



ÉLABORATION DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION DU PAYS DE FONTAINEBLEAU

Diagnostic

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

SOMMAIRE

Introduction

Page 03

Présentation du diagnostic vélo du territoire

Page 08

Morphologie du territoire

Page 09

Analyse de la demande potentielle

Page 14

Analyse de l'offre

Page 47

Synthèse des enjeux

Page 68

Annexes

Page 71

Personnes contactées

Page 72

Gouvernance

Page 73

Guide des aménagements cyclables

Page 77

Panorama des financements mobilisables

Page 92

Introduction

Un plan national vélo 2.0

La Loi Orientation des Mobilités (LOM) reconnaît le vélo et la marche à pied comme des modes de déplacement à part entière, quels que soient les contextes territoriaux. Cela suppose à chaque fois : de travailler sur les infrastructures, sur les services et sur l'articulation de ce mode avec les autres, dans le contexte donné et à plusieurs échelles.

Que ce soit pour le vélo ou pour la marche, nous touchons à deux problématiques décisives pour **engager une transformation de nos mobilités** trop dépendantes de la voiture individuelle :

1. les habitudes de mobilités acquises, qui sont réputées difficiles à changer
2. la fabrique de l'espace public depuis plus d'un demi-siècle, ayant favorisé la voiture au détriment de tous les autres modes.

Tous les acteurs sont désormais d'accord : les déplacements doux ou modes actifs sont un axe majeur de cette transformation, qui passe par un travail sur **les changements de comportements** et **l'adaptation de l'espace public urbain**. C'est l'objectif du plan national, que d'impulser ce changement de paradigme.

Le premier plan vélo et mobilités actives national annoncé en septembre 2018 s'est achevé en 2022. Sa réussite a été saluée par l'ensemble des acteurs du vélo en France et plus de 22 000 km d'aménagements cyclables ont été créés durant cette période sur le territoire Français.

Le second plan vélo et mobilités actives à été annoncé le 20 Septembre 2022 par la première ministre. Il prévoit 250 millions d'euros en 2023, dont 200 millions pour les infrastructures et 50 millions pour le stationnement, dans le but de « *Faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combiné aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances* ».

Quels sont les 3 axes du plan vélo national 2.0 ?

1. Faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combiné aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances.

Avec une priorité donnée à l'aménagement d'infrastructures cyclables et le stationnement, le renforcement de la sécurité des usagers par les infrastructures, avec pour cible principal les déplacements du quotidien.

2. Faire du vélo un levier pour notre économie en accompagnant l'écosystème des acteurs français.

Avec le développement d'une filière économique du vélo regroupant l'ensemble des acteurs ouvrant au développement du vélo en France, et en faisant de la France la première destination mondiale pour le vélotourisme.

3. Rendre le vélo accessible à toutes et tous, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie.

Avec une priorité donnée à l'apprentissage à travers le Savoir Rouler à Vélo et un objectif d'amélioration de la santé publique.

Introduction

Les enjeux du développement du vélo

Contexte national : le vélo en plein essor

Explosion de la pratique cyclable (chiffres Vélo et Territoires) entre 2019 et 2021.

- Milieu urbain : +30%
- Milieu péri-urbain : +42%
- Milieu rural : +38%

Une dynamique antérieure déjà bien visible.



Enjeu d'image, de marketing territorial et de transition : Le vélo est porteur d'image pour un territoire. Il devient un symbole de confort de vie de proximité renforcé par le contexte COVID19 y compris en zone rurale. C'est une attente réelle de nombreux habitants.



Enjeu économique du territoire : Dans certaines conditions, le vélo est une alternative crédible à l'usage de la voiture. En termes d'investissement collectif, le vélo constitue une politique de mobilité inclusive et efficace à l'euro investi. Son développement appelle à la création de nouveaux emplois non délocalisables et pérennes.



Enjeu environnemental et de santé : Qualité de l'air, réduction des émissions de gaz à effet de serre et pratique d'une activité physique quotidienne directement corrélée à l'espérance de vie en bonne santé.

Un contexte national, régional et local favorable au développement du vélo



Plan national vélo 1 & 2, France Mobilités



**Plan Vélo Région IDF
Schéma régional IDF de
développement du tourisme et
des loisirs 2017 – 2022 – RER
Vélo**



Plan Vélo 77 2020-2029

Plan d'aménagement de l'ONF

Initiatives locales (projet de territoire, PCAET, PLUi, Plan Local de Déplacement...)

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

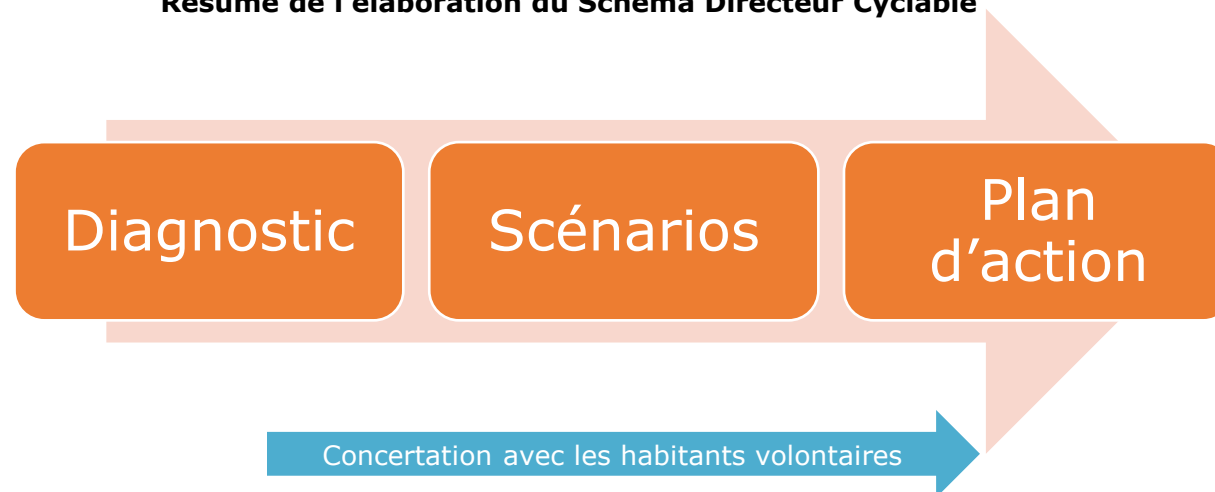


Introduction

Méthodologie

- **Le présent diagnostic constitue la première étape du Schéma Directeur Cyclable.** A la suite de son partage avec les habitants, les élus et les techniciens du territoire, une phase d'élaboration de scénarios d'aménagement sera lancée. Enfin, une troisième et dernière étape consistera à traduire ces scénarios en un plan d'action et un programme d'investissement concret.
- Dans une vision fortement participative des enjeux de mobilité, la Communauté d'Agglomération du Pays de Fontainebleau souhaite **associer la population** à l'ensemble du processus d'élaboration du présent schéma.
- Le bureau d'étude fourni d'abord **un travail d'analyse documentaire et morphologique du territoire** à partir des documents existants (PLU, SCoT, PCAET, ...).
- Une **analyse des aménagements existants** est réalisée via des visites de terrain à vélo sur le territoire, ainsi que des interviews de cyclistes rencontrés sur le territoire.
- L'ensemble des personnes volontaires rencontrées durant ce diagnostic sont identifiées au sein d'un **groupe de travail** qui sera sollicité pendant la suite de l'élaboration du Schéma Directeur Cyclable.

Résumé de l'élaboration du Schéma Directeur Cyclable

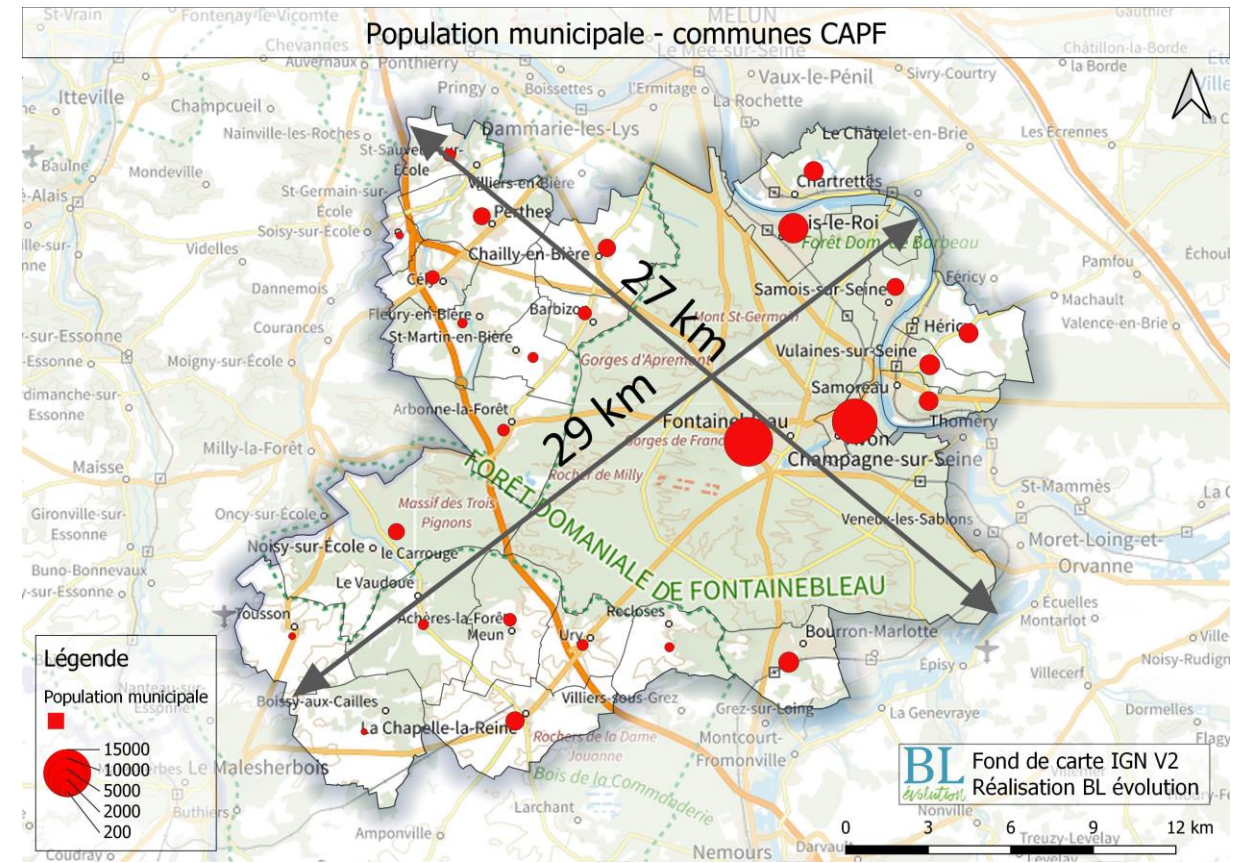


Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Introduction

Contexte du Schéma Directeur Cyclable – identité et urbanisme

- La CAPF regroupe **26 communes** pour une superficie totale de **437 km²** et **68 601 habitants**. Située au Sud de l’Ile de France, la CA dispose d’une densité de population de **156,8 hab/km²**, bien supérieure à la moyenne nationale (105 hab/km²), illustration d’un territoire proche de l’attractivité Parisienne.
- **Le territoire est principalement recouvert d’une zone forestière, la forêt de Fontainebleau**, et situé entre la CC Moret Seine et Loing, CC Brie des Rivières et Châteaux, CA Melun Val de Seine, CC du Val d’Essonne, CC des Deux Vallées, CC Pays de Nemours. Ses habitants sont principalement concentrés sur le pôle de Fontainebleau-Avon (environ 29 000 habitants) et sur les pôles secondaires Bois-le-Roi, Samoreau, Vulaines-sur-Seine, Héricy, Samois-sur-Seine et Chartrettes (10 973 habitants en regroupant ces 7 communes). Les collectivités limitrophes ont également des pôles générateurs de trafic importants qui peuvent avoir un impact important sur la population de la CAPF. Tout d’abord, le pôle de Melun, puis le pôle Moret-Loing-et-Orvanne, Saint-Fargeau-Ponthierry, Nemours, Le Malesherbois et Milly-la-Forêt.
- **L’autoroute A6 traverse le territoire à l’Ouest de la CAPF**, puis un réseau de routes départementales est disposé en étoiles autour de Fontainebleau.
- Le territoire possède **7 gares SNCF** à Bourron-Marlotte, Fontainebleau-Avon, Vulaines-sur-Seine, Héricy, Bois-le-Roi, Chartrettes + 1 arrêt temporaire en forêt desservies par la ligne R du transilien. Également la ligne D est accessible hors-agglomération à Melun et Malesherbes.

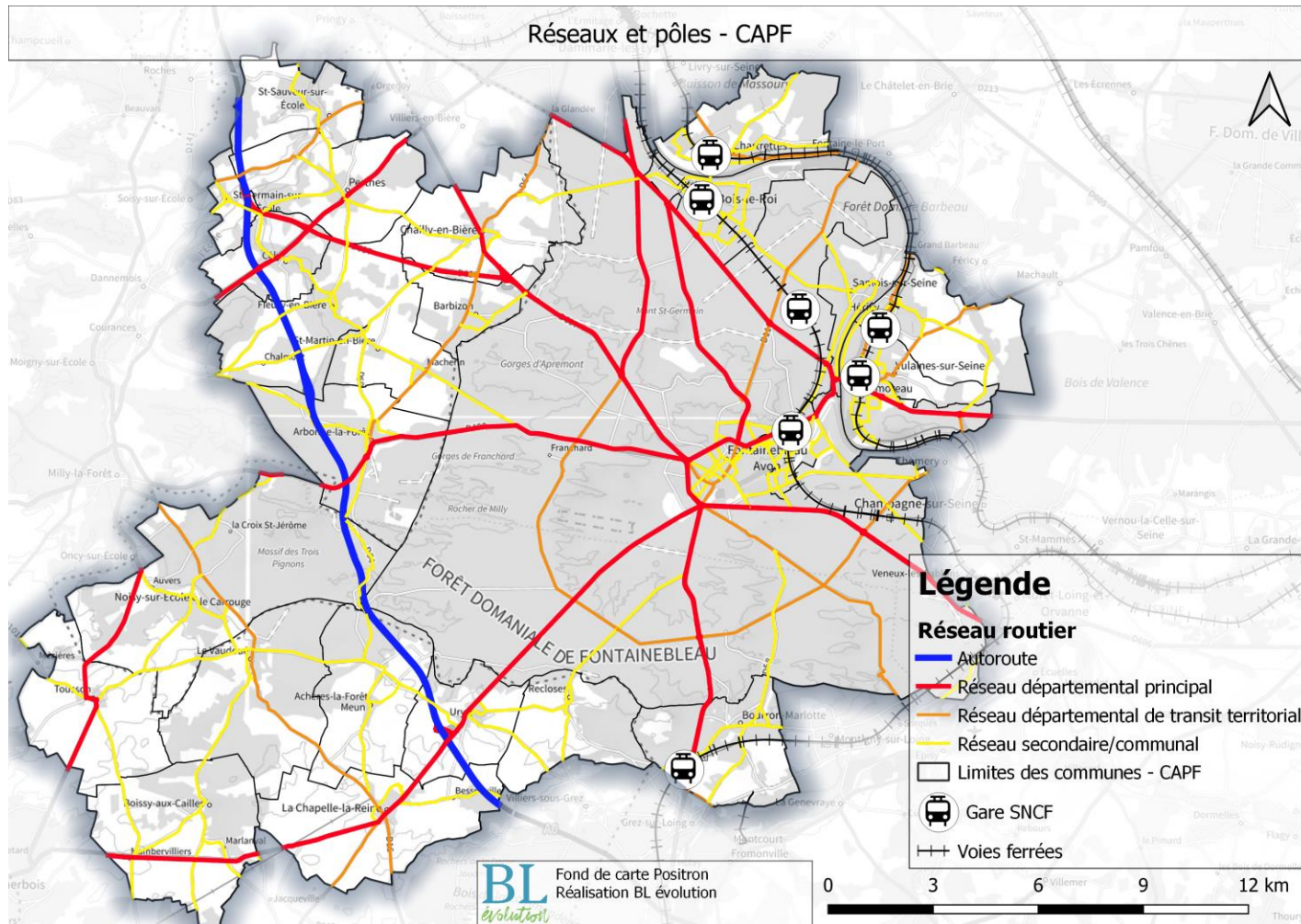


Morphologie du territoire

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Morphologie et analyse du territoire

distances, limites, relief



La CAPF s'étend sur environ **27 km** et sur **29 km**.

La morphologie du territoire est caractérisée par :

- **Des pôles structurants :**

Fontainebleau/Avon – Bois-le-Roi/Chartrettes – Perthes –
La Chapelle-la-Reine.

- **Des pôles secondaires :**

Chailly-en-Bière – Vulaines-sur-Seine/Samoreau – Barbizon – Bourron
Marlotte.

- **Les autres communes** à dominante rurale, composées de
quelques services et commerces.

Des éléments de discontinuités majeures, le réseau routier :

- **Un axe autoroutier**, l'autoroute A6,

- **Des axes routiers départementaux structurants**, disposés en
étoile autour de Fontainebleau : D606, D138, D607, D152, D409,
D210, D410.

- **Des axes routiers départements secondaires.**

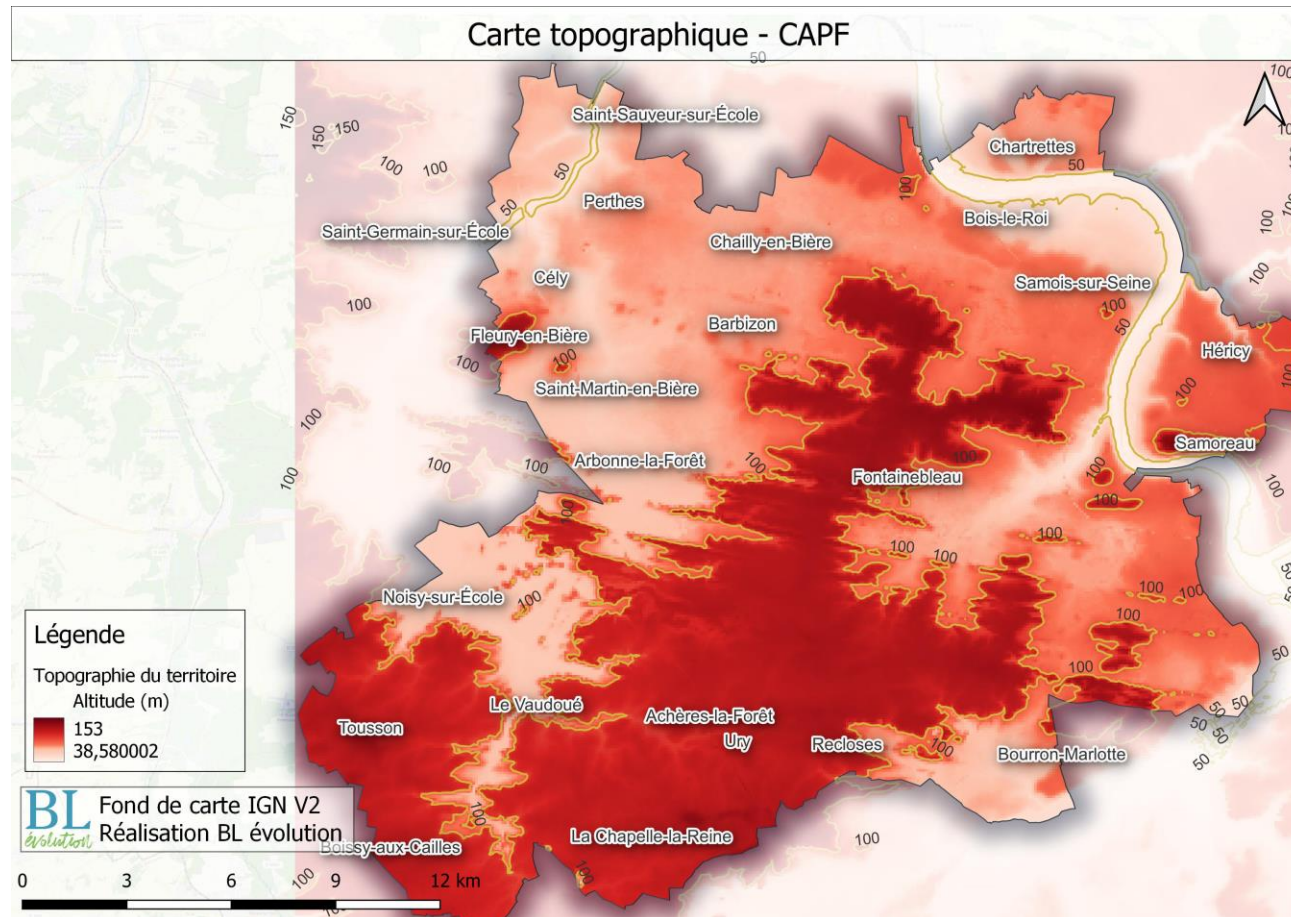
Autres éléments de discontinuités majeures :

- **Plusieurs voies ferrées situées aux extrémités du territoires**, à
l'Est du territoire.

- **Un réseau hydrographique** représenté par la Seine.

Morphologie et analyse du territoire

distances, limites, relief



La CAPF possède une grande diversité topographique.

Sur la carte, on peut observer l'emplacement de la Seine avec la plus basse altitude ainsi que Fontainebleau, Bourron-Marlotte, Noisy-sur-Ecole et le secteur de Perthes.

Puis, du Sud-Est au-dessus de Fontainebleau, on observe une grande fracture topographique.

Pour du déplacement utilitaire, le relief peut représenter un frein à l'usage du vélo musculaire. Le VAE peut être une solution à l'usage du vélo. Pour les déplacements loisirs et sportifs, le relief peut être au contraire attractif pour le vélo. En effet, un certains nombre de cyclistes sont à la recherche de challenges.

Morphologie et analyse du territoire

La démographie et la composition social influent sur les besoins de mobilité

L'évolution de la répartition de la population par tranches d'âge entre 2013 et 2019 est marquée par un vieillissement de la population, et une diminution marquée chez les 0-44 ans couplée à une forte augmentation chez les 60-74 ans.

Le développement du VAE pourrait notamment permettre de séduire les seniors.

