 810 actifs soit 0,70 Emplois/actifs.



3.3 - Population et urbanisation

Le territoire du SMEP de Fontainebleau est vaste : 32 communes réparties sur 52 000 hectares. Fontainebleau à elle seule s'étale sur 17 205 hectares (la commune la plus étendue de Seine-et-Marne) dont seulement 362 hectares urbanisés. Les formes urbaines sont en effet marquées par la présence de la zone de protection autour du château : les villes sont agglomérées, avec des cœurs de ville dynamique et une protection importante du patrimoine.

La densité moyenne du territoire est faible 133 habitants/km² (212 pour le département de Seine et Marne, 912 pour la région Ile de France).

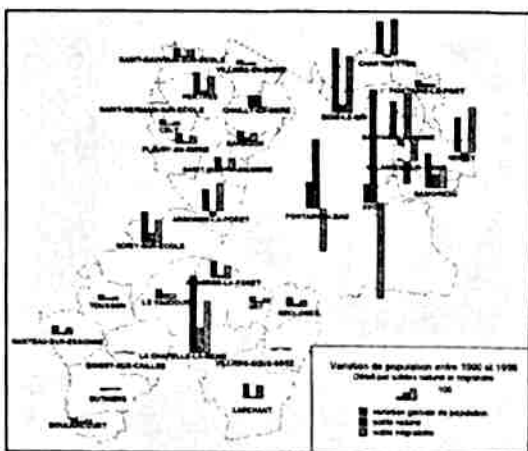
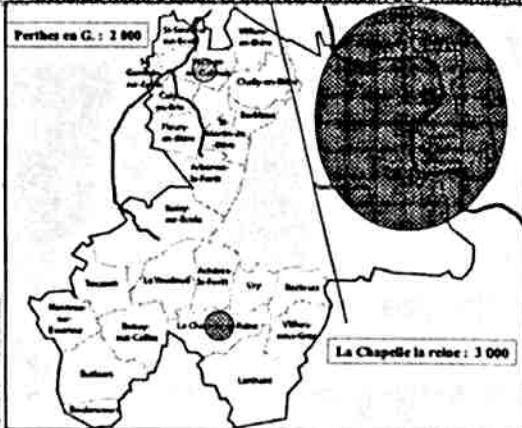
Les communes sont essentiellement rurales et la population se concentre aux abords de la Seine (Fontainebleau, Avon, Bois le Roi...).

Il y avait 69 000 habitants en 1999 soit une croissance globale de 7,2% entre 1990 et 1999 (croissance de 2,7% pour l'Ile-de-France). Cette croissance, essentiellement due à des solides migratoires positifs, concerne peu les communes centres de Fontainebleau et Avon.

Seuls 3 communes situées au sud du de la zone ont connu un solde négatif (Boissy, Buthiers, Villiers).

Quant à la répartition par âge, elle reflète les niveaux nationaux.

Fontainebleau :	18 000
Avon :	14 500
Bois le roi :	6 000
Samols :	2 500
Ilfricy :	2 500
Valaines :	2 000
Samorveau :	2 000



3.4 - Mobilité et desserte

Les actifs : Le nombre d'actifs sortants du territoire du SMEP (16 500) est supérieur aux entrants (10 000) et au nombre d'actifs travaillant sur le territoire (12 600). Outre le pôle attractif de Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, les pôles d'attractivité se situent essentiellement dans le département (Melun, Sénart). Le territoire est attractif pour 7 500 personnes hors SMEP de la Seine et Marne. L'analyse des déplacements des actifs montre que les limites du SMEP ne sont pas les limites de la zone d'attraction du bassin d'emploi de Fontainebleau. Les 32 communes sont réparties sur 4 bassins d'emploi différents (Evry, Melun, Nemours et Fontainebleau). La zone d'emploi de Fontainebleau va au-delà des limites du SMEP. En terme de mode, les déplacements vers Paris et ses environs se font par le ferroviaire, les autres en voiture, les transports publics sont très peu représentés.

Les scolaires : les élèves restent sur la commune (exception faite des regroupements de communes) durant la première partie de leur scolarité, vont dans les communes centre au collège puis au lycée à Fontainebleau. Les déplacements se font en bus. Après 19 ans les destinations sont variées : plus de la moitié reste dans le département (Fontainebleau, Melun, Nemours, Sénart), les autres se rendent sur Paris et Evry. Le territoire est fortement attractif pour le post bac : 2 800 élèves se rendent dans le territoire. Ils sont 2200 à poursuivre leurs études hors SMEP dont 40% sur Paris et 10% vers la petite couronne. 1 élève sur 10 de plus de 19 ans poursuit ses études sur le territoire du SMEP

Les déplacements des actifs sont différents de ceux des scolaires : les pôles d'attraction sont différents

