

Plan Local de Déplacements du SMEP de Fontainebleau

Propositions d'amendements au document diffusé
en vue du vote du Conseil Syndical du 4 juillet 2006



Introduction

L'envoi du projet de PLD a conduit plusieurs membres du SMEP à souhaiter y apporter des modifications avant le vote de l'arrêt du projet.

Ces propositions de modification qui concernent le projet de PLD proprement dit sont soumises au vote du Conseil Syndical du SMEP de Fontainebleau.

Celles de ces propositions qui seront votées ainsi que celles qui pourront être décidées en séance seront intégrées au projet arrêté qui fera l'objet d'une consultation et d'une enquête publique.

Le bureau d'études réalisera un document reprenant l'ensemble des points votés par le Conseil Syndical du SMEP de Fontainebleau.

Le conseil syndical du SMEP sera amené, à l'issue de cette procédure, à voter le projet définitif, modifié de manière à prendre en compte les résultats de la concertation.

Le diagnostic a déjà été approuvé par le comité de pilotage du PLD, cependant un certain nombre d'informations nouvelles nous a été transmis depuis cette date.

Une note complémentaire reprendra l'ensemble de ces informations.

Le point Proposition du 1.1 est modifié comme suit

Propositions :

En l'absence d'itinéraires réels de substitution, la réalisation de contournements au niveau des communes concernées permettra efficacement d'apaiser la circulation au centre des bourgs. Lorsque ce type de solution ne pourra être envisagé (notamment par l'importance des zones naturelles protégées dans le secteur), les limitations de nuisances pourront également passer par des apaisements de la circulation sur place.

- **Mettre en place des contournements** : limiter la circulation interne à la seule desserte locale
- **Apaiser la circulation dans les communes** : Améliorer la sécurité et inciter les conducteurs à modifier leurs comportements voir les inciter à utiliser un autre itinéraire par des Interventions physiques visant à réduire la vitesse dans les rues résidentielles (mobilier urbain, seuils de ralentissement)

De manière à ne pas accroître les flux supportés par ces voies, le PLD demande que la réalisation d'opérations d'urbanisme situées à proximité immédiate de celles-ci et en particulier la D372 ou la RN 152 et n'apportant pas un service essentiellement destiné aux habitants des territoires desservis soit différée tant que la réalisation d'opérations routières externes au territoire du SMEP de Fontainebleau n'aura pas permis de réduire significativement les flux de transit.

En raison de la très grande importance des flux touristiques sur le centre de la commune de Barbizon, la réalisation d'un projet global et cohérent visant à organiser le stationnement (création de nouveaux parcs à proximité du centre-ville, point 1.3.3) et à favoriser le déplacement des piétons (mesure d'apaisement, création de zones mixtes : point 1.1.7) est inscrite au PLD du SMEP de Fontainebleau.

Cette modification conduit à la création d'un point 1.1.9

1.1.9- Maîtrise des opérations d'urbanisme à vocation externe

| | |
|---|---|
| 1.1 Diminuer les nuisances liées au trafic de transit au cœur des bourgs | |
| 1.1.9 - Maîtrise des opérations d'urbanisme à vocation externe | |
| Niveau d'intervention | SMEP |
| | > Communes (PLU) |
| | Centre de l'agglomération |
| Objectif | Eviter l'augmentation des circulations |
| Actions et estimation des coûts | Mesure réglementaire |
| Maitrise d'ouvrage | Communes concernées lors de l'élaboration ou de la révision des PLU |



Création d'un point s'insérant après le point 1.1.7

1.1.8 - Rue Gambetta à Avon

| | |
|---|--|
| 1.1 Diminuer les nuisances liées au trafic de transit au cœur des bourgs | |
| 1.1.7 - Rue Gambetta à Avon | |
| Niveau d'intervention | SMEP |
| | > Communautés d'Agglomération |
| | Centre de l'agglomération |
| Objectif | Améliorer la sécurité routière en limitant la circulation de transit |
| Actions et estimation des coûts | Evaluation de la faisabilité d'un aménagement de sécurité : 10 à 15 000€ |
| Maitrise d'ouvrage | CCFA |

Dans le point 1.4.1 la largeur minimale des trottoirs est portée à 1m5.

Le point 1.2.10 devient 4.1.1

Le point 1.5 est modifié comme suit :

1.5 - Aménager les points noirs

La sécurité de tous les usagers de la voirie, spécialement celle des cycles et piétons, est recherchée par la baisse des vitesses pratiquées par les V.P. Dans certains cas, la sécurité passe par des aménagements afin de maintenir la fluidité indispensable du trafic.