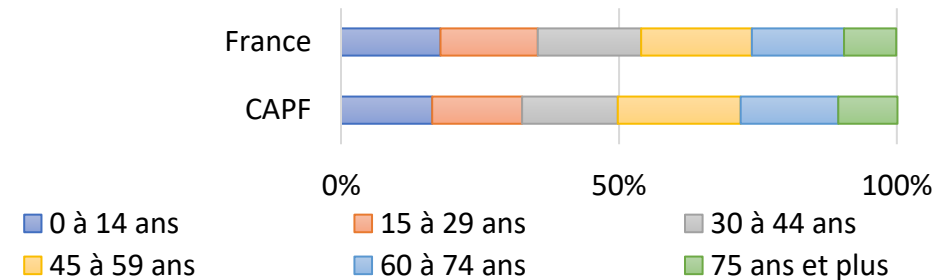
En termes d'activité, la population des 15-64 ans est répartie de la manière suivante :

76,1 % (32 224) d'actifs dont 68,6 % (29 039) en emploi et 7,5 % (3185) de chômeurs, d'où un potentiel de développement des déplacements cyclables et intermodaux domicile-travail a priori important ;

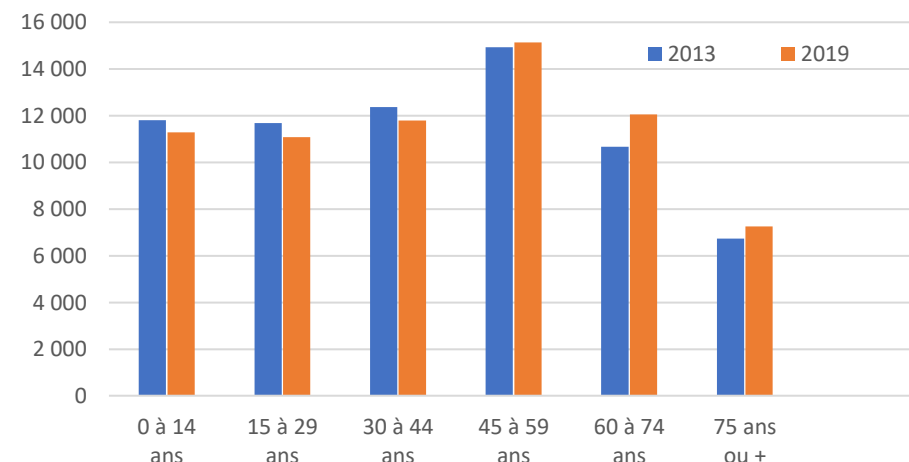
23,9 % (10 117) d'inactifs, dont 11,2 % (1 133) d'élèves, étudiants, stagiaires, 5,8 % (586) retraités et 6,8% (687) d'autres inactifs. De plus, 9 741 enfants et adolescents sont en âge (entre 6 et 18 ans) d'aller à leur établissement scolaire sur le territoire.

Pour développer le vélo, les leviers des déplacements domicile-étude et domicile-travail sont particulièrement pertinents surtout vers les pôles structurants du territoire, et vers les gares de Fontainebleau-Avon, Bois-le-Roi, Bourron-Marlotte pour accéder aux territoires voisins en intermodalité avec le train, bien qu'ils comportent plusieurs freins à surmonter.

Répartition de la population par tranche d'âge (2019)



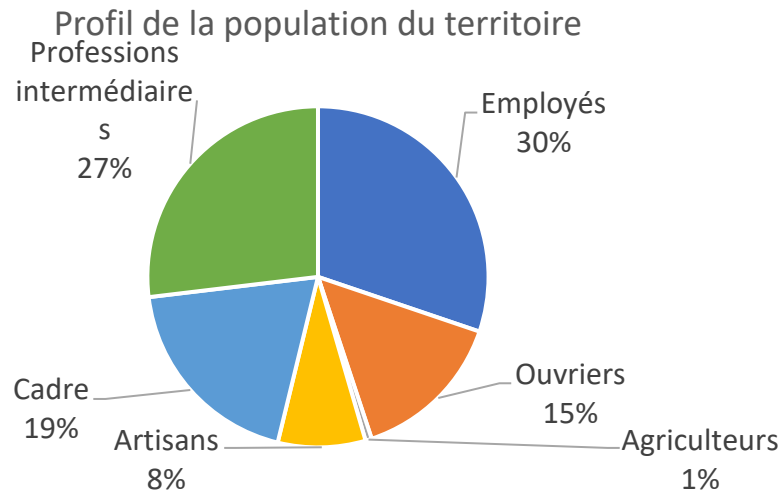
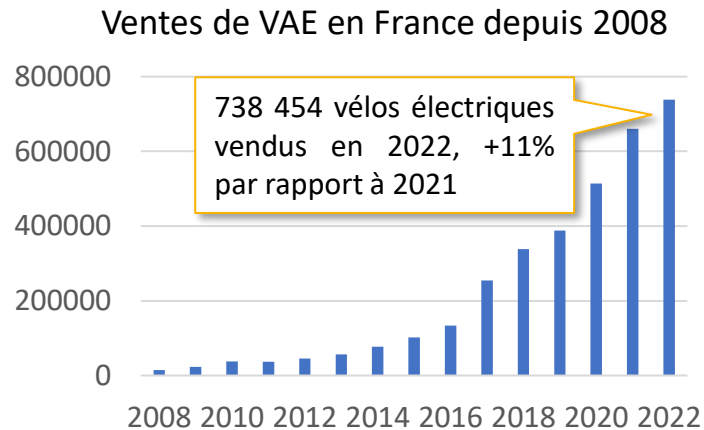
Evolution de la population par grandes tranches d'âges entre 2013 et 2019 à la CAPF



Sources : INSEE 2013, 2019 / Graphiques : réalisation BE Evolution.

Morphologie et analyse du territoire

La démographie et la composition sociale influent sur les besoins de mobilité



- Le profil de l'emploi sur le territoire montre une **nette majorité d'employés et professions intermédiaires**, selon le type plus précis d'activité, le vélo ou le VAE pourra devenir un moyen de déplacement domicile-travail intéressant en termes de dépenses.
- Un vélo performant ou un VAE peuvent représenter un outil de développement de la pratique cyclable utilitaire dans de nombreux cas : pour les retraités, les actifs se rendant au travail sans transport de charges lourdes, les personnes en situation de précarité ou les plus jeunes qui n'ont pas encore le permis de conduire. **Le VAE peut de plus être une solution plus rapide et moins fatigante aux distances parfois importantes séparant les communes sur le territoire**, qui peuvent présenter un point bloquant à l'utilisation du vélo.
- L'acquisition d'un VAE et s'équiper de façon complète pour passer au vélo (équipements de pluie, bagages, selle confortable...) constituent des décisions ayant des coûts relatifs parfois élevés pour certains ménages (bien que bien plus faibles par rapport à l'usage d'un véhicule motorisé).
- **Les aides à l'acquisition nationales sont un levier, mais restent sous condition de ressources (voir lien ci-dessous).**
- <https://www.economie.gouv.fr/particuliers/prime-velo-electrique>
- **IDFM permet aux franciliens lors de l'achat d'un VAE de disposer d'une aide.** <https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-reseau/services-de-mobilite/velo/prime-achat-velo>

Sources : <https://www.cyclable.com/blog/2019/04/15/les-chiffres-du-marche-du-cycle-2018-le-vae-continue-son-envol/> ; INSEE2019;

Accusé de réception en préfecture
des chiffres du marché
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Morphologie du territoire

En Bref

- Un territoire dont le dénivelé par endroit peut constituer localement des freins à la pratique cyclable.
- Des axes de transit importants et très fréquentés, avec un trafic parfois rédhibitoire pour des déplacements à vélo accessibles à tous, en l'absence d'infrastructures cyclables dédiées et séparatives.
- Les communes pôles à la démographie dynamique, cœur d'un bassin d'emploi qui excède les limites de l'intercommunalité, aux enjeux forts pour opérer la transition écologique du secteur des déplacements du quotidien.
- La forêt de Fontainebleau, véritable atout du territoire qui permettra d'envisager des liaisons principalement adaptées au vélo-tourisme.

Analyse de la demande potentielle

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Analyse de la demande

Introduction de méthode – Pourquoi parler de demande potentielle ?

L'intérêt d'un Schéma Directeur Cyclable dépasse la question des mobilités.

Les mobilités sont la résultante d'un ensemble de paramètres d'organisation et de vie sociale qui conduisent les personnes à se déplacer.

En interrogeant le développement des mobilités actives, ce sont ces modalités d'organisation humaines et sociale de la vie qu'il faut aussi interroger :

Nature et construction des besoins (et de la demande potentielle) de mobilités **selon les classes d'âge et l'activité**, mais aussi les représentations sociales liées à la mobilité ;

Nature et expression des besoins (et de la demande potentielle) de mobilités **en fonction des niveaux de contraintes sociales, des habitudes de modes de vie ;**

Les besoins (et la demande potentielle) de mobilités selon la capacité des personnes à mobiliser des vecteurs/moyens/stratégies de déplacement **(niveau de maîtrise) ;**

Les motifs de déplacements et les modes que les différentes populations, les individus vont privilégier selon leur système de préférence social ou personnel (confort, rapidité, coût, prestige social...).

- La demande potentielle se mesure en considérant trois dimensions :
- 1/ Des équipements s'adressant à leurs publics, dont le rayonnement et l'aire de chalandise sont à l'échelle d'un centre bourg ou de deux bourgs voisins, permettant potentiellement de s'y rendre à vélo.
- 2/ Des modes de transport en concurrence et en complémentarité qui offrent des niveaux de confort et d'efficacité variables que comparent les usagers qui ont le choix ; ceux qui n'ont pas le choix s'y rendent par le moyen dont ils disposent, ou renoncent à s'y rendre s'il ne s'agit pas d'une nécessité absolue.
- 3/ Des représentations sociales et des freins psychologiques qui s'expriment à travers les choix de tel ou tel mode de déplacement. Ces représentations sont susceptibles d'évoluer dans le temps en fonction des conditions qui leurs sont faites, mais les habitudes sont fortes pour chacun ou chaque groupe social.

Analyse de la demande

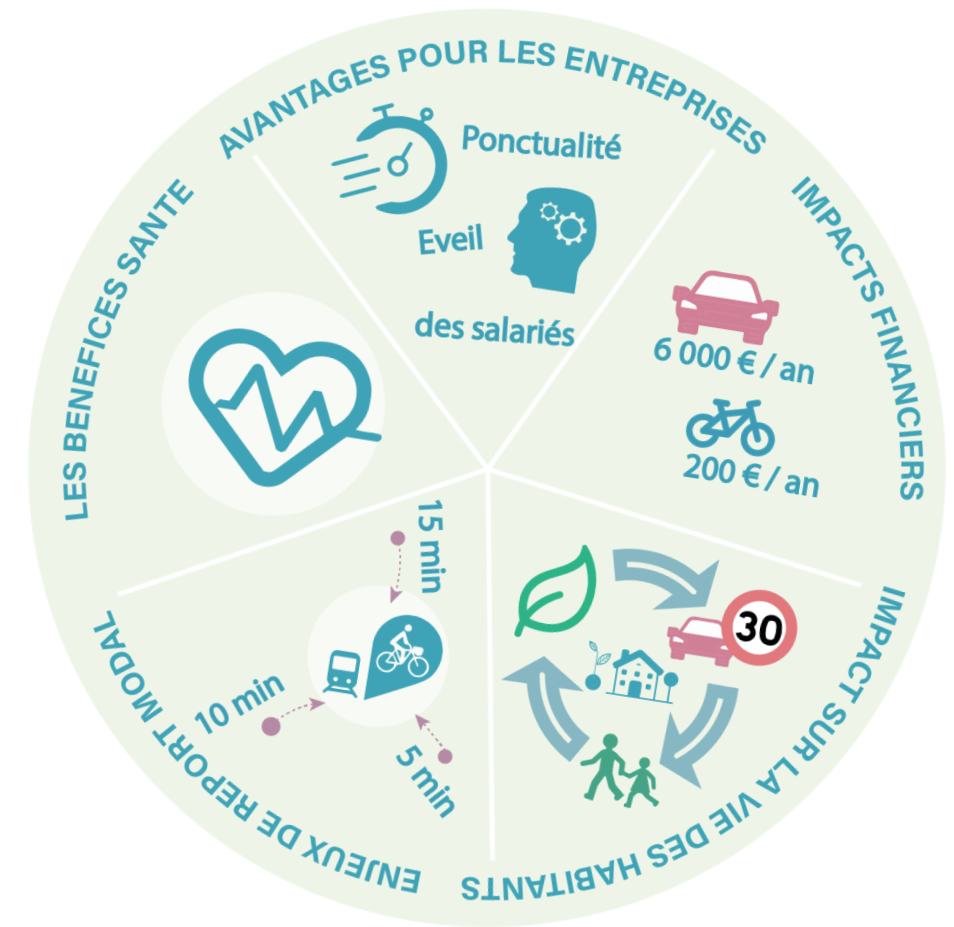
Quelques idées reçues, peu de freins et beaucoup de bénéfices

Santé, bien-être, économies, écologie, efficacité : les arguments sont nombreux et à adapter au public cible pour construire une culture partagée par toutes et tous. Malgré tout, le vélo est encore plutôt associé aux loisirs qu'à un véritable outil de mobilité. En complément des infrastructures nécessaires au développement des mobilités douces, il est important d'appréhender ces pratiques sous l'angle de la culture et de la communication afin de favoriser les changements d'usages.

Pour la collectivité, les arguments en faveur des mobilités douces sont également nombreux. Les déplacements motorisés coûtent beaucoup plus cher à la communauté : coût d'entretien des routes, coût de la pollution atmosphérique, et, plus globalement, diminution de la qualité de vie.

Pour les employeurs, un salarié à vélo est un salarié moins absent, plus ponctuel et plus efficace. Le salarié à vélo est aussi un salarié fiable : il restera très ponctuel tout au long de l'année. Heureux d'avoir effectué son trajet au grand air, il arrivera plus frais, dispo et de bonne humeur.

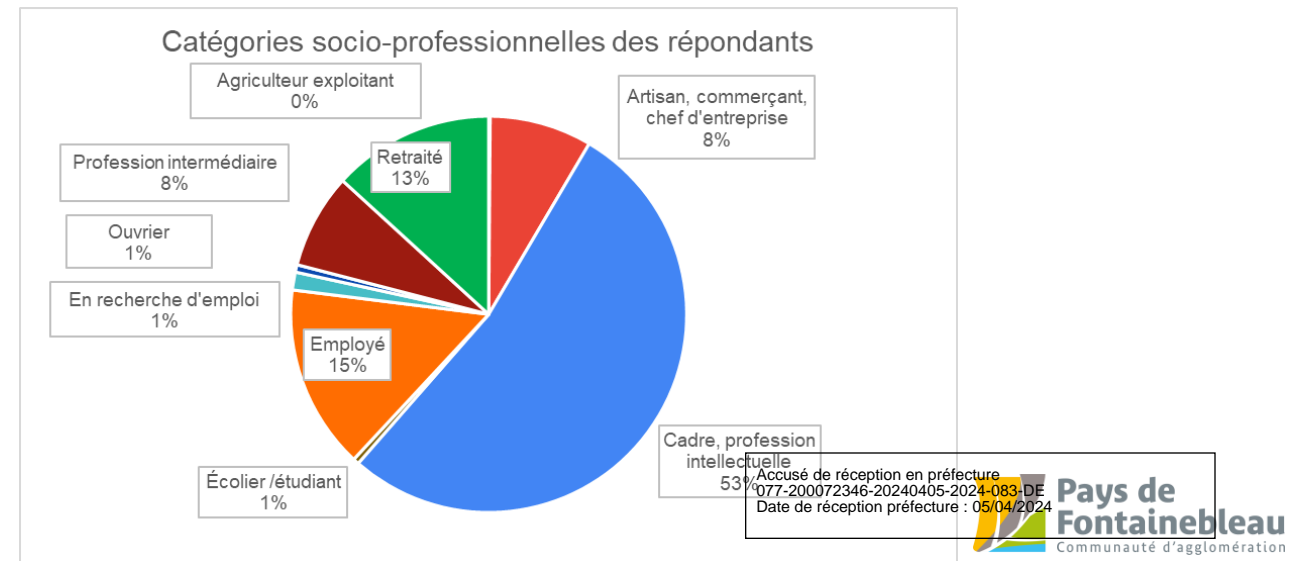
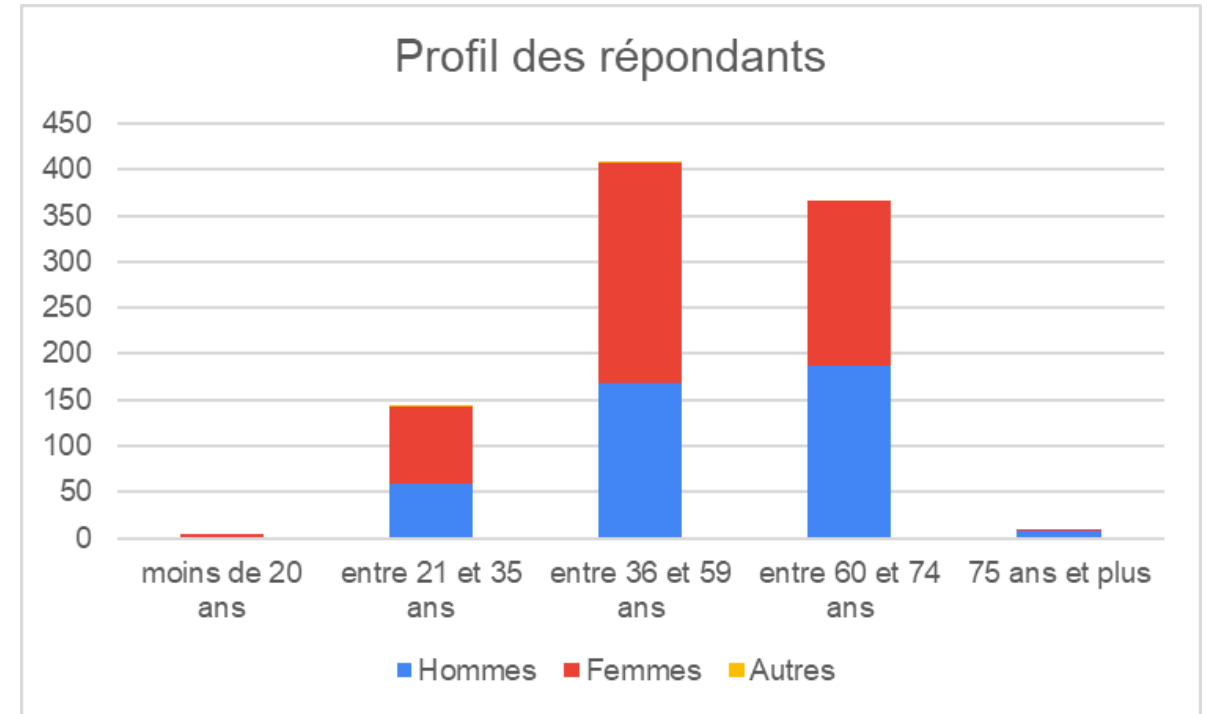
→ **Le Schéma Directeur Cyclable doit aussi se penser en termes de communication** : lever les idées reçues, convaincre des bénéfices et favoriser les changements d'usages. Ces actions sont nécessaires afin que la demande potentielle s'exprime et qu'une nouvelle demande émerge.



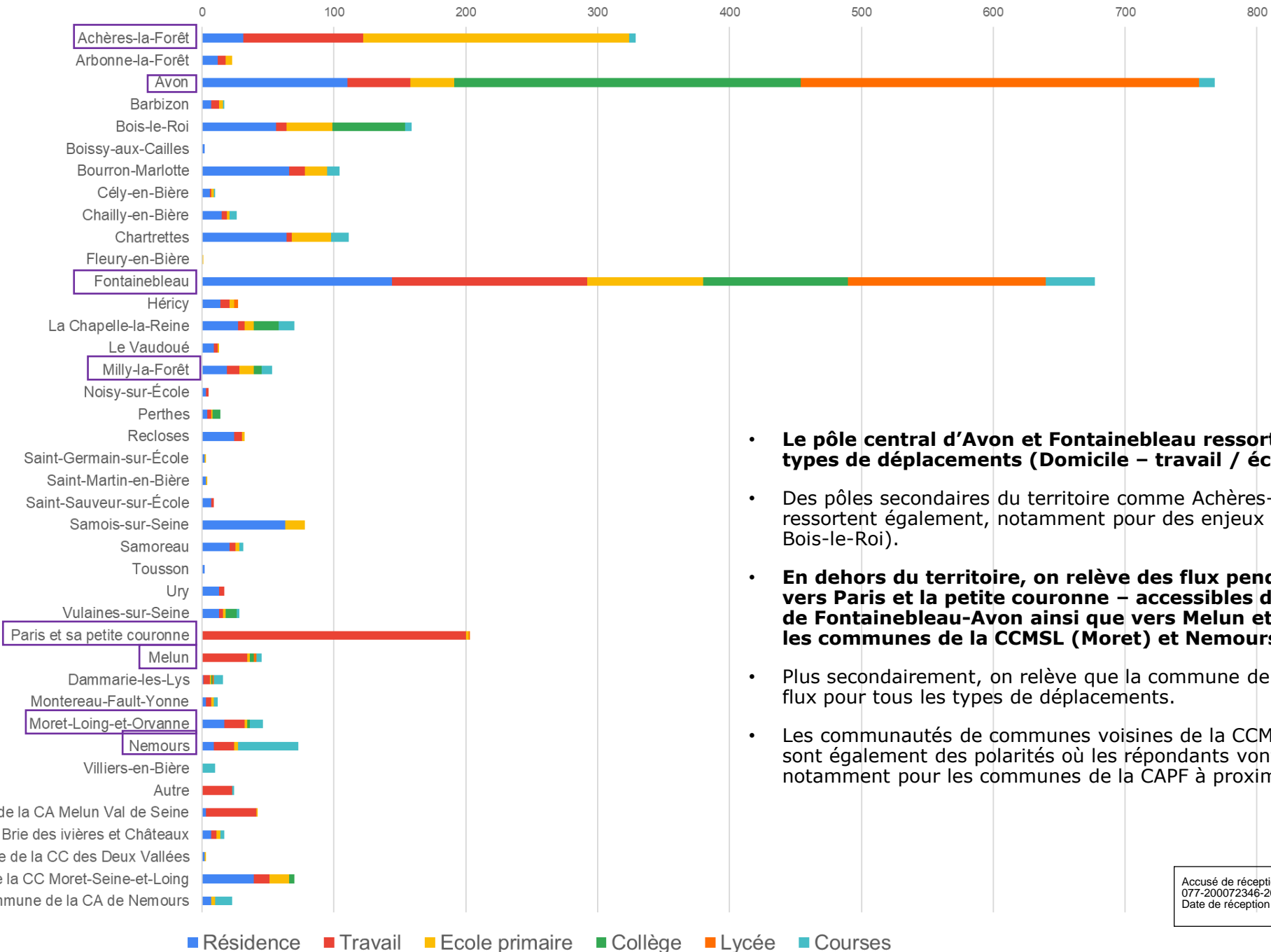
Résultats de l'enquête en ligne

Profils des répondants

- **934 réponses**, dont **87%** sont des habitants du territoire.
- 45% d'hommes répondants et 55% de femmes répondantes
- Une grande majorité de répondants sont des actifs (36-59 ans – 44%) et une part importante de personnes âgées de 60 à 74 ans (33%).
- Une très forte représentation de CSP + (53%) et une part significative de retraités (13%), en décalage avec le recensement (voir sl. 12).