- > Les communes des communautés de Communes des Pays de Bière et des Pays de Seine sont tournées vers Melun (emploi, chalandise) sauf en ce qui concerne les scolaires
- > Les communes du canton de la Chapelle sont en parties tournées vers les zones d'emploi (voir de chalandise) d'Evry et de Nemours alors que les lycéens sont rattachés à Fontainebleau

Le territoire est facile d'accès et présente un maillage structuré. Le territoire est traversé par des axes majeurs : l'A6, la ligne D du RER

Le maillage est conditionné par la présence de la forêt qui limite les possibilités de création de voies routières et d'urbanisation. 5 radiales (des nationales) structurent le territoire à partir de Fontainebleau permettant de rejoindre facilement les autoroutes qui sont sur ou à proximité du territoire. En plus de l'A6, l'A5 longe le territoire et l'A19 est accessible au sud.

Les voies de chemin de fer en service ne rayonnent pas sur l'ensemble du territoire. Les 6 gares sont localisées au Nord Est du territoire et sont desservies par la ligne D du RER (Melun - Monterreau par les gares de la rive droite, Melun - Monterreau par les gares de la rive gauche, Melun - Château Landon)



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

1 - Le contexte institutionnel des transports publics

1.1 - Le décret de 49

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

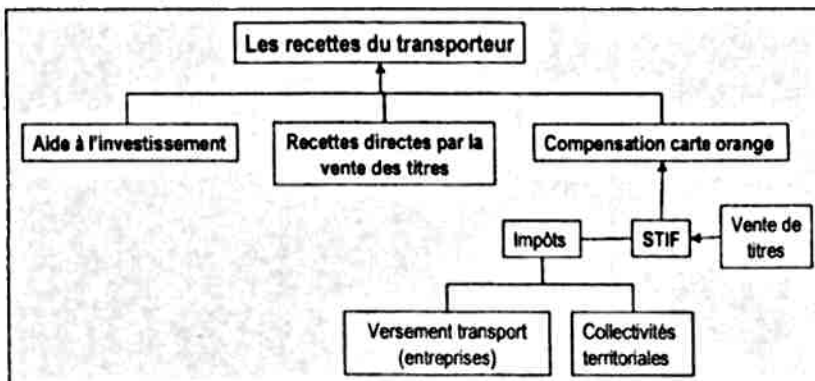
Ce décret relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers fixe l'organisation des transports de voyageurs.

Ce décret 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)

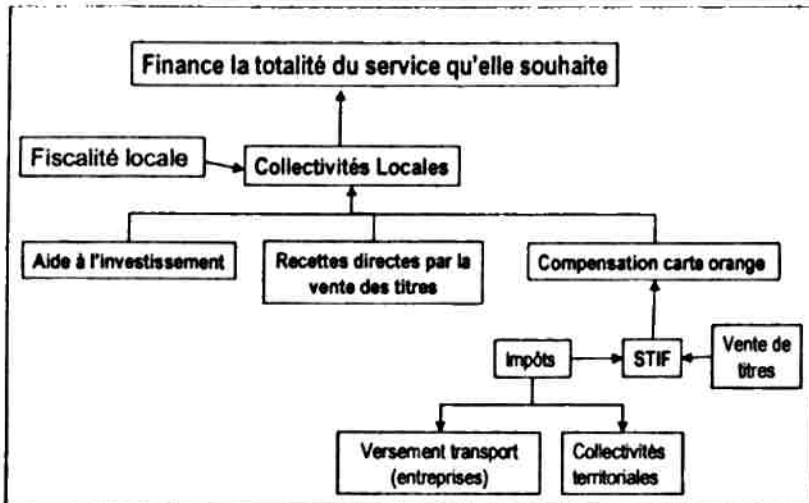
■ Le transporteur est propriétaire de la ligne

1 - Il exploite aux risques et périls



⇒ Le transporteur n'exploite que les services rentables

2 - La collectivité locale prend le service à sa charge



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.

1.2 - 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.

La mise en place d'Autorités de Proximité en Ile-de-France

Celles-ci posent de nombreuses questions :