Rappel du diagnostic :

- **2 points noirs ont été identifiés : Le pont de Valvins, la liaison RD 24^E / RD 372**

Objectifs :

- Favoriser l'accessibilité et la circulation des piétons
- Renforcer le sentiment de sécurité des déplacements
- Améliorer les conditions de déplacement des deux roues

Propositions

- Aménager les secteurs en lien avec les aménagements proposés pour les cycles et les piétons

1.5.1 - Aménager la liaison entre la D372 et le centre commercial

Le dénivellement du carrefour entre la D372 et la D24 E engendre un nombre important de dysfonctionnements. Cet aménagement est incohérent avec les aménagements (carrefours giratoires) situés de part et d'autre sur la RD 372. Les cheminements piétons et cyclistes sont inexistantes ou interrompus. Il n'existe pas de cheminements piétons et 2roues sécurisés depuis Chailly, Perthes, Saint Sauveur, Villiers et Dammarie les lys. Pourtant la proximité fait que des personnes se rendent de ces communes vers le centre commercial (des actifs ou des personnes n'étant pas motorisées). Les distances sont inférieures à 3km. Les personnes longent la D372, la D24E puis la N7 par les bas cotés.

Deux actions apparaissent comme nécessaire

Un réaménagement complet de cette intersection prenant en compte l'ensemble des modes, l'étude de cet aménagement est inscrite au PLD du SMEP de Fontainebleau

La réalisation d'un PDE sur centre commercial de Villiers (Point 4.1.1).

| | |
|--|--|
| 1. Satisfaire les besoins en déplacement sur l'ensemble du territoire tout en préservant un cadre de vie agréable | |
| 1.5 Aménager les points noirs | |
| 1.5.1 - Aménager la liaison entre Villiers et le centre commercial | |
| Niveau d'intervention | SMEP |
| | > Communautés de Communes |
| | Centre de l'agglomération |
| Objectif | Améliorer la qualité et le confort des déplacements des salariés, ainsi que l'accessibilité du site de l'entreprise pour les différents acteurs. |
| Localisation | Intersection D372/D24E au niveau du centre commercial de Villiers |
| Type d'action | Etude |
| Description | Envisager un réaménagement complet du carrefour (suppression de la dénivellation) |
| Action liée | 1.2 Définir un plan cycable à l'échelle du territoire du SMEP pour les déplacements du quotidien et de loisirs |
| Maitrise d'ouvrage | SMEP |
| Cout prévisionnel | moins de 500 salariés 15 000€, au-delà entre 15 000 et 30 000€ |

Le point 2.1 Propositions est complété

En cas de retard du train qui conduirait les usagers à rater une correspondance avec le dernier bus celui-ci attend l'arrivée du train correspondant.

Le point 2.2 est modifié comme suit

2.2- Développer le transport à la demande

Le canton de La Chapelle la Reine (18 communes) est en zone rurale. Il n'existe qu'une seule ligne permettant de relier le canton à Fontainebleau. Hors la Chapelle, les personnes souhaitant se rendre à Fontainebleau doivent effectuer un changement à La Chapelle après avoir pris une ligne scolaire à faible fréquence. Les faibles densités ne permettent pas d'envisager un développement important de l'offre en transports publics vers Fontainebleau et entre les communes. Pour lutter contre l'isolement des habitants du canton, le développement d'un service de transport à la demande permettrait de proposer une offre alternative (à la voiture ou à la dépendance aux autres), facteur de maintien des populations rurales. Ce service existe déjà sur le canton voisin de Perthes en Gâtinais. Depuis 2001, le Conseil général de Seine-et-Marne apporte son soutien financier à CREABUS en complément du réseau de transport du canton, la part à la charge des autres collectivités locales reste cependant importante, des solutions d'une meilleure efficacité sociale devront être recherchées. Ce service pourrait permettre de relier également le canton aux communes de Malesherbes, Milly la forêt et Nemours.

Le financement du transport à la demande en Ile de France revient intégralement à la charge de la collectivité qui le demande. Ce type de réseau ne bénéficie pas pour l'instant de la compensation Carte Orange reversée par le STIF pour les lignes régulières, ni de financements spécifiques de la Région.