Pôles du territoire



- **Le pôle central d'Avon et Fontainebleau ressort largement, pour tous les types de déplacements (Domicile – travail / école et courses).**
- Des pôles secondaires du territoire comme Achères-la-forêt et Bois-le-Roi ressortent également, notamment pour des enjeux de scolarisation (collège de Bois-le-Roi).
- **En dehors du territoire, on relève des flux pendulaires importants d'actifs vers Paris et la petite couronne – accessibles directement depuis la gare de Fontainebleau-Avon ainsi que vers Melun et plus secondairement vers les communes de la CCMSL (Moret) et Nemours.**
- Plus secondairement, on relève que la commune de Milly-la-Forêt concentre des flux pour tous les types de déplacements.
- Les communautés de communes voisines de la CCMSL et CA du Pays de Nemours sont également des polarités où les répondants vont faire leurs courses, notamment pour les communes de la CAPF à proximité

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Déplacements de proximité et usage potentiel du vélo

Communes où l'on pratique le plus le vélo quotidiennement (en % des répondants de la commune):

1. Fontainebleau (25%)
2. Avon (20%)
3. Bois-le-Roi (10%)
4. Chartrettes (7%)
5. Bourron-Marlotte (7%)

Commune où les habitants font aussi leurs courses sur la commune (en % des répondants de la commune):

1. Chartrettes (71%)
2. Fontainebleau (66%)
3. La-Chapelle-la-Reine (61%)
4. Avon (56%)
5. Bois-le-Roi et Bourron-Marlotte (39%)
6. Vulaines-sur-Seine (36%)

Commune où les habitants dont les enfants sont scolarisés à l'école sur la commune (en % des répondants de la commune):

1. Achères-la-Forêt (75%)
2. Bois-le-Roi (71%)
3. Fontainebleau (66%)
4. Chartrettes (62%)
5. Avon (43%)
6. Bourron-Marlotte (41%)
7. Samois-sur-Seine (30%)

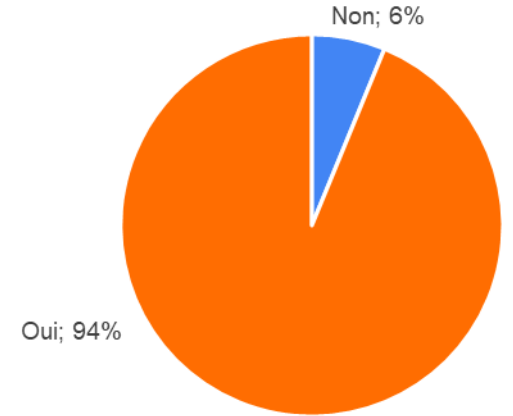
Pour les déplacements de proximité, **on relève assez clairement un écart entre les communes urbaines et rurales**. Les pôles de **Fontainebleau-Avon** et **Bois-le-Roi – Chartrettes** sont ceux où la pratique du vélo pour des déplacements quotidiens sont les plus importants.

En termes de **potentiel**, les pôles secondaires de **Bourron-Marlotte** et la **Chapelle-la-Reine** ressortent clairement en termes de déplacements de proximité qui pourraient être davantage réalisés à vélo.

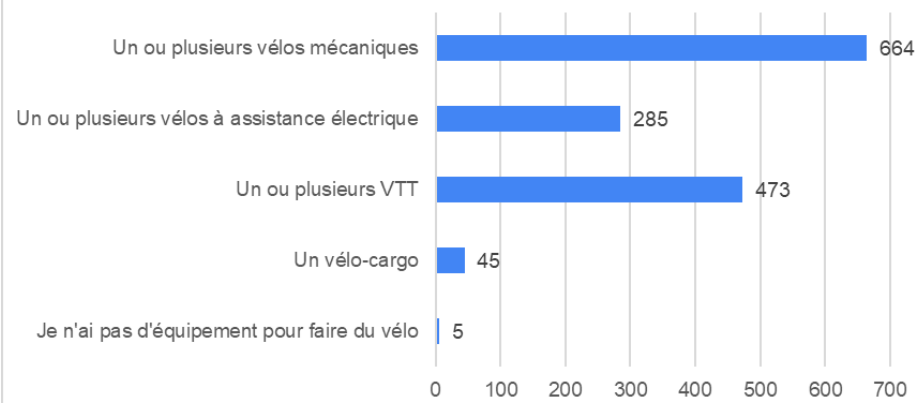
Certaines communes rurales comme **Achères-la-Forêt**, peuvent aussi l'objet d'un report modal potentiel spécifiquement sur les déplacements domicile-études pour les enfants scolarisés à l'école.

Résultats de l'enquête en ligne Pratiques du vélo sur le territoire

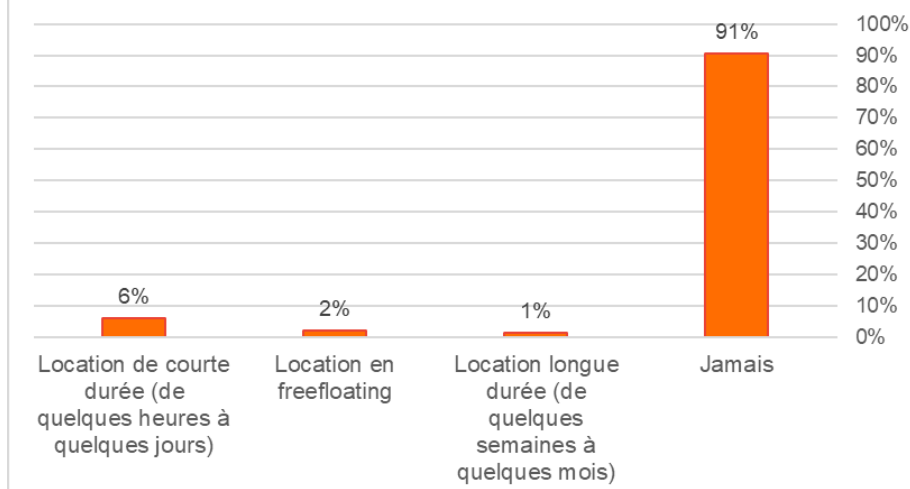
Pratiquez-vous le vélo ?



Equipement des répondants



Recours à la location de vélo

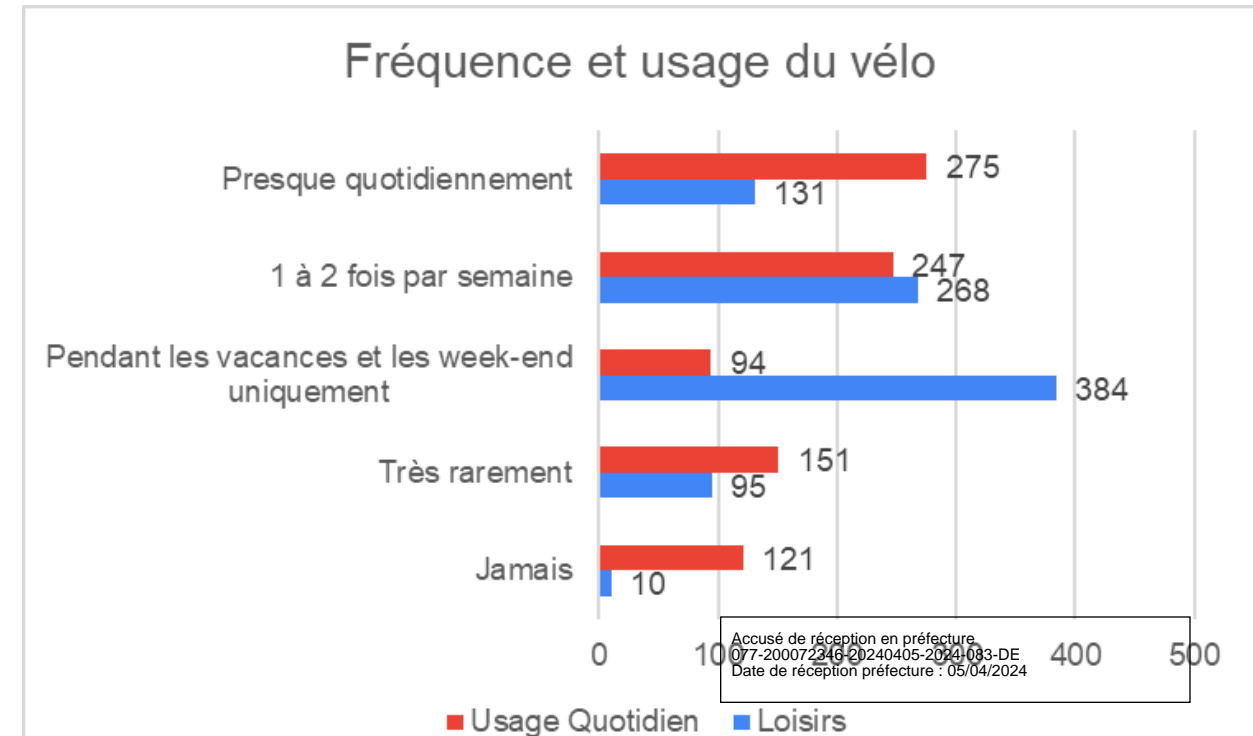
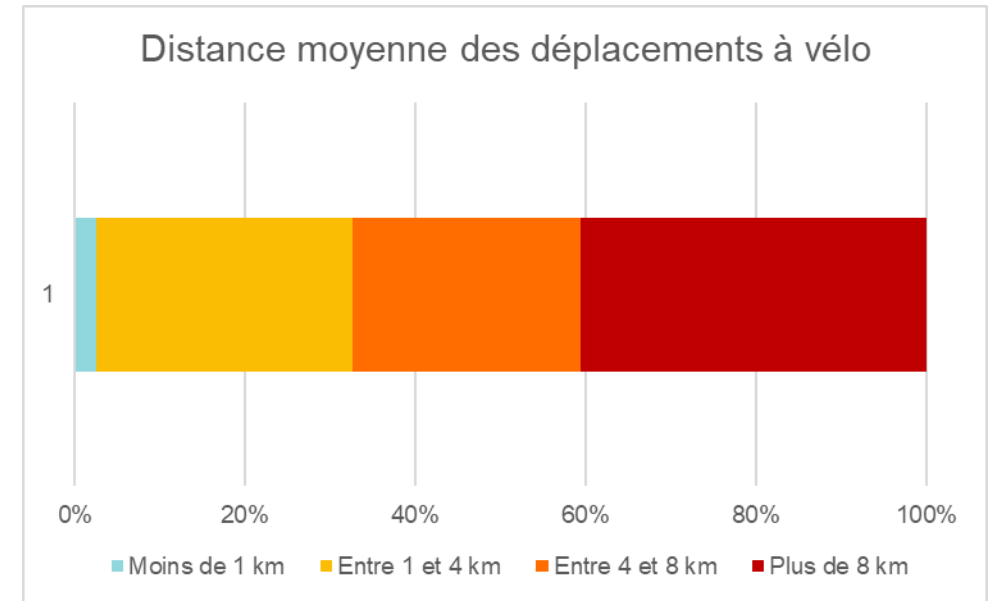


- **La quasi-totalité des répondants pratiquent déjà le vélo (94%), ce qui peut potentiellement biaiser les réponses du questionnaire.**
- Logiquement, le **taux d'équipement est très important** : 72% de répondants possèdent au moins un vélo et la moitié disposent de VTT, dénotant une pratique sportive rependue. Par ailleurs 31% disposent de vélo électrique et 5% de vélo cargo.
- Seulement 1% des répondants ne disposent d'aucun vélo dans leur foyer.
- Logiquement, on relève un recours assez limité à la location (9%), et majoritairement de courte durée, probablement à un usage de loisir.

Résultats de l'enquête en ligne

Quelles pratiques du vélo ?

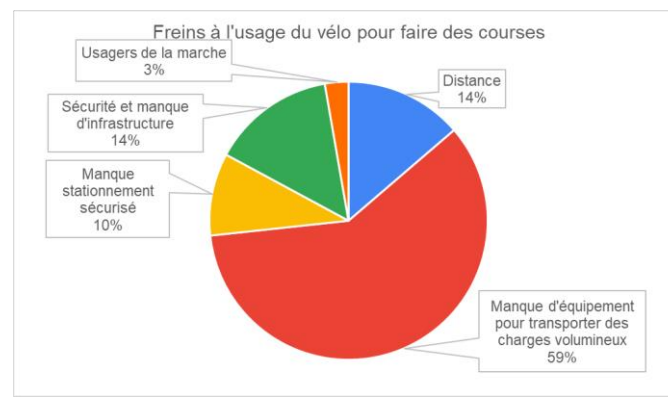
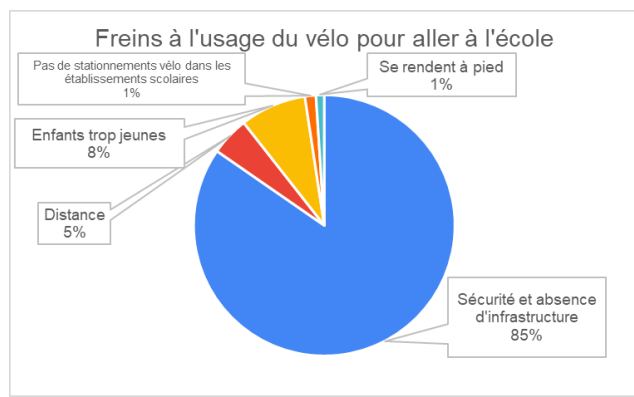
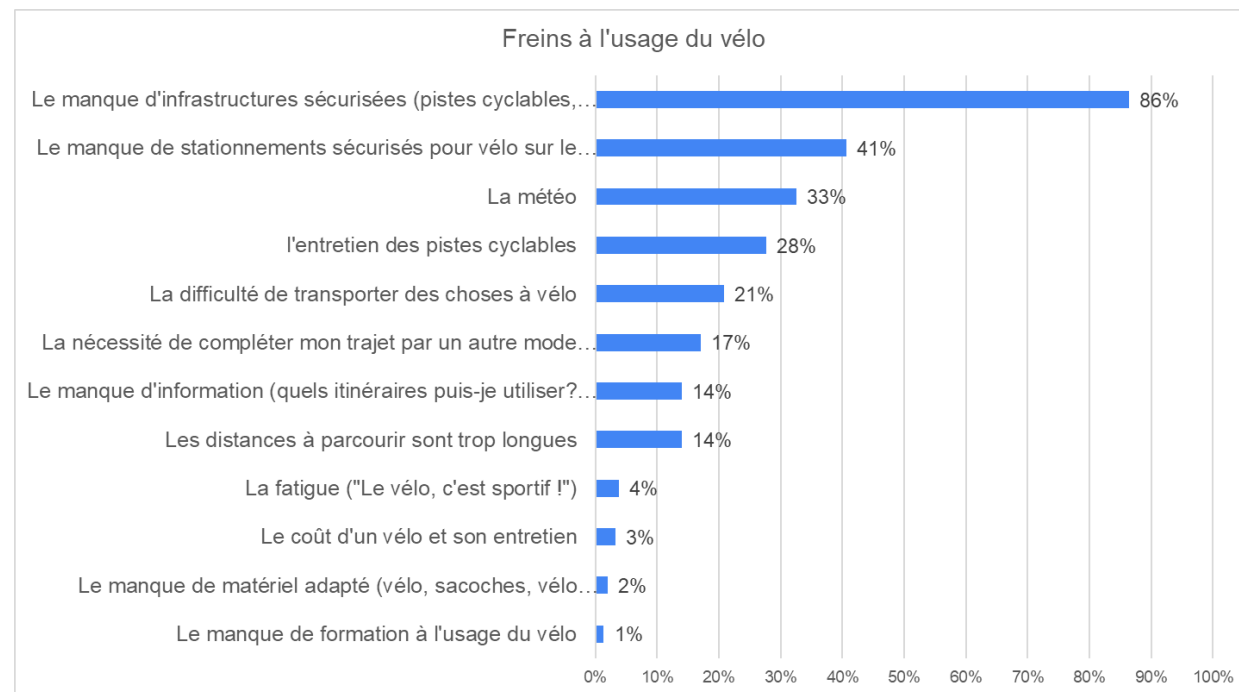
- **Des distances moyennes parcourues généralement assez importantes:** 60% déclarent faire 8km au maximum, soit autour de 35min de vélo mécanique et 31% déclarent faire moins de 4 km – soit entre 15 et 20 min de vélo mécanique. **40% des répondants déclarent parcourir plus de 8km.**
- **Un usage quotidien très répandu parmi les répondants (85%), mais la quasi-totalité des répondants pratiquent le vélo principalement comme loisir (95%).** En termes de fréquence, les usages utilitaires sont majoritaires au quotidien.



Résultats de l'enquête en ligne

Les freins à l'usage du vélo

- **Très majoritairement, le manque d'infrastructures sécurisées reste le premier frein à l'usage du vélo (87%).** Dans le cadre des trajets domicile école, seulement 46% des parents sont prêts à laisser leur enfants se rendre à l'école à vélo, largement du fait du manque d'aménagements sécurisés (85%). La question de la sécurité est également un frein pour faire ses courses, notamment en étant chargé (14% des cas).
- **Le manque de stationnement se détache également comme un frein assez clair dans plus d'un tiers des cas (40%)** dans un territoire où les répondants sont bien équipés et notamment en vélo électrique et vélo cargo. Cette problématique ressort aussi pour aller faire ses courses (10%) et même de manière résiduelle pour aller à l'école (1%).
- **La difficulté de transporter des charges ou des personnes (21%) et le manque d'équipement adapté (2%)** semble être aussi une limite à l'usage quotidien du vélo, et en particulier pour faire des courses (59%).



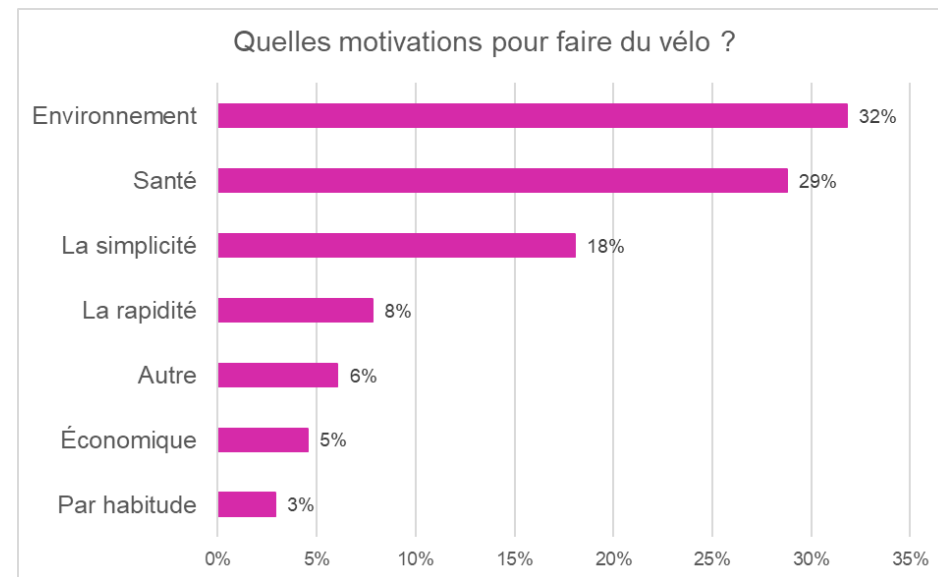
- **83 % des répondants seraient prêts à aller faire leurs courses à vélo, mais rencontrent encore de nombreux freins.**
- Certains privilégient déjà des courses de proximité à vélo.

Résultats de l'enquête en ligne

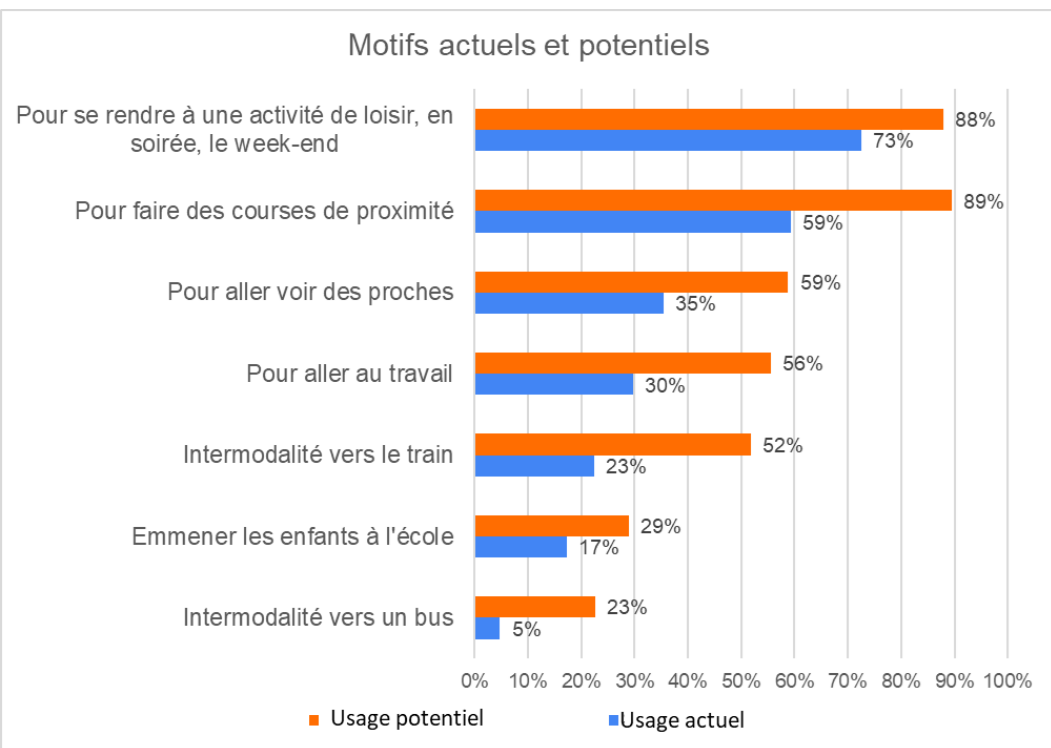
Motivations et motifs d'usage

Pour les répondants, l'usage du vélo et notamment au quotidien répond à une sensibilité environnementale et d'éviter de prendre une voiture (32%) et de préserver sa santé en pratiquant une activité physique (29%). Certains mettent également en avant la simplicité (18%).

- Les **motifs actuels révèlent un usage très majoritaire du vélo pour les loisirs** (73%) et un usage très significatif pour faire des courses de proximité (59%). En revanche, seule une minorité de répondants déclarent utiliser le vélo pour aller au travail (30%).