Pertinence des territoires

Ressources

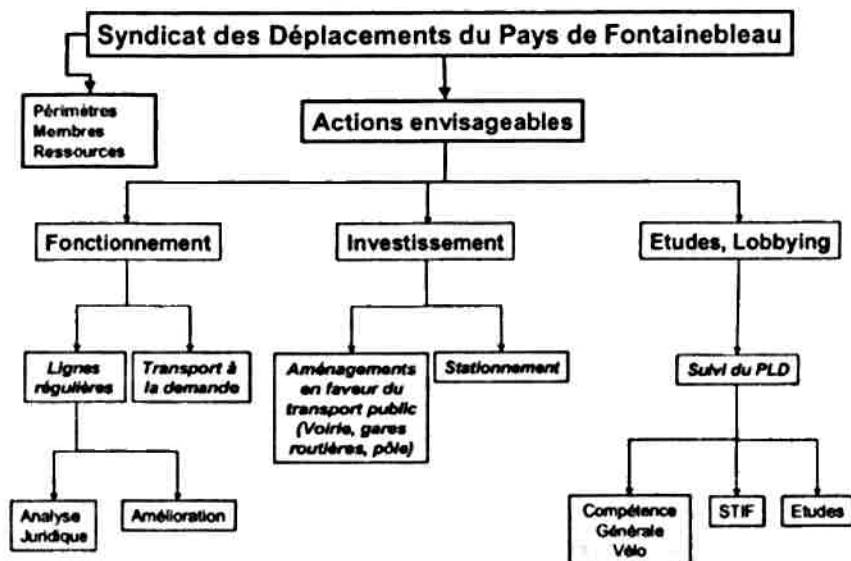
Domaine de compétence

2 - Vers la création d'un SDPF

Le SMEP - Syndicat Mixte d'Etudes et de Programmation - ne dispose pas à l'heure actuelle des compétences nécessaires lui permettant de faire appliquer directement les mesures prises dans le cadre du PLD. Il préfigure un AOP (Autorité Organisatrice de Proximité)

La création d'une AOP lui ouvrirait la compétence nécessaire pour réguler l'offre de transports publics, mais également pour favoriser l'usage des vélos, etc.

Afin de pouvoir mettre en œuvre efficacement les mesures décidées dans le cadre du PLD, il est souhaitable qu'une AOP soit créée sur le secteur.



3 - La compétence déplacement du SMEP du Pays de Fontainebleau

La mise en œuvre de certaines des mesures proposées dans le PLD du SMEP du Pays de Fontainebleau sera largement facilitée si les collectivités locales concernées se dotent d'un outil adapté.

La compétence déplacements dont pourrait se doter le SMEP doit permettre de réaliser des actions, qui autrement n'auraient pas de cadre juridique pour être conduites, elle ne doit pas conduire le SMEP à se substituer aux collectivités et à leurs groupements déjà existants lorsque ceux-ci sont en capacité de mettre en œuvre les projets.

3.1 - Les lignes régulières de transport, les transports à la demande

La situation actuelle

La CCFA intervient dans la mise en œuvre du réseau urbain.

Le CG met en œuvre le réseau départemental

La CC du Pays de Bière finance Créabus, le service de transport à la demande

Les évolutions attendues

Le STIF doit donner un contenu à la notion d'autorité de proximité. Par ailleurs, ses nouvelles compétences en matière d'organisation des transports à la demande laissent présager une éventuelle implication du STIF dans le financement de ce type de service.

Proposition

Le SMEP se donne les moyens institutionnels d'agir sur son territoire en complément des actions déjà menées par le CG77 ou les Communautés de Communes.

Le SMEP peut conclure une convention de mise en œuvre d'un service de transports avec un transporteur, les droits de transports sont inscrits au nom du SMEP.

3.2 - Les études

Une compétence générale

Le SMEP élargit sa compétence « études » à toutes les études relatives à l'organisation des déplacements sur (ou à destination de) son territoire, et en particulier aux études de suivi de la mise en œuvre du PLD. Cette compétence s'exerce dans le cadre habituel de financement des actions du SMEP.

Le comité d'axe de la ligne A

Le PLD propose que la ligne A du réseau Fontainebleau-Avon soit inscrite au titre du réseau principal. Dans la mesure où cette ligne est intégralement située à l'intérieur du territoire de la CCFA, celle-ci assure la maîtrise d'ouvrage de l'étude du contrat d'axe.

3.3 - La réalisation d'investissements

Les investissements « transports »

Les investissements concernés sont ceux directement liés aux transports.

Le SMEP n'a pas vocation à être propriétaire d'investissements. Par contre, il peut assurer une fonction de maître d'ouvrage délégué coordinateur pour les actions concernant l'ensemble du territoire : aménagements d'arrêts de bus, information des voyageurs, campagne de communication,...

Les statuts du SMEP l'autorisent à remplir cette fonction. Pour chaque opération une convention fixe les tâches et les modalités de financement. Il peut, en outre, être envisagé que le SMEP sub-délegue la maîtrise d'ouvrage considéré à une collectivité ou à un groupement doté des outils techniques nécessaires.

Les demandes de subvention peuvent être déposées par le SMEP. Pour certaines opérations le SMEP peut être directement maître d'ouvrage, il rétrocède les investissements ainsi réalisés dès la fin des travaux.