Rappel du diagnostic :

- **Le transport à la demande existe sur le Canton de Perthes en Gâtinais.**
- **Son mode de fonctionnement conduit à un coût peu en rapport avec le service offert**
- **Sur le canton de La Chapelle la Reine, une seule ligne à destination de Fontainebleau part de La Chapelle, son offre est faible.**
- **Les liaisons entre la Chapelle et les autres communes du canton se font par des lignes scolaires**

Objectifs :

- **Améliorer l'attractivité des déplacements en transport collectif**
- **Trouver une réponse économiquement adaptée**
- **Limiter l'isolement des personnes**

Propositions

- Faire examiner des modes de fonctionnement offrant une rentabilité sociale plus élevée (Utilisation de taxis, d'association, couplage avec les systèmes proposés aux personnes handicapées, etc.)
- Etudier la possibilité de développer une offre de transport à la demande performant au niveau du canton de la Chapelle permettant des liaisons entre les communes et avec Fontainebleau mais également avec Malesherbes, Milly la forêt et Nemours

Le point 2.2.1 devient 2.2.2,

Une nouvelle proposition 2.2.1 est intégrée.

2.2.1 – Rechercher une plus grande performance du transport à la demande

Le système actuellement mis en place apparaît comme trop coûteux.

Trois objectifs doivent être poursuivis :

Disposer d'un système dont le coût de production est minimum

Ne supporter le coût du TAD que lorsque celui-ci est effectivement mis en œuvre

Minimiser les coûts de gestion

2. Offrir à tous les habitants un accès au transport en commun adapté aux flux et aux besoins

2.2 Développer le transport à la demande

2.2.1 - Rechercher une plus grande performance du transport à la demande

| | | |
|-----------------------|--|---------------------------|
| Niveau d'intervention | > | SMEP |
| | | Communautés de Communes |
| | | Centre de l'agglomération |
| Objectif | Offrir un mode de déplacement efficace dans un secteur de faible densité où l'offre en transport public est faible | |
| Type d'action | Etude et réalisation | |
| Description | Etudier et comparer les différents modes de gestion | |
| Maitrise d'ouvrage | SMEP/CC | |
| Cout prévisionnel | Etude de 15 000 à 30 000€ | |
| | | |

2.2.2 - Développer le transport à la demande sur le canton de La Chapelle

Le transport à la demande est un service de transport public qui ne fonctionne que lorsqu'une réservation a été enregistrée. Il existe déjà sur le canton de Perthes en Gâtinais.

Compte tenu de la faible offre des lignes régulières sur le canton de La Chapelle un service de transport à la demande est tout à fait envisageable. Il permet de répondre aux besoins en transport des communes de faible population en heures creuses. Ce transport à la demande pourrait permettre des liaisons entre les communes et Fontainebleau mais également avec Malesherbes, Milly la forêt et Nemours.

Le financement du transport à la demande en Ile de France revient intégralement à la charge de la collectivité qui le demande. Ce type de réseau ne bénéficie pas pour l'instant de la compensation Carte Orange reversée par le STIF pour les lignes régulières, ni de financements spécifiques de la Région. Par ailleurs ses nouvelles compétences en matière d'organisation des transports à la demande pourraient conduire à une éventuelle implication du STIF dans le financement de ce type de service.

| | |
|--|---|
| 2. Offrir à tous les habitants un accès au transport en commun adapté aux flux et aux besoins | |
| 2.2 Développer le transport à la demande | |
| 2.2.2 - Développer le transport à la demande sur le canton de La Chapelle | |
| Niveau d'intervention | SMEP |
| | > Communautés de Communes |
| | Centre de l'agglomération |
| Objectif | Offrir un mode de déplacement efficace dans un secteur de faible densité où l'offre en transport public est faible |
| Type d'action | Etude et réalisation |
| Description | Etudier le périmètre le plus opportun pour le développement d'un transport à la demande au niveau du canton et du type d'organisation |
| Maitrise d'ouvrage | SMEP/CC |
| Coût prévisionnel | Etude de 15 000 à 30 000€ |
| | Pour la réalisation le prix HT est de 0.8 € par Km parcouru. Ce prix ne contient pas le coût de réception et traitement des demandes ni celui d'organisation des tournées, mais inclut le coût des véhicules (amortissements et frais financiers). A charge de la collectivité et se rapprocher du STIF |

Un point 4 est créé

4 - Assurer la gestion de la mobilité

Un certain nombre de mesures de gestion et de suivi de la mise en œuvre du PLD doivent être prévus.