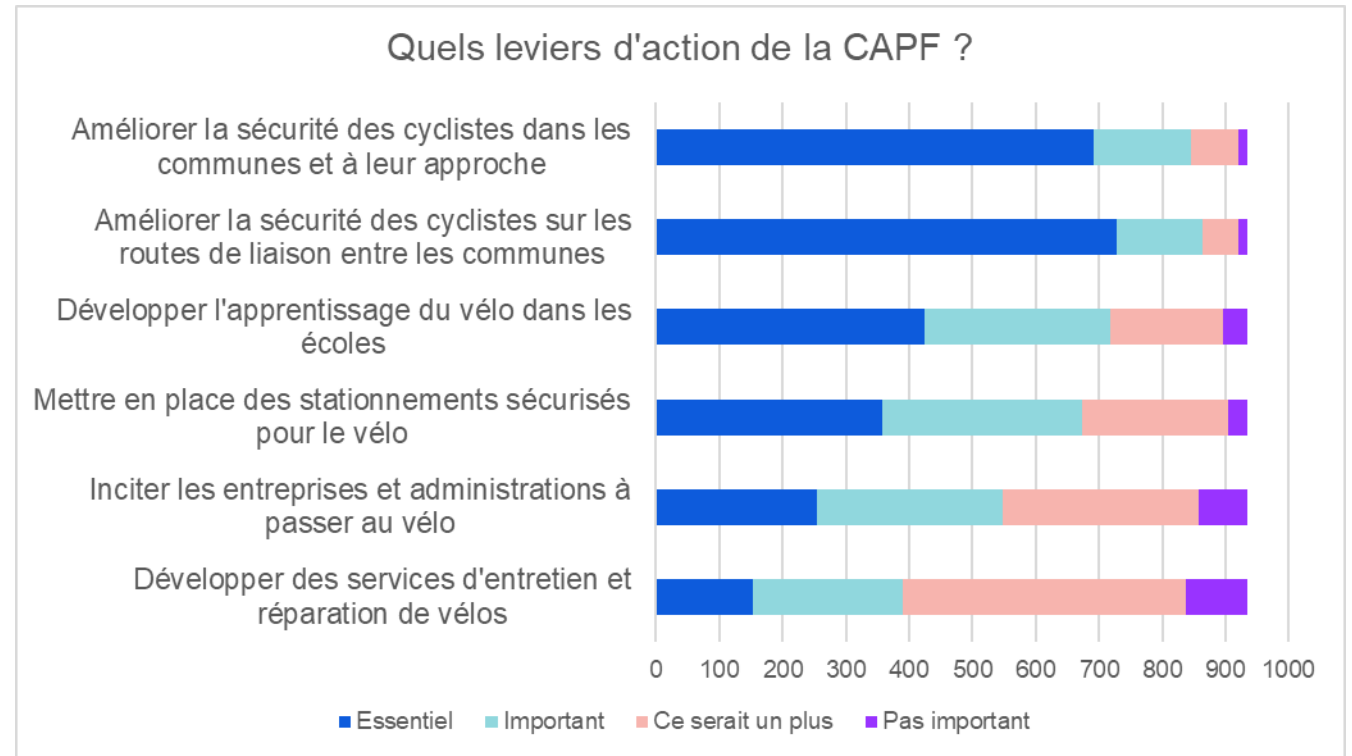
- **L'intermodalité est aussi limitée** (23% avec le train, 5% avec le bus), qui au-delà de l'enjeu de la rupture de charge et du temps de correspondance, soulève aussi l'enjeu du stationnement sécurisé de longue durée pour les vélo.
- Enfin, le fait d'emmener les enfants à l'école à vélo est assez minoritaire (17%), probablement du fait du manque de sécurité notamment explicité à la slide précédente.
- A l'avenir, les **répondants sont prêts à utiliser davantage le vélo pour tous les types d'usages**, en particulier pour les usages déjà assez courant, c'est-à-dire les loisirs et les courses de proximité (88 et 89%). De même que **plus de la moitié des répondants se disent prêts à utiliser le vélo pour aller au travail ou aller prendre le train**, alors que l'usage actuel concerne autour d'un quart des répondants.



Résultats de l'enquête en ligne

Leviers d'actions pour la CAPF

- Les principales attentes des répondants se concentrent sur la sécurisation des itinéraires entre les communes et à l'intérieur des communes (90% d'avis favorables)
- Le développement de l'apprentissage du vélo dans les écoles, pour sensibiliser et mettre en confiance les enfants et jeunes constitue également une attente importante (75% d'avis favorables).
- Le besoin de stationnements sécurisés ressort également (72% d'avis favorables), probablement car le territoire est déjà en partie dotés de stationnements.
- Enfin, le développement de services et de commerces liés à l'entretien du vélo recueille 40% d'avis favorables, probablement car le territoire est en partie déjà doté de services.



Résultats de l'enquête en ligne

Leviers d'action pour les employeurs

- Un forfait permettant d'aider à financer de nouvelles habitudes de mobilités des salariés est le premier levier identifié par les répondants.
- L'aménagement des locaux de travail, avec des douches / vestiaires ainsi que des stationnements vélo
- Plusieurs répondants soulignent aussi la possibilité pour l'employeur d'accorder plus de télétravail, ou encore d'être plus souple sur les horaires d'arrivée pour venir à vélo.



Carte collaborative en ligne

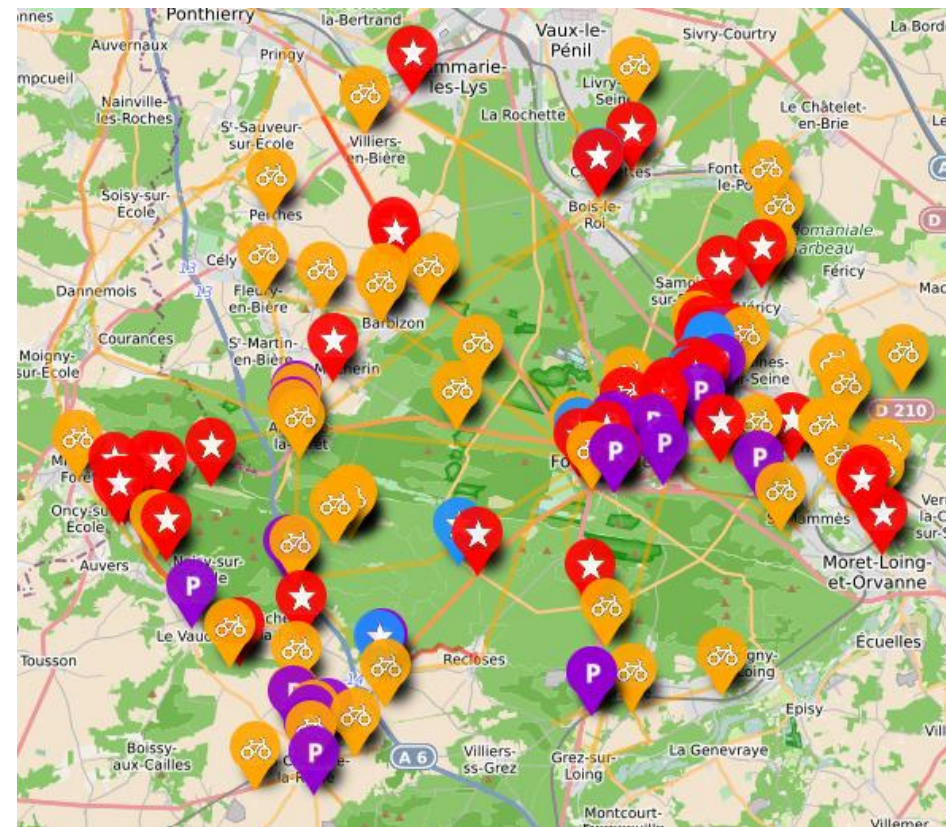
En ligne d'avril à mai, cette carte en ligne permettait aux participants de pointer différents besoins :

Points noirs :

- Pont Bois-le-Roi / Chartrettes
- Samois-sur-Seine: Rond-point D318/D137
- D39 à Héricy / Vulaines-sur-Seine
- Entretien de la liaison cyclable entre Avon et le pont de Valvins
- Fontainebleau : Croisement Bd Général Leclerc et Rue Aristide Briand
- Fontainebleau : Traversée de la D606 à sécuriser pour se rendre dans la forêt.
- Traversées de la route ronde avec les D152 et D607
- Sécurisation et entretien du Chemin des Bordes
- Accès à la zone d'activité au sud de Chailly-en-Bière

Liaisons à sécuriser :

- Bois-le-Roi / Barbizon
- Bois-le-Roi / Samois-sur-Seine
- Samois-sur-Seine / Avon (D137)
- Samois-sur-Seine / Vulaines par la section D318
- Avon / Thomery par la D137
- Achères-la-Forêt / Le Vaudoué /Noisy-sur-Ecole / Milly-la-Forêt par la D16
- Arbonne-la-Forêt / Macherin par la D64
- Arbonne-la-Forêt / Fontainebleau
- Bourron-Marlotte / Fontainebleau
- Bourron-Marlotte / Grez-sur-Loing et Montigny-sur-Loing
- La-Chapelle-la-Reine / Bessonville
- La-Chapelle-la-Reine / Arbonne-la-Forêt / Fleury-en-Bière / Perthes (D50)
- Ury / Recloses / Fontainebleau
- Fleury-en-Bière / Barbizon
- St-Germain-sur-Ecole / St-Sauveur-sur-Ecole / St-Fargeau-Pont-Thierry
- Barbizon / Chailly / Pringy / St-Fargeau-Ponthierry



Capture d'écran de la carte – Mai 2023

Besoin de stationnement vélo

- Arbonne-la-Forêt : Centre bourg et Arrêt de bus Les Patis (D409)
- Le Vaudoué : Centre bourg
- Ury : Centre bourg (épicerie et poste) et arrêt de bus
- La-Chapelle-la-Reine : Collège ; Zone commerciale à l'est (D152) ; Stade ; Place de la République ; Zone d'activité économique au nord (D16/D64)
- Bourron-Marlotte : Gare SNCF
- Fontainebleau : Gare de Thomery ; Parking de Maintenon; Rue Grande pour les jours de marché ; Hôtel de Ville ; Archives nationales
- Avon : Mairie
- Samoreau : Grange-aux-Dimes/ camping municipal

Projets du territoire

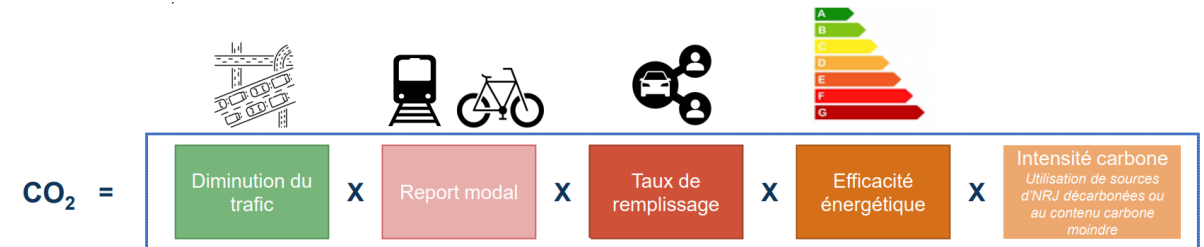
RER V



Le Réseau Express Régional Vélo est le projet de réseau cyclable en Île-de-France. Il arrivera à proximité de la CAPF sur les branches de Melun et Saint-Fargeau-Ponthierry située à quelques kilomètres de Chartrettes, Bois-le-Roi pour Melun et Saint-Sauveur-sur-Ecole pour Saint-Fargeau-Ponthierry.

- Phase 1 : 2025
- Phase 2 : > 2030

Plan de Mobilités IDF



Les objectifs du plan des mobilités idf 2030 sont de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ils comprennent notamment un report modal vers les transports en commun et le vélo.

L'adoption est prévue en 2025

Projets du territoire

Enjeux du PLUi de la DDT :

S'emparer de la question des mobilités :

- En poursuivant les actions visant l'essor des modes actifs : liaisons douces, apaisées et sécurisées sur l'ensemble des parcours, en lien avec le PDUIF et le projet de PLD.

Valoriser les gares et leurs potentiels :

- En en faisant de véritables nœuds d'interconnexions multimodales : desserte par les réseaux de bus, accessibilité cyclable, signalétique parfois à améliorer, en accord avec le PDUIF et le projet de PLD.

Poursuivre la diversification des modes de déplacements

- En développant avec les partenaires compétents les réseaux de transports en commun, le transport à la demande et les aires de covoiturage, en lien avec le PDUIF et le projet de PLD En développant des voies réservées aux mobilités actives au sein des bourgs et, lorsque cela est opportun, entre les bourgs.

PCAET : programme d'actions lié au vélo

Axe B : DEVELOPPEMENT D'UNE MOBILITE DURABLE ET AMELIORATION DE LA QUALITE DE L'AIR

- Action 8 : développer la pratique du vélo sur le territoire
- Action 12 Intégrer des pistes cyclables dans les projets d'aménagement et de revitalisation des centres-villes et centres-bourgs du territoire (co-portée par le PNRGf)

Projet de liaisons cyclables ONF :

L'Office National des Forêts travaille actuellement sur un fléchage d'itinéraires cyclables dans un but touristique, de loisirs et de trajets quotidiens utilitaires en forêt de Fontainebleau. Les tracés ont été réalisés en concertation avec les élus/associations. Certains tronçons sont toujours en concertation avec différentes options à valider (carte slide suivante). Ces nouvelles liaisons devront également être entretenues.

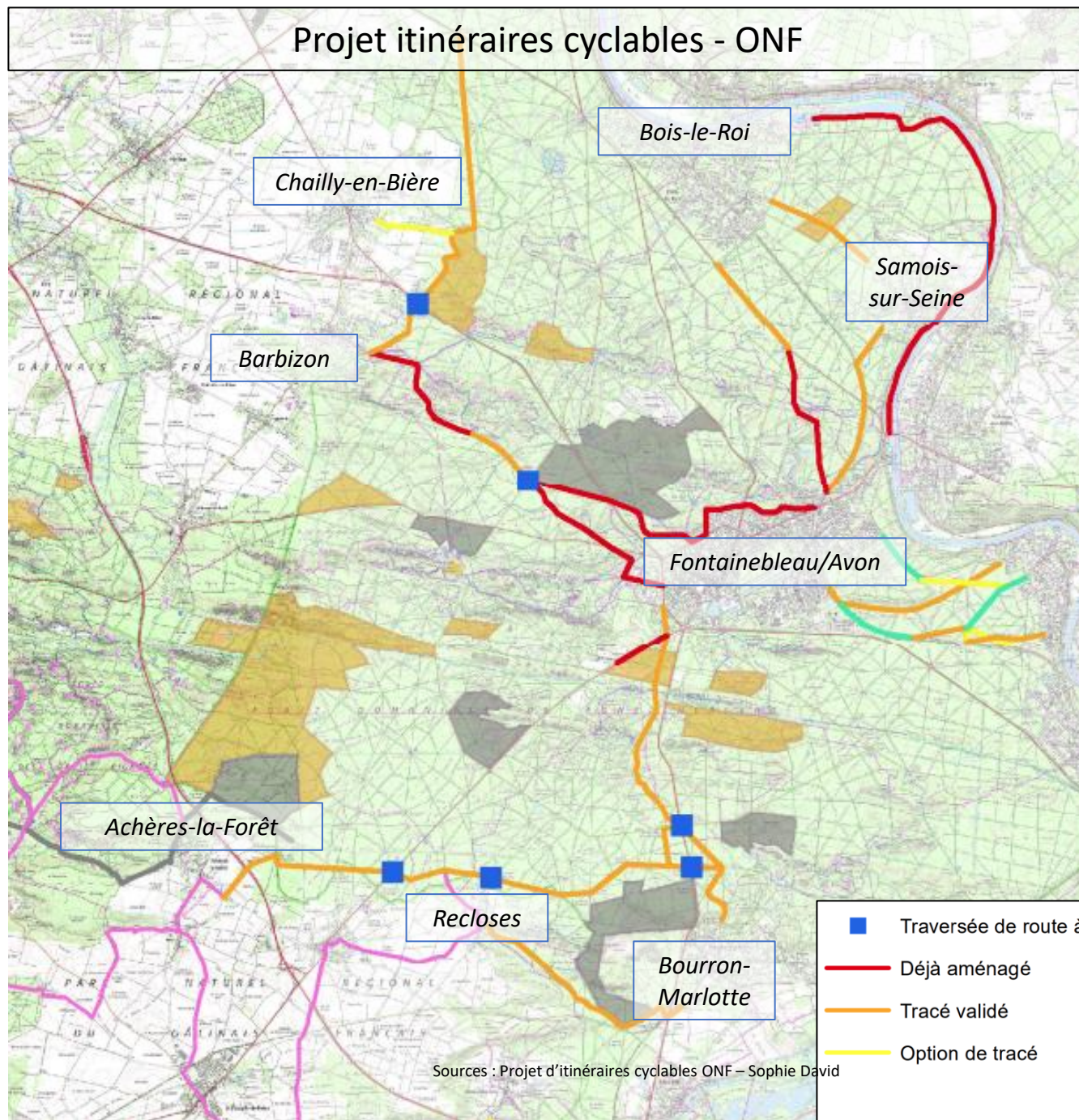
Un certain nombre de carrefours ont été identifiés à sécuriser par le Département. Si le schéma cyclable de la CAPF devait inscrire certains de ces itinéraires, nous viendrions identifier les carrefours et faire des propositions d'aménagement pour garantir une sécurisation optimale.

Les limites du projet pour le SDC :

Du point de vue utilitaire, il est difficile de se baser sur ce travail afin d'imaginer des liaisons qualitatives au quotidien. Ci-dessous une description des limites observées :

- Le revêtement est un élément primordial afin d'inciter les habitants à se déplacer à vélo. Il doit être non-meuble pour garantir un niveau de service optimal et inclure tous les types de cyclistes, y-compris PMR, vélo-cargo etc. Le statut de forêt de protection ne permet pas d'envisager des revêtements en enrobés mais des solutions d'empierrement de voies ;
- La présence d'animaux sauvages, de l'absence d'éclairage, de végétation sur le revêtement, dû aux intempéries sont autant d'éléments représentant un frein à l'usage du vélo au quotidien. Les itinéraires cyclables doivent être entretenus très régulièrement afin de protéger les cyclistes ;
- Le délimitation des RD dans le périmètre forêt de protection peut empêcher l'utilisation des accotements afin de réaliser un itinéraire cyclable en site propre.

Projet itinéraires cyclables - ONF



Sources : Projet d'itinéraires cyclables ONF – Sophie David

■	Traversée de route à sécurisée	—	Contrainte technique
—	Déjà aménagé	—	A l'étude
—	Tracé validé	—	Proposition de boucle du Gâtinais
—	Option de tracé	■	Réserve biologique dirigée
		■	Réserve biologique intégrale

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Projets cyclables/ en réflexion

Plan vélo communes CAPF :

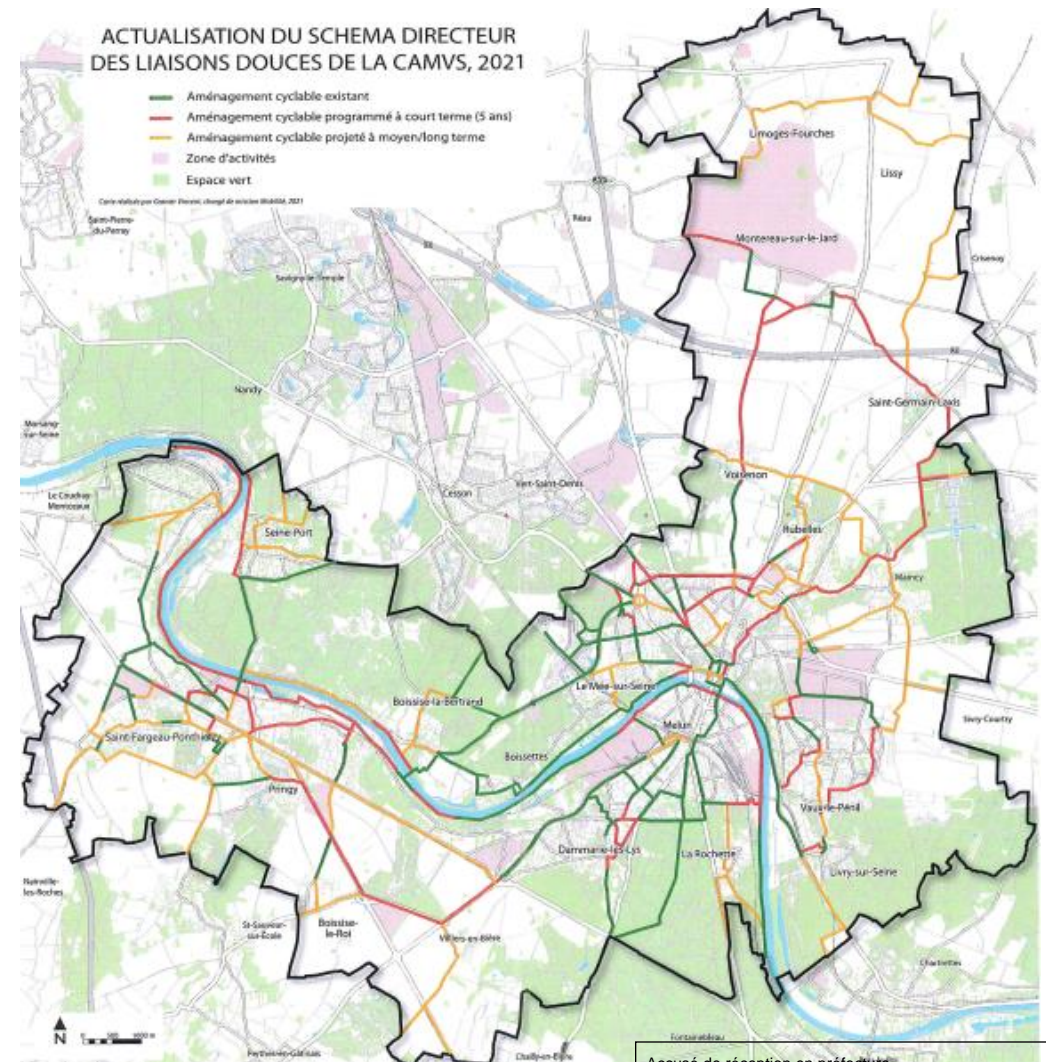
- Schéma des mobilités actives Chartrettes ;
- Plan vélo et marchabilité de Bois-le-Roi;
- Schéma communal de Samois-sur-Seine

Autres axes en projet :

- Plan vélo départemental 2020-2029 va être remanié d'ici à l'été 2023 en se concentrant sur les liaisons d'intérêt touristique. Le Département ne sera plus maître d'œuvre pour les prochains aménagements mais subventionnera leur réalisation. Le plan actuel se trouve page suivante.

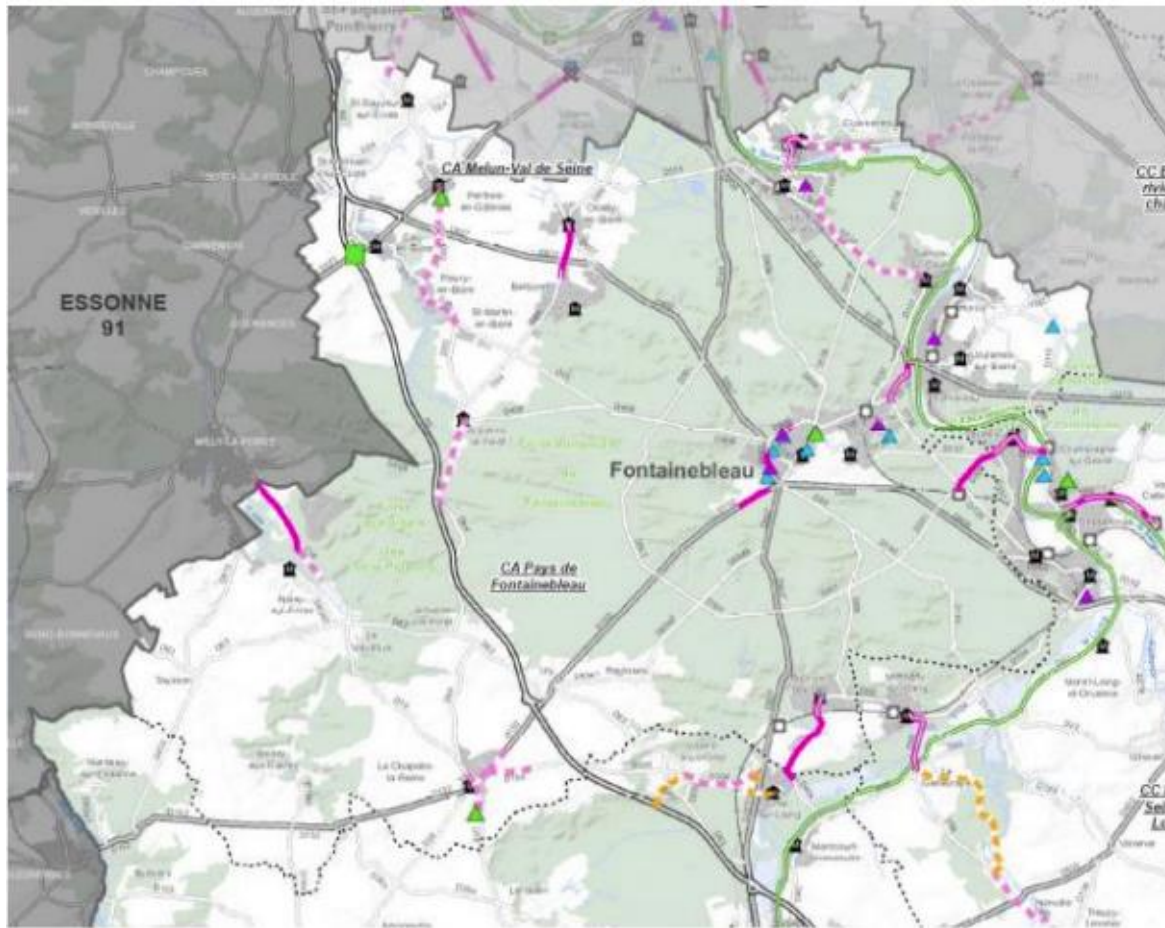
Les territoires limitrophes travaillent également sur leurs liaisons cyclables.

- Sur la CAMVS, on peut remarquer un maillage du territoire programmé à court, moyen et long terme. Des connexions à moyen et long terme avec la CAPF pour les communes de Saint-Sauveur-sur-Ecole, Perthes, Chailly-en-Bière, Bois-le-Roi, Chartrettes.
- La CC2V travaille actuellement sur un Schéma directeur cyclable qui sera validé courant Mai.
- Le CCBRC est également en cours d'élaboration de son schéma directeur et devrait le valider d'ici la fin de l'année, selon un calendrier similaire à la CAPF.



Sources : Schéma directeur des liaisons douces CAMVS

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024



Plan Vélo 77 dans sa forme actuelle.

Aménagements locaux

Sur route départementale :

- Section prioritaire hors agglomération
- Section prioritaire en agglomération
- - - Autre section
- ✕ Coupure de type «carrefour»
- ✕ Coupure de type «ouvrage d'art»

- Liaison locale
(pour une intercommunalité sans schéma cyclable adopté ou à l'étude, début 2020)

Équipements publics prioritaires du PlanVélo77

- ▲ Collège
- Station de covoiturage

Autres sites

- ▲ Collège
- ▲ Lycée
- Station de covoiturage
- Mairie (>1000 habitants)
- Gare

Classification des voies

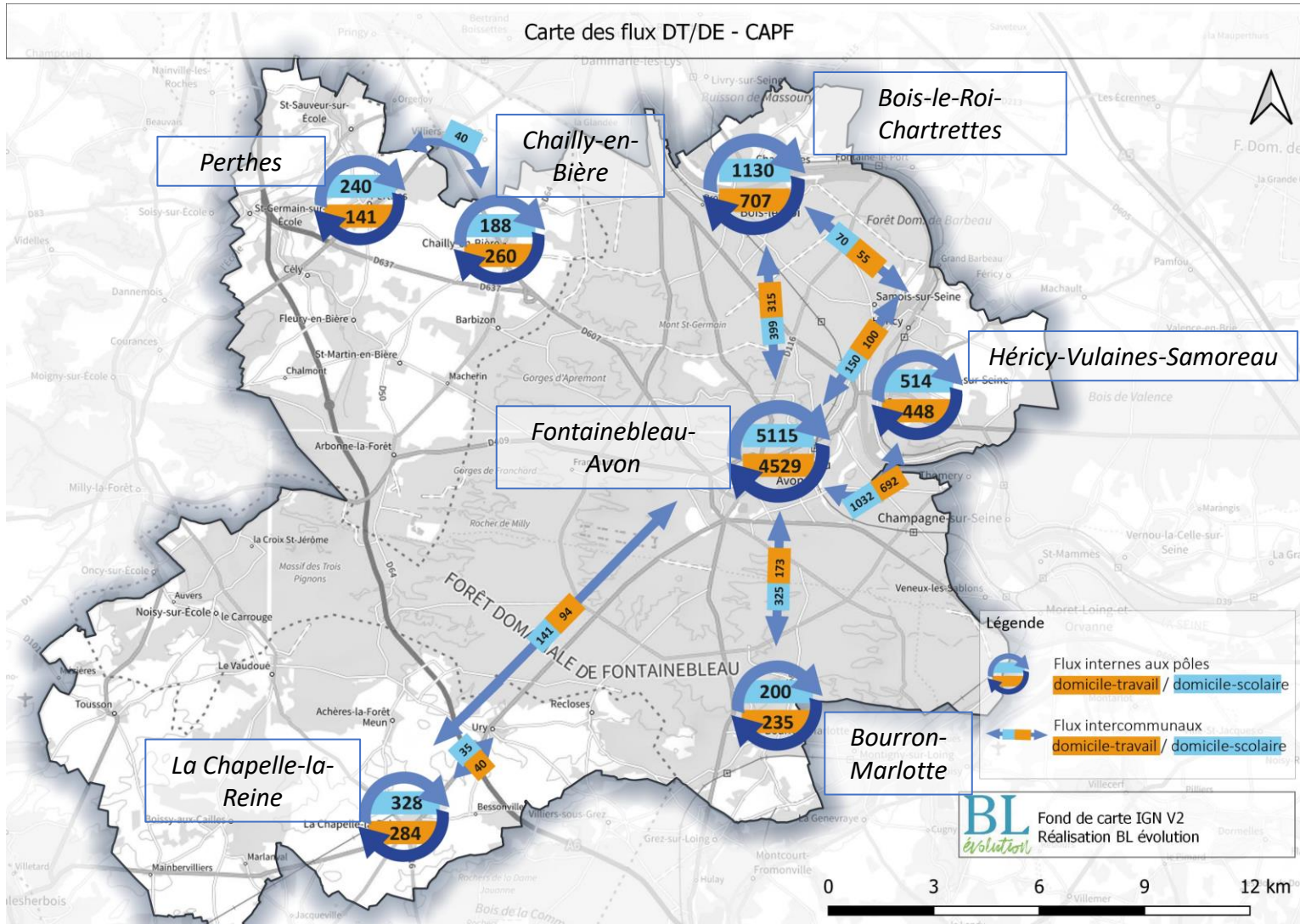
- Réseau magistral (autoroutier et national)
- Réseau structurant (départemental)
- Réseau secondaire (départemental)
- Autre route

- Itinéraire cyclable de loisirs et de

Sources : Schéma directeur cyclable de la Seine et Marne - CCTP

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Analyse de la demande



Des flux internes relativement importants

Les pôles principaux et secondaires sont marqués par des déplacements domicile-travail et scolaires relativement importants. Le pôle Fontainebleau-Avon comptabilise plus de 4500 déplacements d'actifs vivant et travaillant dans ce pôle. De même pour les scolaires, plus de 5115 au quotidien. Malgré les enjeux importants de déplacements à vélo sur de courtes distances, la part modale du vélo est relativement faible. Moins de 4% à Fontainebleau, 0,8% pour Avon en 2019.

Concernant les déplacements intercommunaux, on observe une part importante dans le triangle Fontainebleau-Avon / Héricy-Vulaines-Samoreau / Samois-sur-Seine / Bois-le-Roi-Chartrettes.

Sur de plus longues distances, Bourron - Fontainebleau/Avon, La Chapelle-la-Reine - Fontainebleau/Avon ont un certain nombre de déplacements comptabilisés. En imaginant une alternative à la voiture individuelle, il faut imaginer l'intermodalité vélo+train ; vélo+car ; vélo+covoiturage etc. car au-delà de 7 km, on estime que les distances sont trop importantes pour qu'une majorité d'habitants puissent faire le trajet à vélo.

Pour une lecture plus claire de la carte, nous avons présenté les flux les plus importants. Un fichier excel a été envoyé à la CAPF contenant toutes les données.

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Flux intra-communaux

Comme le montre les chiffres dans les tableaux, les déplacements d'actifs et d'élèves dans leur commune de résidence sont très importants. Ces déplacements représentent majoritairement de faibles distances théoriquement facilement réalisables à vélo.

- Fontainebleau cumule **5 221 actifs/élèves** qui se déplacent au quotidien hors déplacements pour faire les courses, loisirs, inactifs etc. non quantifiés dans les statistiques de l'Insee.

Synthèse des flux intra-communaux (actifs/élèves qui vivent et travaillent/étudient dans la même commune)

Travail		Etudes	
Nombre d'emplois - CAPF	22 223	Nombre d'élèves étudiant dans la CAPF	17 625
Nombre d'actifs - CAPF	29 688	Nombre d'élèves habitant dans la CAPF	15 422
Flux intra-communaux	6 749	Flux intra-communaux	8 053
% de travailleurs intra-communaux	23%	% d'élèves intra-communaux	52%

Détail des flux intra-communaux (actifs/élèves qui vivent et travaillent/étudient dans la même commune)

Travail	
Commune	Nombre de trajets
Fontainebleau	2426
Avon	1119
Bois-le-Roi	497
La Chapelle-la-Reine	284
Chailly-en-Bière	260
Samois-sur-Seine	236
Bourron-Marlotte	235
Héricy	168
Vulaines-sur-Seine	167
Barbizon	155
Chartrettes	155
Perthes	141
Noisy-sur-École	135
Samoreau	116
Cély	107
Arbonne-la-Forêt	84
Achères-la-Forêt	84
Ury	80
Saint-Sauveur-sur-École	51
Saint-Martin-en-Bière	51
Tousson	49
Saint-Germain-sur-École	36
Recloses	33
Le Vaudoué	30
Fleury-en-Bière	30
Boissy-aux-Cailles	20
Total général	6749

Etudes	
Commune	Nombre de trajets
Fontainebleau	2795
Avon	1858
Bois-le-Roi	855
La Chapelle-la-Reine	328
Perthes	240
Vulaines-sur-Seine	206
Bourron-Marlotte	200
Chailly-en-Bière	188
Héricy	173
Chartrettes	165
Samoreau	135
Saint-Sauveur-sur-École	121
Samois-sur-Seine	105
Cély	103
Le Vaudoué	100
Noisy-sur-École	95
Arbonne-la-Forêt	83
Achères-la-Forêt	79
Tousson	49
Barbizon	47
Ury	45
Saint-Martin-en-Bière	31
Fleury-en-Bière	25
Recloses	19
Saint-Germain-sur-École	10
Total général	8053

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Flux intra-CAPF

Dans les déplacements pendulaires à l'intérieur de la CAPF, **4132 habitants se déplacent entre 0 et 7 km pour des motifs de travail, études.**

- **57% des actifs font moins de 7 km** entre leur lieu de résidence et leur travail (moins de 30 min à vélo)
- **51% des élèves font moins de 7 km** entre le domicile et leur lieu d'étude. A l'exception de Boissy-aux-Cailles, toutes les communes comptent au moins une école. Le pôle de Fontainebleau-Avon concentre les seuls lycées du territoire. 4 collèges existent en dehors de ce pôle, répartis sur le territoire : Perthes, Bois-le-Roi, Vulaines-sur-Seine, La-Chapelle-la-Reine (voir carte ci-contre).

Flux d'actifs qui vivent et travaillent dans 2 communes différentes de la CAPF

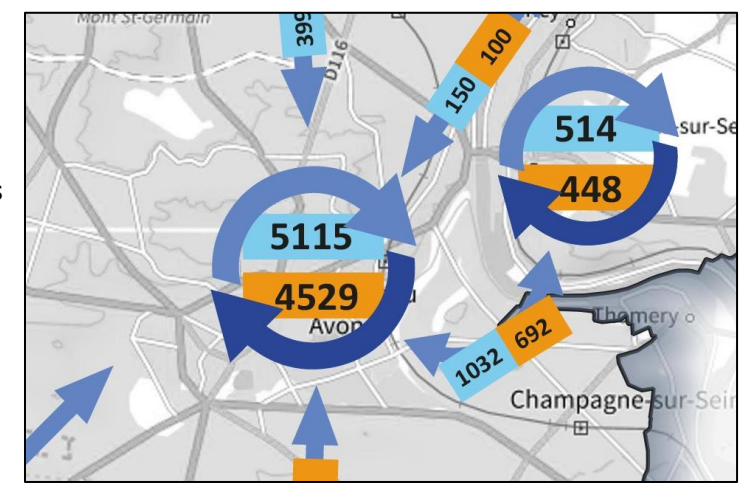
Synthèse Travail		
Distance Domicile - Travail	Trajets effectués	
	Nb	%
0 - 2km	1100	28%
2 - 5km	632	16%
5 - 7km	520	13%
7 - 10km	825	21%
10 - 15km	641	17%
Plus de 15 km	153	4%
Autres (problèmes avec la distance)	0	0%

Flux d'élèves qui vivent et étudient dans 2 communes différentes de la CAPF

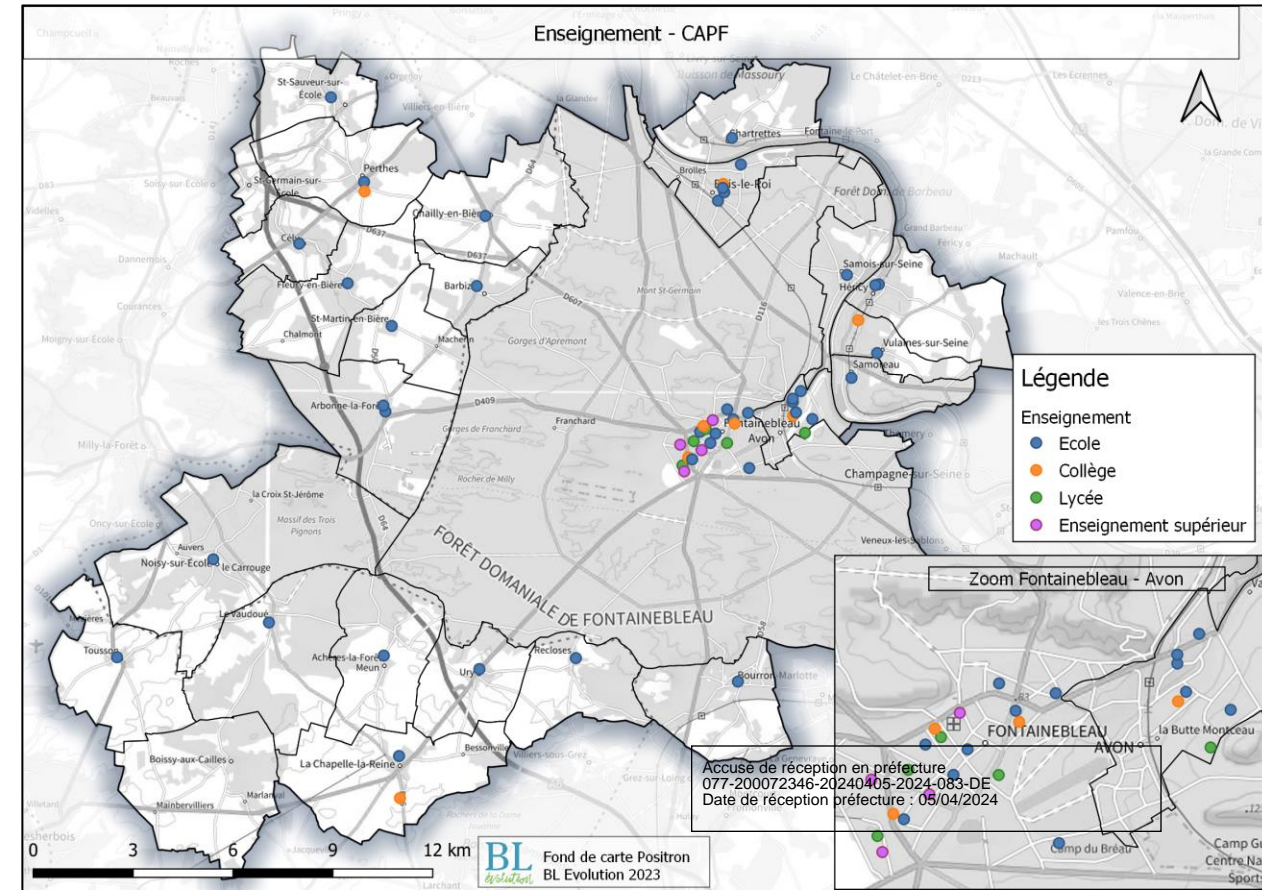
Synthèse Etudes			
Distance Domicile - Etude	Trajets effectués		
	Nb	%	
0 - 2km	673	18%	
2 - 5km	590	16%	
5 - 7km	617	17%	
7 - 10km	1088	29%	
10 - 15km	635	17%	
Plus de 15 km	100	3%	
Autres (problèmes avec la distance)	0	0%	

Sources : INSEE2019

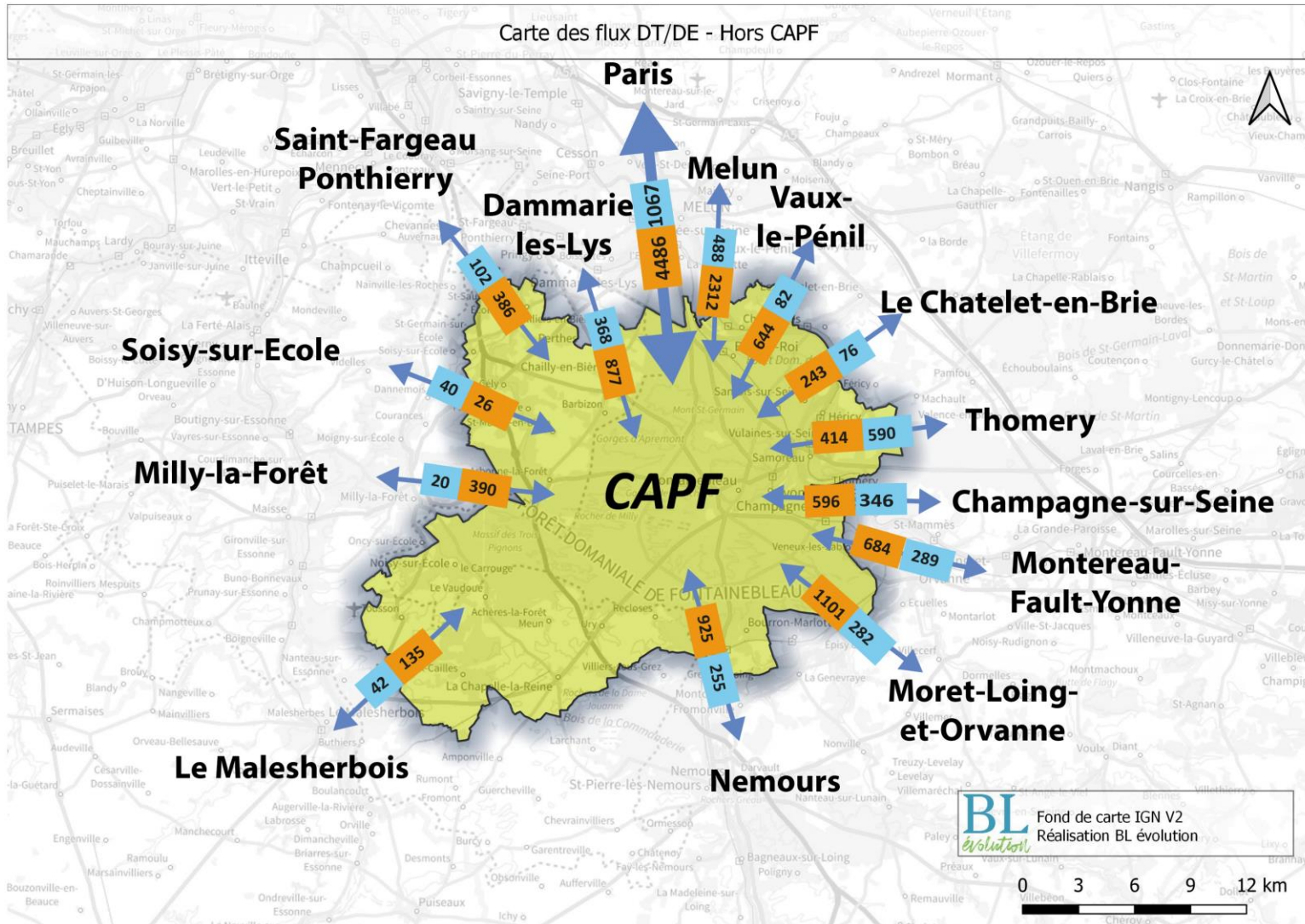
Extrait de la carte des flux de la CAPF



Carte des établissements scolaires - CAPF



Analyse de la demande

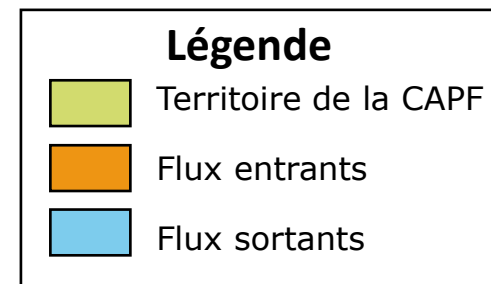


Des flux hors CAPF à prendre en compte

Sur l'aspect liaisons hors-EPCI avec la CAPF, les principaux flux se font avec la ville de Melun. Dans un second temps, Moret-Loing-et-Orvanne et Nemours.

Spécifiquement sur ces pôles hors CAPF, un certain nombre de connexions sont possibles à vélo avec les communes limitrophes et à moins de 6-7 km (20 min à vélo). De même, si des distances trop longues ne justifient pas des déplacements à vélo, l'intermodalité peut tout à fait fonctionner en réalisant un trajet à vélo.

En plus du trafic vélo travail/scolaire potentiel, les isochrones montrent le nombre d'habitants touchés par les pôles d'attractivités pour des déplacements de tout type (courses, loisirs, tourisme etc.).



Flux CAPF – collectivités voisines

Dans les déplacements pendulaires depuis et vers la CAPF, **965 habitants se déplacent entre 0 et 7 km pour des motifs de travail, études.**

- **Seulement 4% des actifs font moins de 7 km** entre leur lieu de résidence et leur travail (moins de 30 min à vélo)
- **8% des élèves font moins de 7 km** entre le domicile et leur lieu d'étude.