Celles visent à

Assurer la réalisation de Plan de Déplacements d'Entreprise,

Mettre en place un observatoire de la sécurité et un dispositif de suivi


Favoriser les pratiques innovantes réduisant l'usage de la voiture individuelle

4.1 – Inciter à la réalisation de PDE

4.1.1 (Reprise du point 1.2.10)

4.1.2 Réaliser le PDE du centre commercial de Villiers

4 - Assurer la gestion de la mobilité**4.1 - Inciter à la réalisation de PDE****4.1.2 - Le centre commercial de Villiers**


| | | |
|-----------------------|--|---------------------------|
| Niveau d'intervention |  | SMEP |
| | | Communautés de Communes |
| | | Centre de l'agglomération |
| Objectif | Améliorer la qualité et le confort des déplacements des salariés, ainsi que l'accessibilité du site de l'entreprise pour les différents acteurs. | |
| Localisation | Centre commercial de Villiers | |
| Type d'action | Etude | |
| Description | Faire réaliser un PDE | |
| Action liée | Aménagement du point noir, itinéraires cyclables | |
| Maitrise d'ouvrage | SMEP | |
| Cout prévisionnel | Entre 15 000 et 30 000€ | |
| Co-financement | 50% par l'ADEME | |

4.2 - Suivre la mobilité

4.2.1 Création d'un observatoire de la sécurité

Il s'agit de regrouper les données sur la sécurité routière et de permettre aux partenaires concernés (gestionnaires de la voirie, services de secours, police, association d'utilisateur,...) de se rencontrer afin d'échanger sur les solutions à apporter aux difficultés constatées.

| | | |
|--|--|---------------------------|
| 4 - Assurer la gestion de la mobilité | | |
| 4.2 Suivre la mobilité | | |
| 4.2.1 - Création d'un observatoire de la sécurité | | |
| Niveau d'intervention | > | SMEP |
| | | Communautés de Communes |
| | | Centre de l'agglomération |
| Objectif | Identifier les points noirs de manière à améliorer la sécurité | |
| Localisation | Ensemble du territoire syndical | |
| Type d'action | Concertation | |
| Description | | |
| Maîtrise d'ouvrage | SMEP | |

4.2.2 – Suivre la mise en œuvre du PDU 

La mise en place d'un comité de suivi du PDU permettra d'identifier les actions réalisées et celle dont la mise en œuvre effective rencontre des difficultés.

Il s'agira d'examiner les améliorations à apporter au plan initial pour en améliorer l'efficacité.

| | |
|--|---------------------------------|
| 4 - Assurer la gestion de la mobilité | |
| 4.2 Suivre la mobilité | |
| 4.2.2 - Suivre la mise en oeuvre du PLD | |
| Niveau d'intervention | > SMEP |
| | Communautés de Communes |
| | Centre de l'agglomération |
| Objectif | |
| Localisation | Ensemble du territoire syndical |
| Type d'action | Concertation, suivi |
| Description | |
| Maitrise d'ouvrage | SMEP |

4.3 – Favoriser les pratiques innovantes

4.3.1 Création d'un arrêt expérimental d'auto-stop participatif

Nous proposons la création d'un arrêt expérimental d'auto-stop participatif (à destination de Paris) à proximité de l'INSEAD.

En cas de succès plusieurs autres points pourront être créés.

| | | |
|---|---|---------------------------|
| 4 - Assurer la gestion de la mobilité | | |
| 4.3 - Favoriser les pratiques innovantes | | |
| 4.3.1 - Création d'un arrêt d'auto-stop participatif | | |
| Niveau d'intervention | > | SMEP |
| | | Communautés de Communes |
| | | Centre de l'agglomération |
| Objectif | Améliorer les conditions d'usage de la voiture particulière | |
| Localisation | A proximité de l'INSEAD | |
| Type d'action | Expérimentation | |
| Description | Implantation d'un arrêt d'auto stop participatif. | |
| Maîtrise d'ouvrage | SMEP | |

4.3.2 Développer l'auto-partage

La mise en œuvre de l'autopartage peut dissuader les personnes concernées d'acquérir un véhicule et donc favoriser l'usage des modes alternatifs. La mise en œuvre d'un système de location automatique de courte durée nécessite la mise à disposition de places de stationnement dédiées sur la voirie. Il s'agit de favoriser une éventuelle initiative de ce type en lui attribuant les quelques places nécessaires.

| | |
|---|---|
| 4 - Assurer la gestion de la mobilité | |
| 4.3 - Favoriser les pratiques innovantes | |
| 4.3.2 - Développer l'auto-partage | |
| Niveau d'intervention | > |
| | SMEP |
| | Communautés de Communes |
| | Centre de l'agglomération |
| Objectif | Améliorer les conditions d'usage de la voiture particulière |
| Localisation | En fonction des demandes |
| Type d'action | Mise à disposition de places de stationnement sur voirie |
| Description | |
| Maitrise d'ouvrage | |