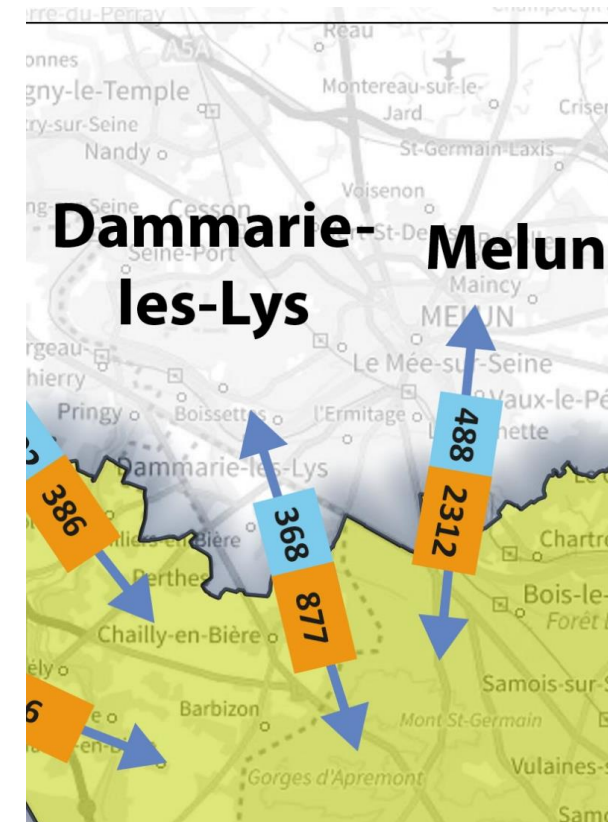
Les enjeux de déplacements à vélo dans ce cas restent restreints. Cependant, sous le spectre de l'intermodalité, vélo+train notamment, les enjeux sont très importants, notamment avec les communes de Avon et Bois-le-Roi.

Flux d'actifs vers et depuis la CAPF

Synthèse Travail – Travail	Depuis la CAPF		Vers la CAPF	
	Trajets effectués		Trajets effectués	
	Nb	%	Nb	%
0 - 2km	5	0%	10	0%
2 - 5km	206	1%	321	3%
5 - 7km	537	3%	597	5%
7 - 10km	1015	5%	1239	11%
10 - 15km	2056	11%	2073	18%
Plus de 15 km	9769	51%	6151	53%
Autres (problème avec la distance)	5480	29%	1212	10%

Flux d'élèves vers et depuis la CAPF

Synthèse Etude – Etude	Depuis la CAPF		Vers la CAPF	
	Trajets effectués		Trajets effectués	
	Nb	%	Nb	%
0 - 2km	0	0%	0	0%
2 - 5km	84	3%	217	4%
5 - 7km	133	5%	562	11%
7 - 10km	354	15%	744	14%
10 - 15km	297	12%	978	19%
Plus de 15 km	1558	64%	2663	52%
Autres (problème avec la distance)	5480	29%	707	14%



Extrait de la carte des flux de la CAPF

Analyse de la demande

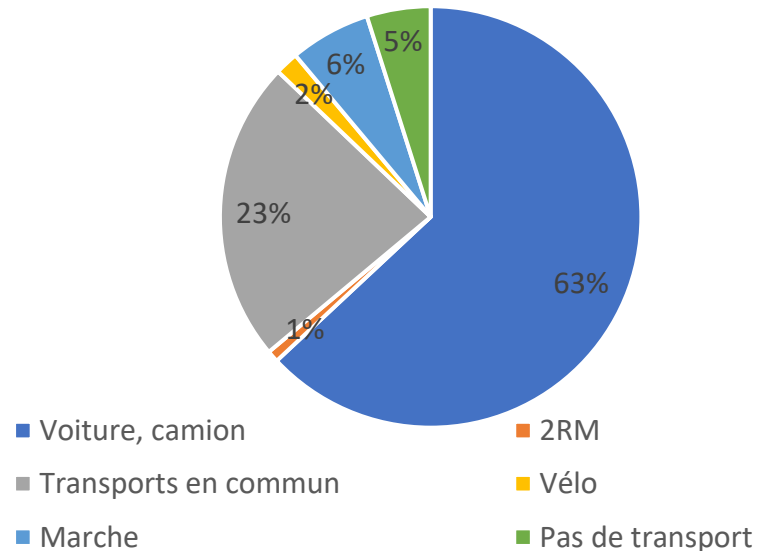
Trajets domicile – travail : prédominance de la voiture

→ **63% des trajets domicile – travail** sont effectués **en voiture**

→ Seulement **1,8%** de ces trajets sont effectués **en vélo**

→ **22% des actifs travaillent et habitent dans la même commune** (pour Fontainebleau, c'est 37%)*

Part modale domicile/travail

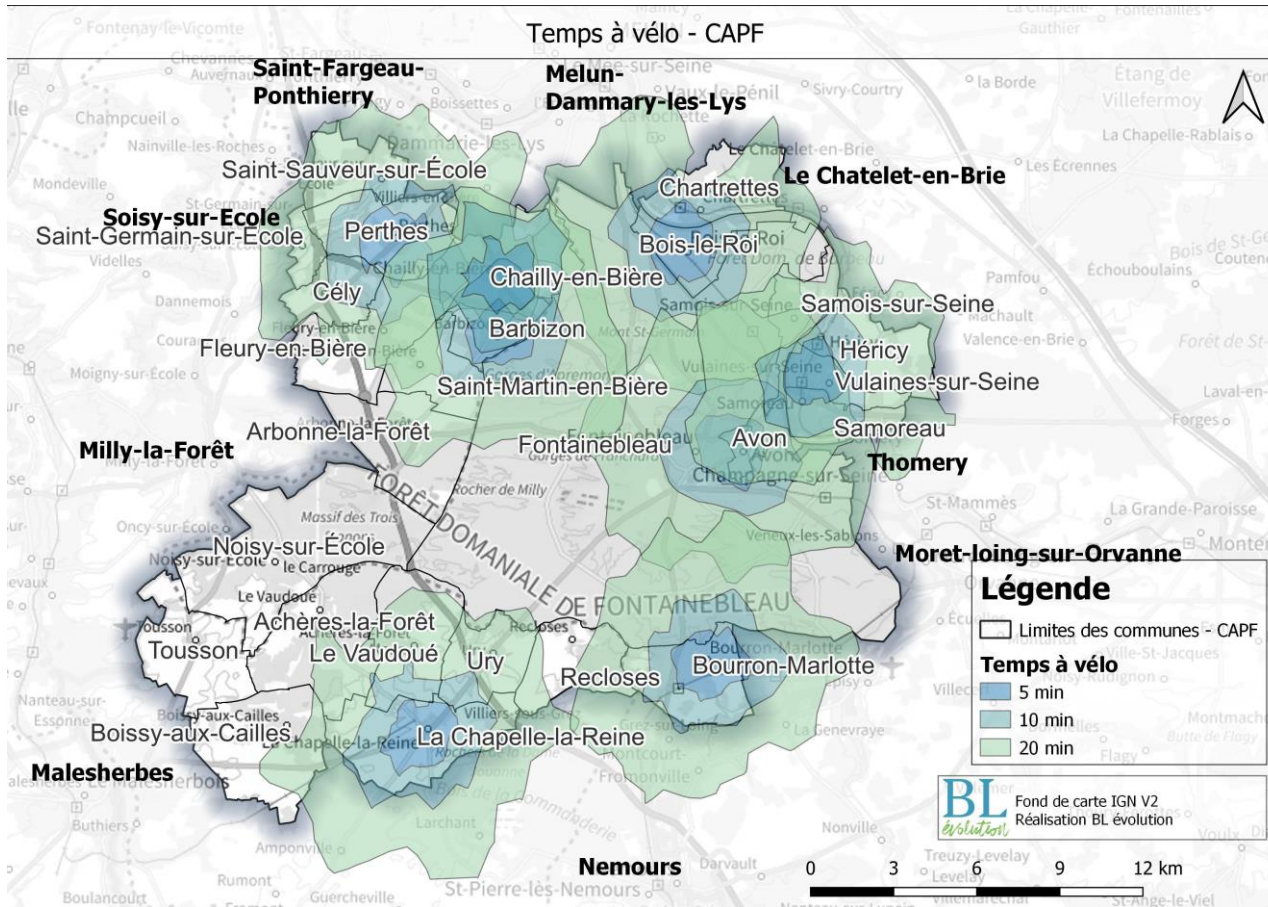


Part modale/mode transport	Voiture	Vélo	Marche
Fontainebleau	50%	4%	15%
Avon	50%	2%	7,1%
Bois-le-Roi	51%	1,5%	2,8%
Chartrettes	64%	0,7%	1,6%
La Chapelle-la-Reine	79%	0,3%	6,1%
Perthes	83%	0,7%	3,1%

Sources : INSEE2019

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Analyse de la demande



Nombre d'habitants à moins de 20 min du centre des pôles principaux

Pôles	5 min	10 min	20 min
Fontainebleau - Avon	14 578	24 842	36 787
Bois-le-Roi - Chartrettes	5 074	8 388	16 443
Perthes	1 676	3 526	13 263
La Chapelle-la-Reine	2 077	2 363	5 767
Barbizon	1 328	3 268	5 772
Chailly-en-Bière	1 594	3 272	9 994
Samois-Héricy-Samoreau	3 609	8 616	31 086

On voit apparaître sur cette carte les principaux points d'intérêt générateurs de trafic du territoire, ainsi que des isochrones. Celle-ci permettent de visualiser la zone couverte en un temps de parcours à vélo donné (ici : 5, 10 et 20 minutes à vélo). Ici, le tracé des isochrones nous montre que **la quasi-totalité des pôles générateurs de trafic se situent dans les pôles du territoire**, et que **près de 22 000 personnes** (soit plus de 2/3 des habitants du territoire), **habitent dans cette zone**. De nombreuses communes se situent à moins de 20 minutes à vélo de l'un des pôles, excepté dans les parties Nord Est et le centre Sud du territoire.

Analyse de la demande

Pôles générateurs de trafic

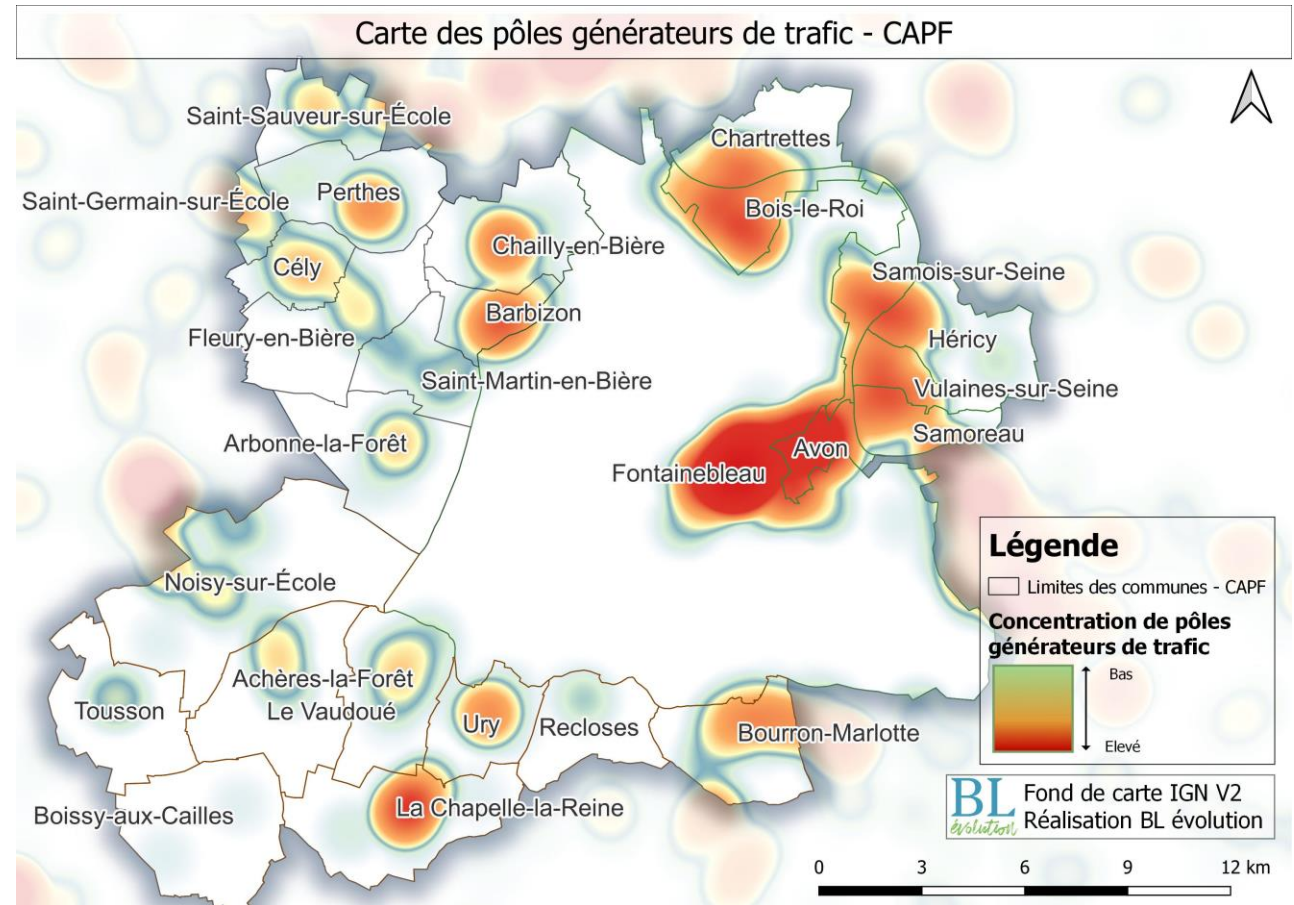
Les pôles générateurs de trafic concernant tous les équipements de services, établissements publics sont répartis par concentration sur la carte ci-après.

Dans un premier temps, on distingue facilement une concentration dominante sur Fontainebleau-Avon, ainsi que sur les communes des bords de Seine. C'est là où l'on retrouve le plus de services et de concentration de population.

Puis, Bois-le-Roi-Chartrettes représente un autre secteur important en termes de services. Les deux communes sont actuellement séparées par un pont qui représente une discontinuité contraignante à vélo.

Enfin, on distingue les pôles secondaires comme La Chapelle-la-Reine, Perthes, mais aussi Barbizon-Chailly-en-Bière où un nombre de services permet des déplacements du quotidien.

Une zone blanche représente la Forêt de Fontainebleau. Elle vient marquer une rupture entre les communes de l'Ouest et du Sud du territoire et Fontainebleau, ce qui représente des distances non-négligeable.



Analyse de la demande

Pôles générateurs de trafic

Pôles	Principaux points d'intérêts
Fontainebleau - Avon	<ul style="list-style-type: none"> Gare : 6753 voyageurs par jour 5 lycées 5 collèges INSEAD, IUT, ISIGE, IEP Tourisme, patrimoine : Château de Fontainebleau, Forêt de fontainebleau, hippodrome, centre-ville Equipements sportifs : CITESPORT, complexes sportifs Centre hospitalier, centre équestre. Une dizaine d'Hotels et chambre-d'hôtes. Salles de spectacles Supermarchés Marché 1 cinéma
Bois-le-Roi	<ul style="list-style-type: none"> Gare : 2 080 voyageurs par jour 1 collège 1 marché 1 hôpital Equipements sportifs : stade, centre-équestre, gymnase, base de loisirs, golf EHPAD 6 hôtels et chambre-d'hôtes
Bourron-Marlotte	<ul style="list-style-type: none"> Gare : 196 voyageurs par jour Equipements sportifs : Ecole de danse, gymnase, stade. Château de Bourron Quelques hôtels et Chambres-d'hôtes
Chartrettes	<ul style="list-style-type: none"> Gare : 89 voyageurs par jour Supermarché Carrefour market Equipements sportifs : Base nautique, complexe sportif ZAE Quelques hôtels et chambres-d'hôtes

Pôles	Principaux points d'intérêts
Héricy-Vulaines-Samoreau	<ul style="list-style-type: none"> 2 Gares : 100 voyageurs par jour par gare (Héricy, Vulaines) 1 collège Equipements sportifs : complexes sportifs, stade ZAE Vulaines/Samoreau Une dizaine d'Hotels et chambre-d'hôtes. Salles de spectacles 2 Supermarchés 2 maisons d'hôtes + camping
La Chapelle-la-Reine	<ul style="list-style-type: none"> 1 gare routière 1 collège Supermarché Bi1 ZAE Equipements sportifs : Terrain de sport 2 gites EHPAD
Perthes	<ul style="list-style-type: none"> 1 gare routière 1 collège Equipements sportifs : stade, tennis Centre médical 1 gite.

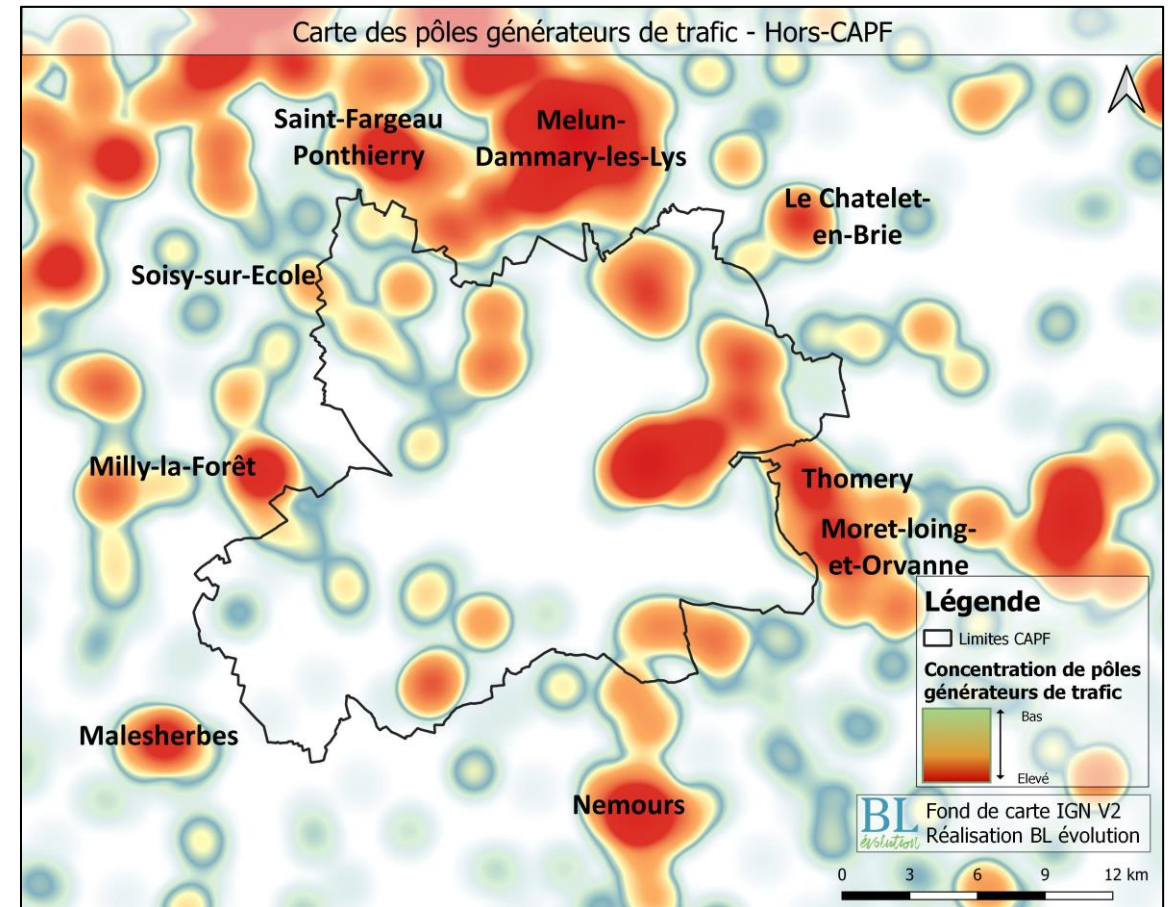
Sources : google-maps.fr

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Analyse de la demande

Pôles générateurs de trafic hors-CAPF

- Hors-agglo, de gros pôles générateurs de trafic peuvent permettre à certaines communes de la CAPF d'y être connecté.
- Pour le pôle Melun-Dammary-les-Lys est accessible entre 5 et 7 km : Chartrettes, Bois-le-Roi, Chailly-en-Bière et Perthes.
- Saint-Fargeau-Ponthierry accessible entre 3 et 6 km : Perthes, Saint-Sauveur-sur-Ecole.
- Soisy-sur-Ecole accessible entre 1,5 km et 6 km : Saint-Germain-sur-Ecole, Perthes, Cély, Fleury-en-Bière, Saint-Martin-en-Bière.
- Milly-la-Forêt accessible entre 4 et 7 km : Noisy-sur-Ecole, Le Vaudoué, Tousson.
- Malesherbes accessible entre 5 et 7 km : Boissy-aux-Cailles, Tousson.
- Nemours accessible à 8 km de Bourron-Marlotte
- Thomery et Moret-loing-et-Orvanne accessible entre 5 et 7 km de Fontainebleau-Avon, Bourron-Marlotte.
- Le Chatelet-en-Brie accessible entre 6 et 7 km de Chartrettes et Héricy.



Surfaces des zones d'activités économiques de la CAPF (CCI)

Zones d'activités économiques

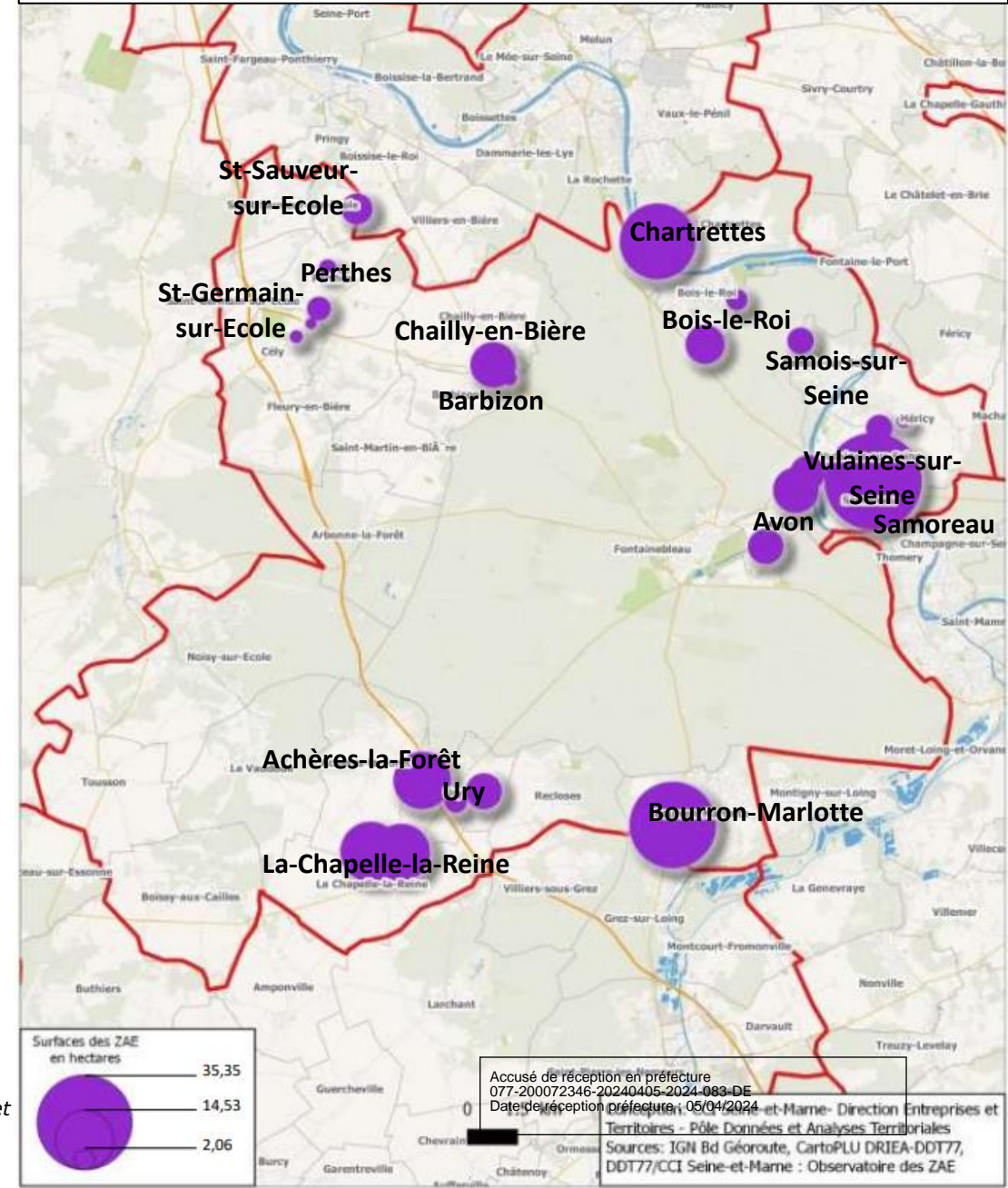
Le territoire de la CAPF en 2021 :

- décomptait **26 Zones d'Activités Economique (ZAE)**,
- avec une prédominance de petites ZAE,
- regroupant environ **310 établissements** et **2 500 salariés**.

15% des effectifs salariés du territoire sont situés en ZAE. Il est donc déterminant de prendre en compte la desserte cyclables de ces espaces s'il l'on souhaite encourager largement le report modal des actifs.

Ces zones d'activités économiques se concentrent principalement le long de la Seine, du nord au sud (Chartrettes à Samoreau). Le sud du territoire est également pourvu, autour d'Achères-la-Forêt et La-Chapelle-la-Reine et Bourron-Marlotte. Au nord, on recense des zones d'une taille plus modestes.

Par ailleurs, la CAPF gère les espaces publics de 8 parcs d'activités économiques dans les communes suivantes : Avon, Bois-le-Roi, Bourron-Marlotte, Chartrettes, La-Chapelle-la-Reine, Samois-sur-Seine, Saint-Sauveur-sur-Ecole et Vulaines-sur-Seine.



Source : Etude de la CCI Seine et Marne pour le PLUI de Fontainebleau, 2021

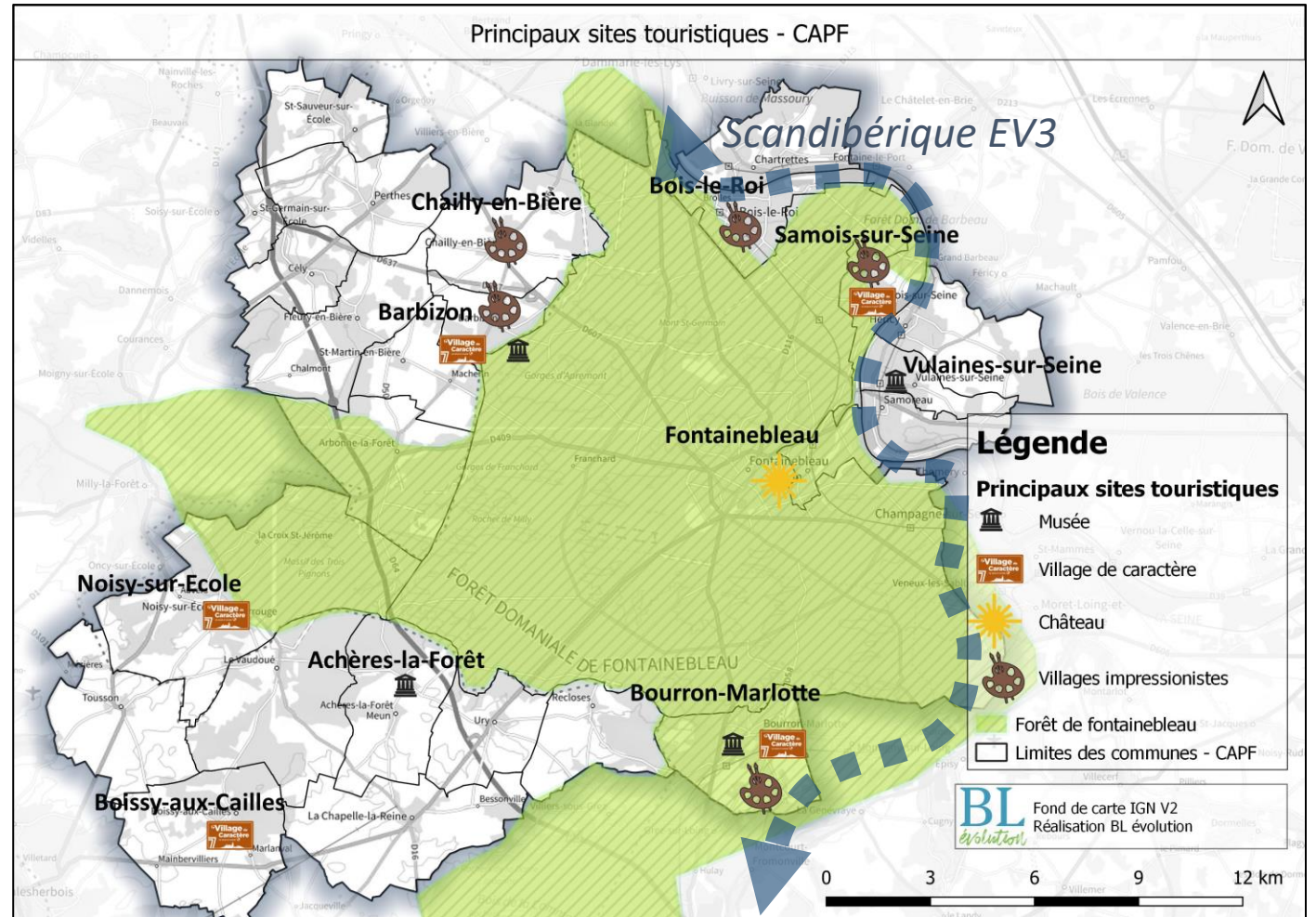
Analyse de la demande

Principaux sites touristiques - CAPF

Le territoire possède de nombreux sites touristiques d'exceptions.

- Élément majeur : la forêt de Fontainebleau, classé forêt d'exception. Site de balades, escalade. Candidature UNESCO.
- La ville de Fontainebleau compte parmi les principaux sites touristiques franciliens. Le château et son parc attirent de nombreux visiteurs ;
- 5 communes classées villages de caractère de la Seine-et-Marne ;
- Quelques musées dont les peintres impressionnistes sont le thème principal ;
- Des itinéraires retraçant le parcours des peintres impressionnistes ;
- L'eurovéloroute EV3 : Scandibérique longeant la Seine à l'Est du territoire.

Tous ces éléments touristiques sont à mettre en cohérence avec le développement des itinéraires cyclables utilitaires. De nombreux habitants souhaitent également se déplacer à vélo sans emprunter leur voiture.

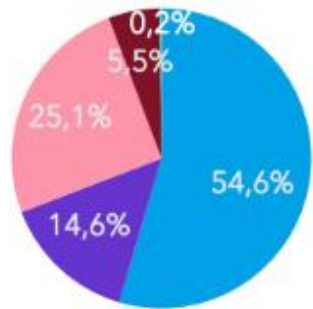


Hébergements touristiques

Le tourisme est un secteur important de l'économie local et qui profite du développement du vélotourisme.

Structures	Nombre de structures	Capacité chambres	Capacité d'accueil
Hôtels classés /non classés	18	791	1 582
Résidences	2	212	424
Gîtes et chambres d'hôtes	194	567	1 118
Camping	2	≈ 80 (emplacements)	≈320
Hostel	1	3	20
TOTAL	282	1 450	3 464
Locations en ligne	647	2 968	8 900

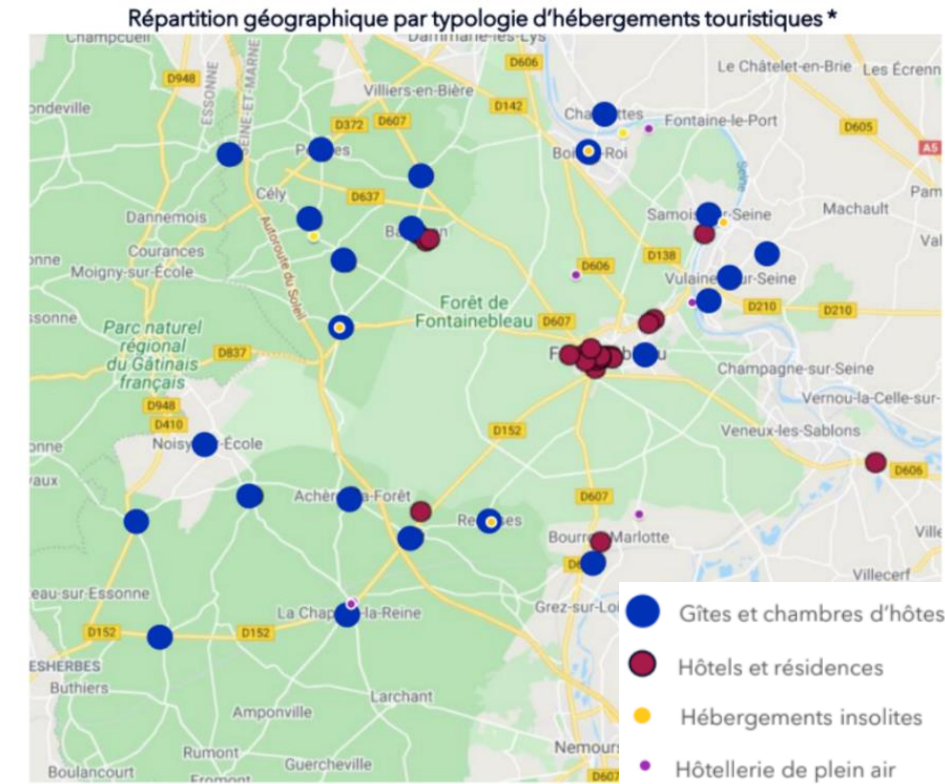
Répartition des hébergements touristiques du Pays de Fontainebleau en 2020 (en %)



On compte ainsi plus de 282 hébergements sur le territoire, sans compter les locations de meublés de particuliers à particuliers (type Airbnb).

Ces hébergements sont concentrés autour de Fontainebleau et de la Seine, mais on constate globale sur tout le territoire.

Ces hébergements accueillent souvent des touristes intéressés par le cyclotourisme mais ne s'estiment pas toujours bien informés des itinéraires sécurisés existants ou possibilités de location. Par ailleurs, ils soulignent souvent le besoin de sécuriser les **accès aux gares** et points d'intérêt touristique



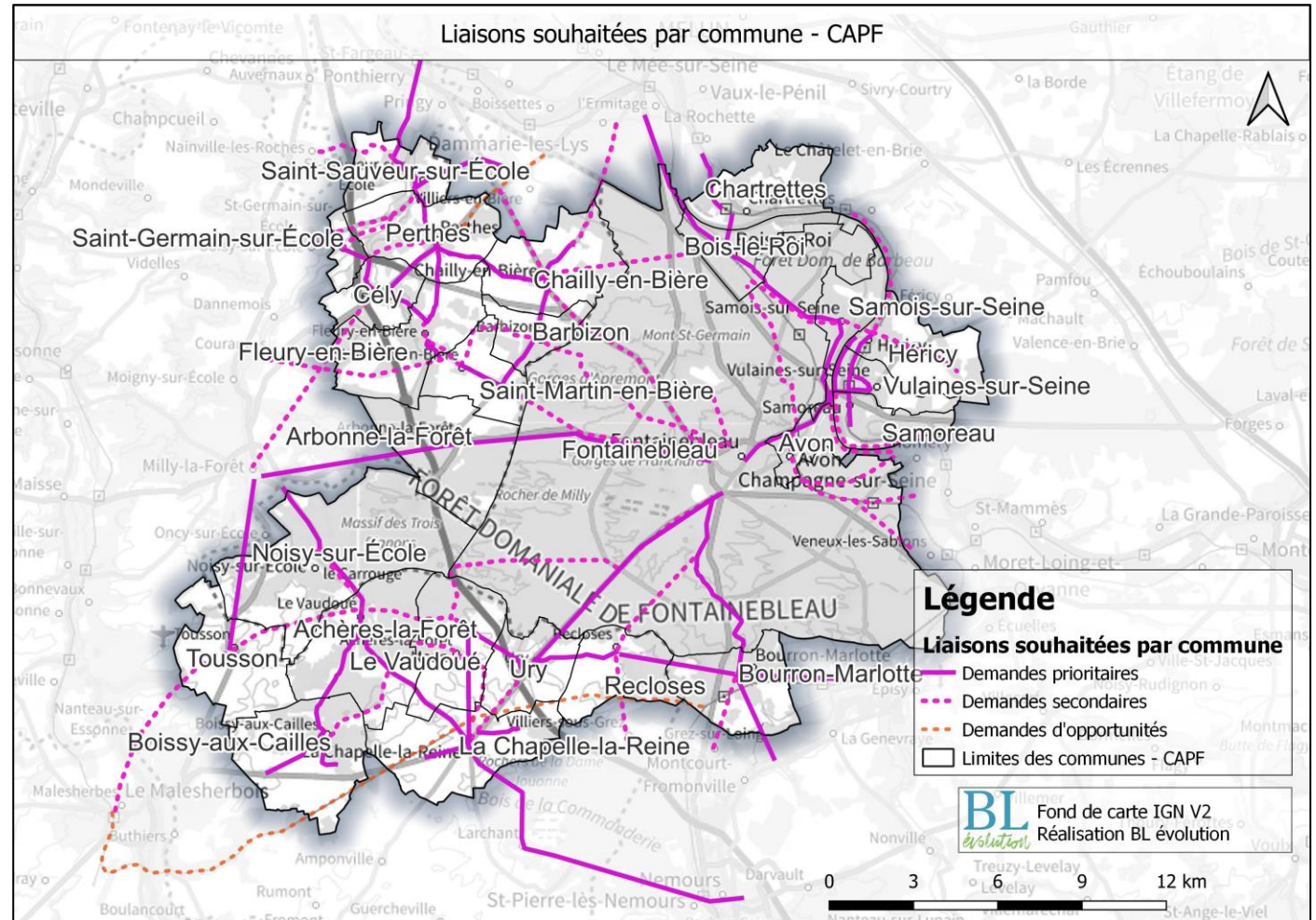
*La taille des points de localisation correspondent au poids de la typologie d'hébergement au sein du Pays de Fontainebleau

Analyse de la demande

Entretiens communes

Lors des entretiens individuels, 21 communes ont fait la demande de liaisons cyclables.

- Des axes prioritaires à proximité des communes (hameaux, communes limitrophes) ;
- Des axes secondaires, des itinéraires plus longs mais qui répondent à des enjeux utilitaires et touristiques ;
- Des itinéraires d'opportunités sur le long terme ou des réflexions d'aménagements ambitieuses.



Analyse de la demande

En Bref

- Des habitudes de mobilités très largement **dominées par la voiture.**
- Des **déplacements domicile-travail important** au niveau intra-communal et dirigés vers Fontainebleau/Avon ou vers les autres pôles du territoire. Plus de 5 000 actifs et élèves vivent et travaillent à Fontainebleau. Fort **potentiel de report modal** des habitants de la CA ou des habitants des EPCI voisins.
- **Des pôles principaux et secondaires très attractifs** avec des services et établissements publics importants.
- **6 gares SNCF** orientées à l'Est et au Nord du territoire avec un potentiel d'intermodalité très important.
- **Des pôles touristiques et de loisirs majeurs** sur tout le territoire où le potentiel du vélo comme mode de déplacement dépasse la question des déplacements du quotidien.

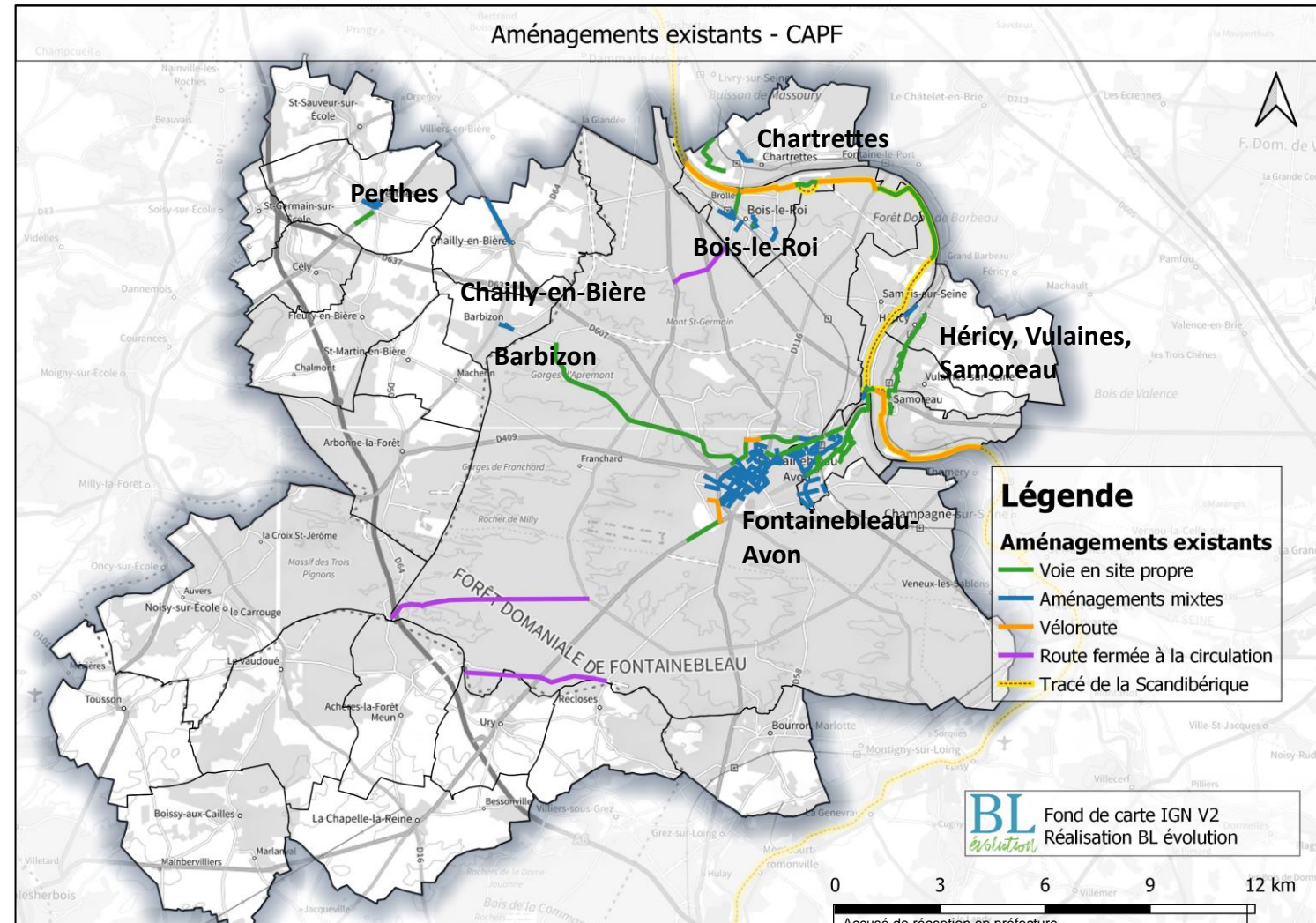
Analyse de l'offre

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Analyse de l'offre – Offre cyclable existante et en projet

La CAPF fait état de **71 km d'aménagements destinés aux vélos**

- **Voie en site propre** : Bandes, pistes cyclables, voie verte, ancienne route forestière carrossable, chemins en site propre.
- **Aménagements mixtes** : Chaucidou, double sens cyclable, bandes de rives multifonctionnelles.
- **Véloroute** : routes partagées et jalonnée avec faible trafic motorisé.
- **Route fermée à la circulation automobile** : Les voitures et véhicules à moteur sont interdits, et de fait ces axes sont réservés aux piétons et cyclistes.

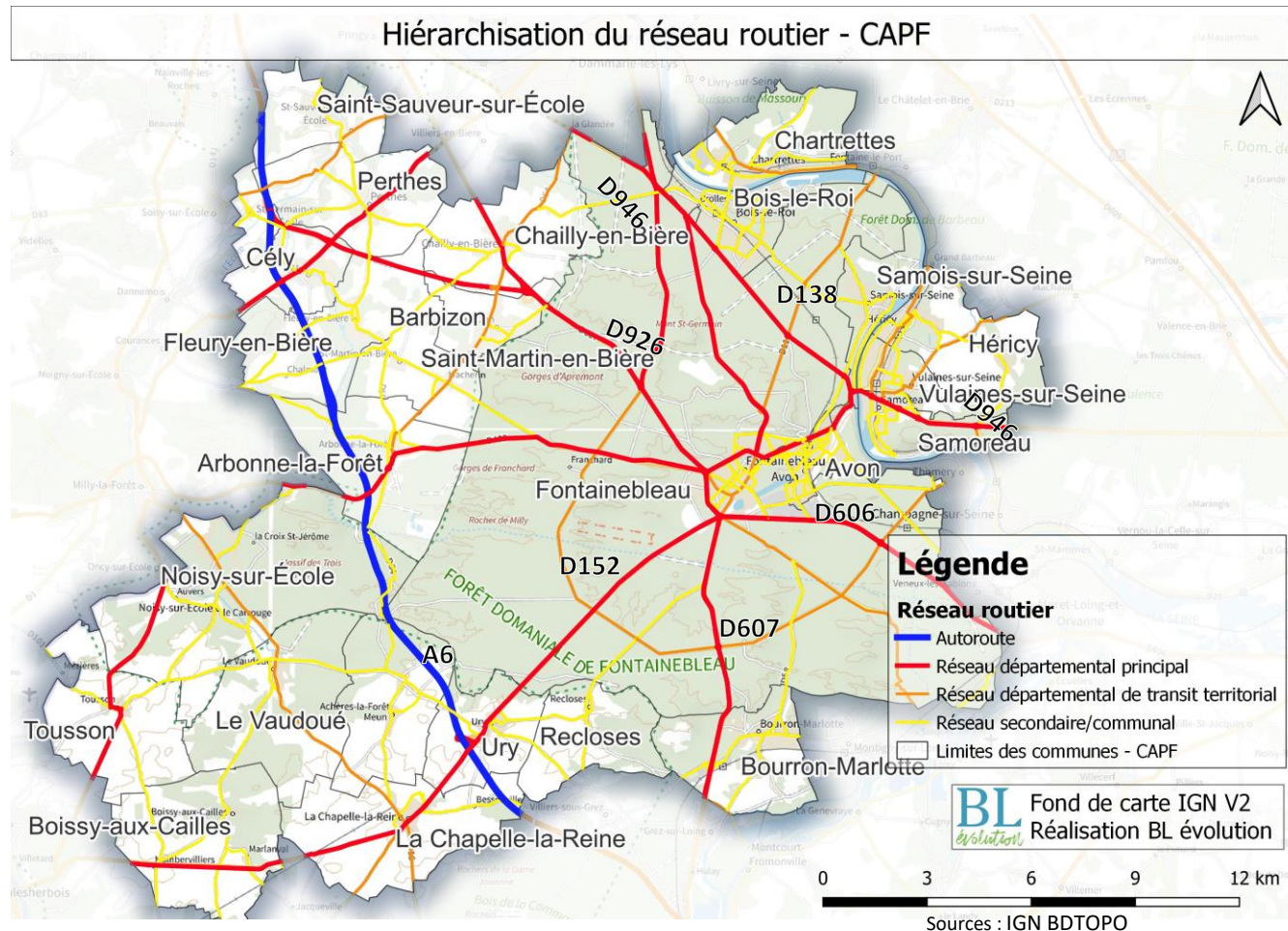


Sources : transport.data.gouv.fr

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Analyse de l'offre

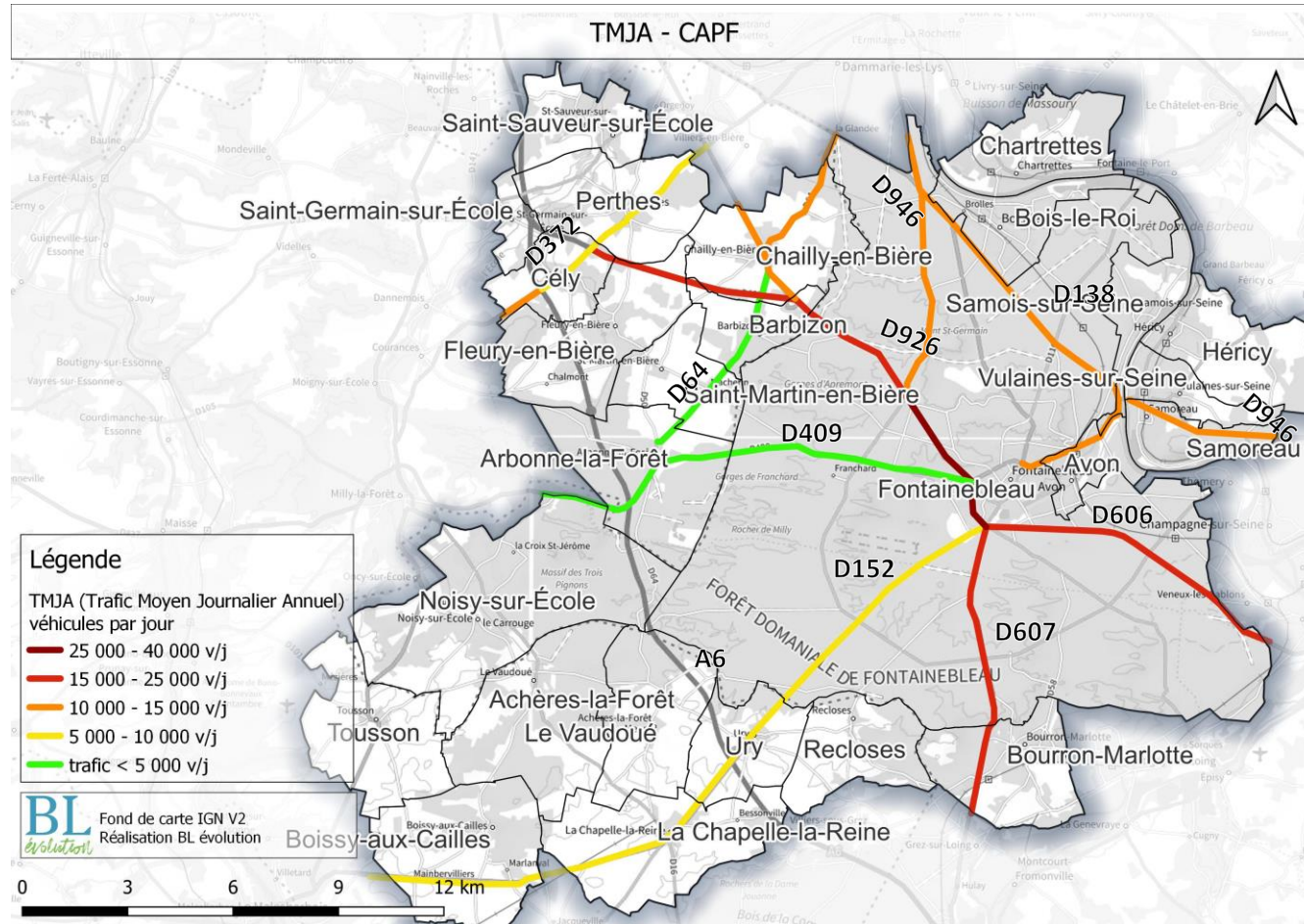
Hiérarchisation du réseau routier



Le réseau routier de la CAPF est hiérarchisé selon plusieurs niveaux :

- **Un niveau régional/national :**
 - L'autoroute A6 est interdite aux vélos et représente des problématiques de discontinuités liées aux franchissements.
- **Un niveau départemental structurant :**
 - La D946, D152, D607 etc. représentent des voies de grandes circulations. Les vitesses y sont élevées >80 km/h et le nombre de véhicules motorisés n'est pas du tout compatible avec des vélos. Pourtant, certaines de ces voies sont autorisées aux vélos et les élus en observent d'ailleurs certains qui par manque d'alternatives, y circulent.
- **Un niveau départemental de transit territorial :**
 - Ces axes routiers restent dangereux et très fréquentés. La circulation à vélo y est également autorisée malgré les risques de sécurité.
- **Un réseau secondaire de desserte et transit locaux :**
 - Enfin, ce réseau représente une diversité d'axes routiers pouvant aller de la route calme à un axe routier anxiogène. Certains sont praticables actuellement dû à leur faible trafic, d'autres nécessitent quand même l'aménagement de pistes cyclables.

Analyse de l'offre – niveau de trafic



Sources : données TMJA Seine-et-Marne

Des niveaux de trafic incompatibles avec la pratique du vélo sur les axes départementaux.

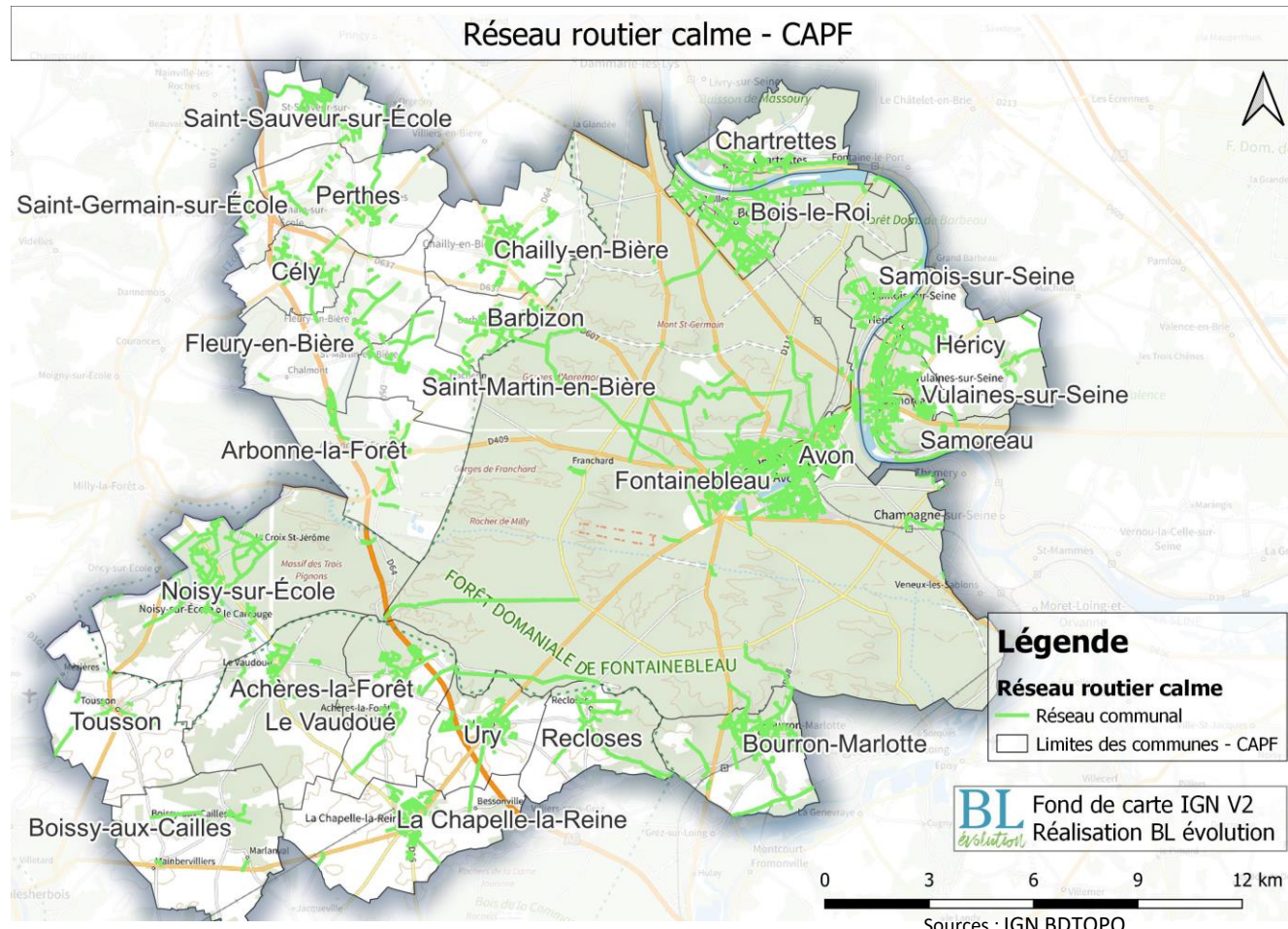
La majorité des axes routiers départementaux ayant fait l'objet de relevés de trafic sont bien au-dessus des possibilités de partage entre les véhicules motorisés et les vélos. Même les axes identifiés en verts à moins de 5 000 véhicules/jour représentent un risque important de partage.

Le CEREMA estime que seules les routes ayant un nombre de véhicules inférieurs à 1000 peuvent être partagées entre véhicules motorisés et vélos / EDPM, à des vitesses inférieures à 70 km/h.

Pour tous ces axes, s'ils sont identifiés comme itinéraires cyclables potentiels, il sera nécessaire d'y aménager une piste cyclable en parallèle. Pour les itinéraires traversant la forêt et particulier les secteurs classés « Forêt de protection » une certaine prudence est néanmoins à adopter sur la faisabilité de nouveaux aménagements.

Analyse de l'offre

Réseau routier de desserte locale



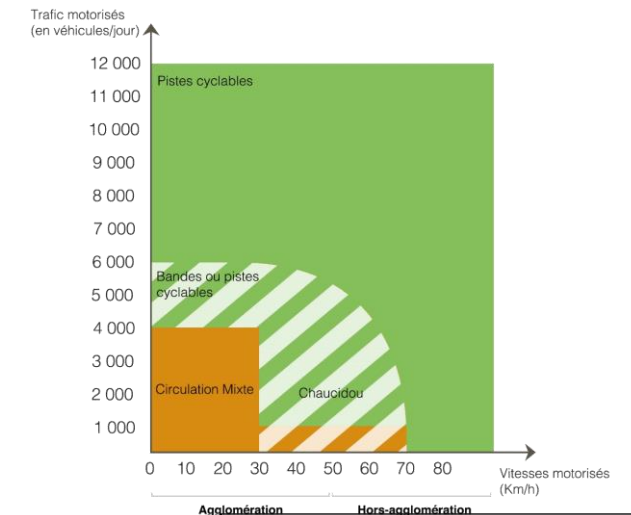
Sources : IGN BDTOPO

On peut observer que le réseau secondaire, sur lequel une circulation à vélo peut être aisément envisagée, constitue un maillage déjà satisfaisant du territoire.

Ce réseau devra faire l'objet d'une analyse plus approfondie pour déterminer :

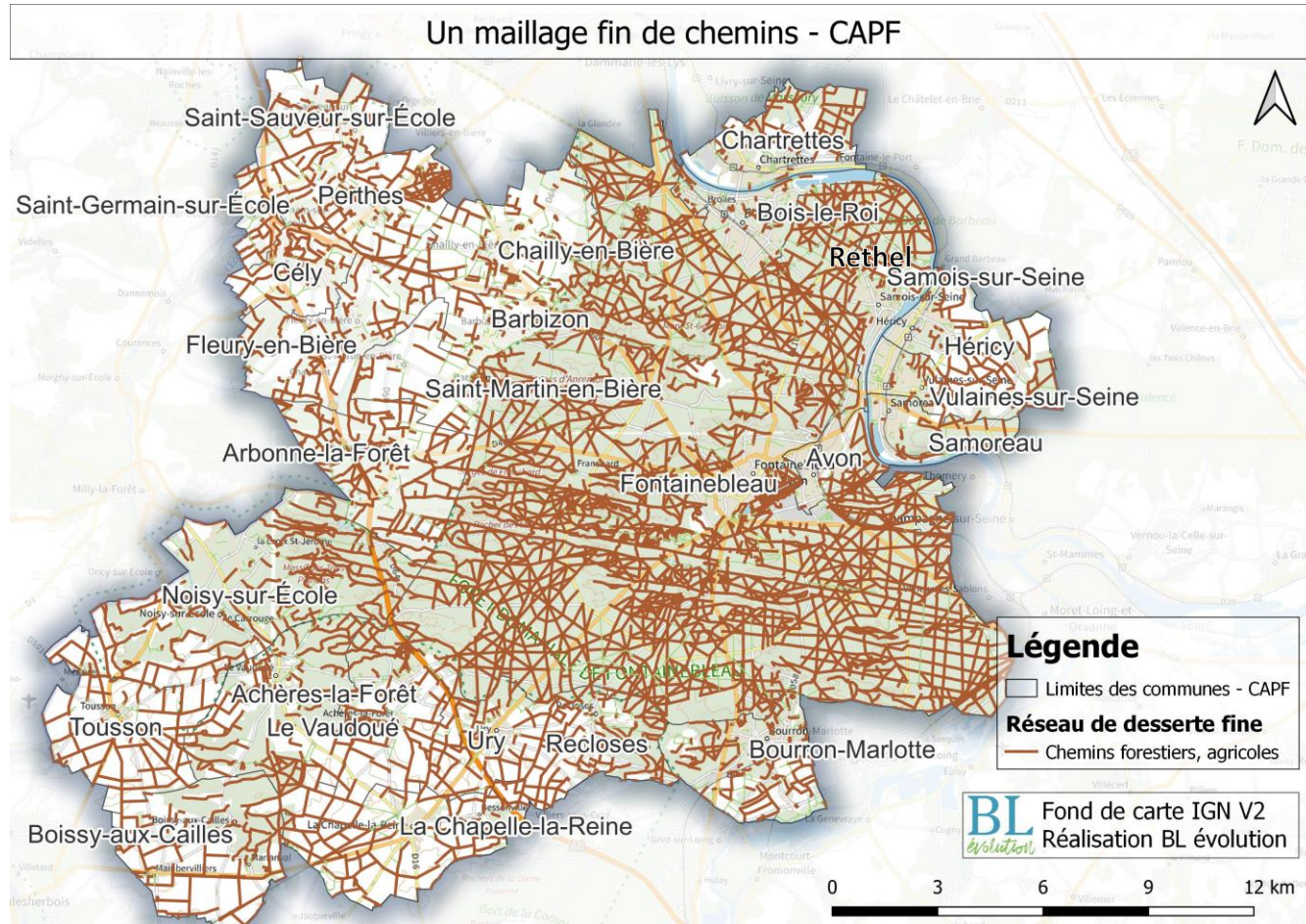
Les axes à enjeu ;

Les aménagements à réaliser sur ces axes, qui seront à effectuer selon plusieurs critères : largeur de voirie existante, trafic, vitesse de circulation, potentiel de report modal vers le vélo.



Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Analyse de l'offre



Sources : IGN BDTOP

Le réseau routier de la CAPF est également complété par un maillage très fin de chemins agricoles, chemins forestiers. Certains de ceux-ci peuvent être utilisés pour des trajets utilitaires interbourgs (liaisons plus directes et/ou évitant une route inadaptée), ou pour rejoindre un itinéraire cyclable, et d'autres pourraient constituer des boucles loisir.

Ils sont en général adaptés à des vélos de type VTT/VTC, et peuvent vite devenir gras par temps humide. Ils hébergent par ailleurs un trafic de tracteurs, engins forestiers. Pour une utilisation cyclable accrue, il sera dès lors primordial de travailler en coopération avec l'ONF et les agriculteurs du territoire pour assurer une cohabitation apaisée et trouver un revêtement accessible à tous.

Afin d'améliorer la praticité d'utilisation de ces chemins, la mise en place d'une signalétique pourrait être intéressante.

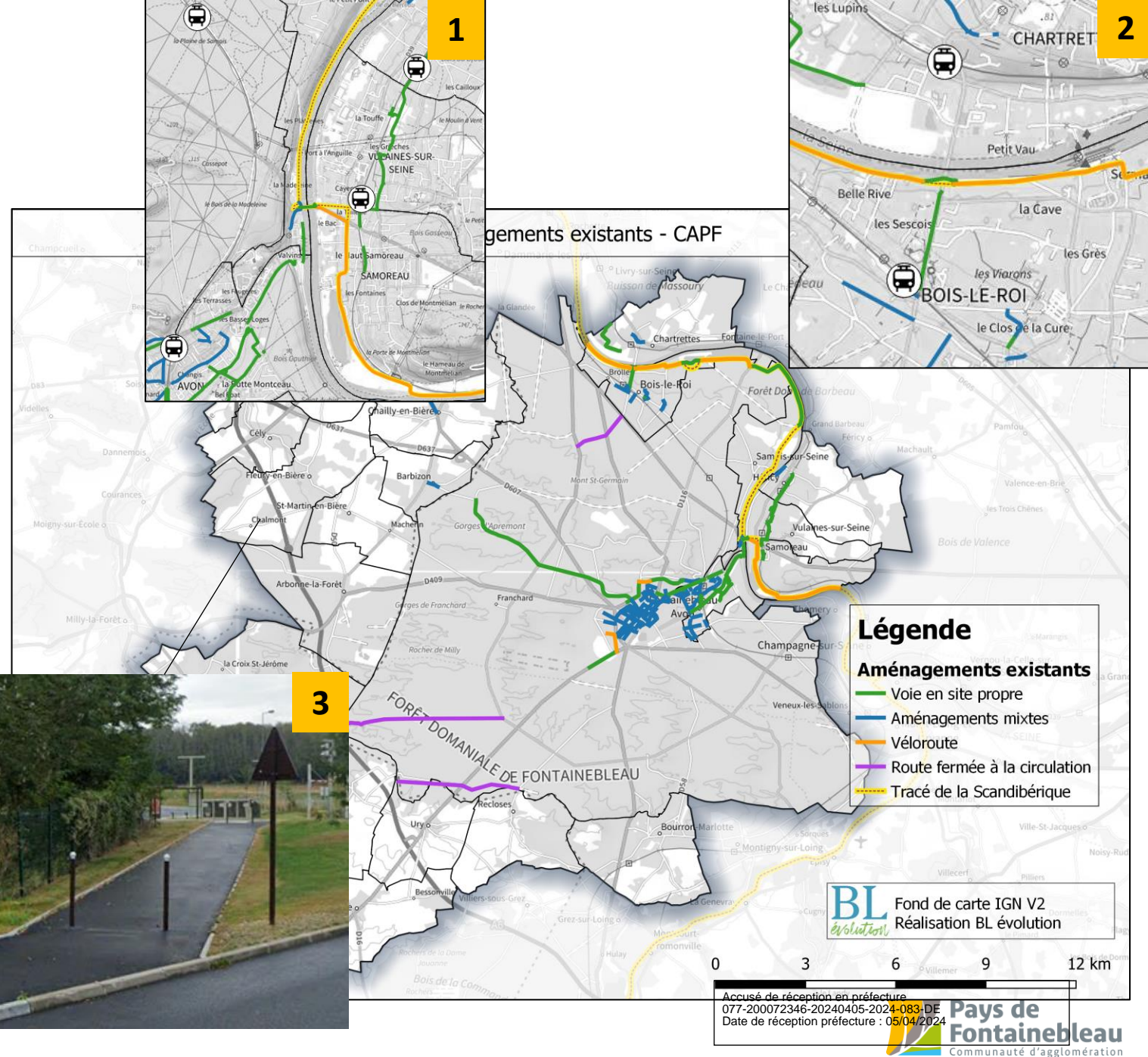
Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Analyse de l'offre Intermodalité

Le développement du vélo doit être pensé en complémentarité avec d'autres modes de transports, en particulier le train et le covoiturage. Assurer l'intermodalité nécessite non seulement des aménagements sécurisés pour accéder à la gare ainsi que des solutions de stationnement sécurisés pour de longues durées.

Aménagements : Sur les 7 gares SNCF du territoire, 4 d'entre elles sont desservies actuellement par des aménagements cyclables (Fontainebleau-Avon, Vulaines-sur-Seine, Héricy, Bois-le-Roi – Voir Zooms 1 et 2). L'aire de covoiturage de Cély n'est, elle, desservie par aucun aménagement spécifique depuis le centre-ville, bien que son accès direct depuis la D372 soit sécurisé (Zoom 3).

Stationnement : La plupart des gares sont équipées de stationnement vélo (voir slide 58). Seules les gares d'Héricy et Chartrettes n'en sont pas pourvues. L'aire de covoiturage de Cély est équipée de 4 box individuels sécurisés.

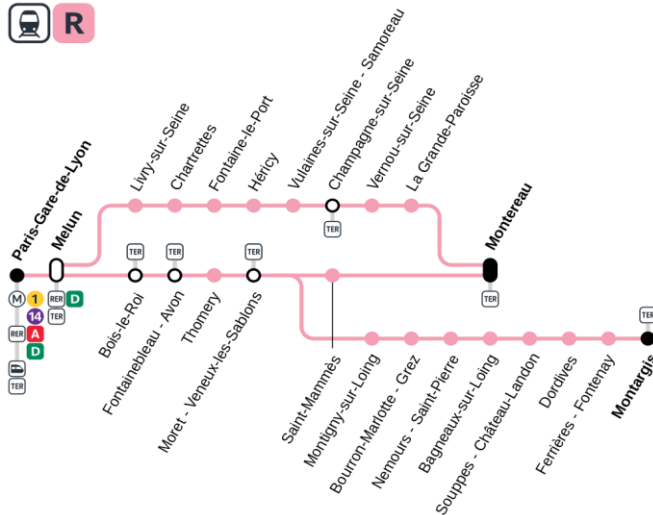


Analyse de l'offre

Offres de services liées à la mobilité

Transports en commun – réseau ferré :

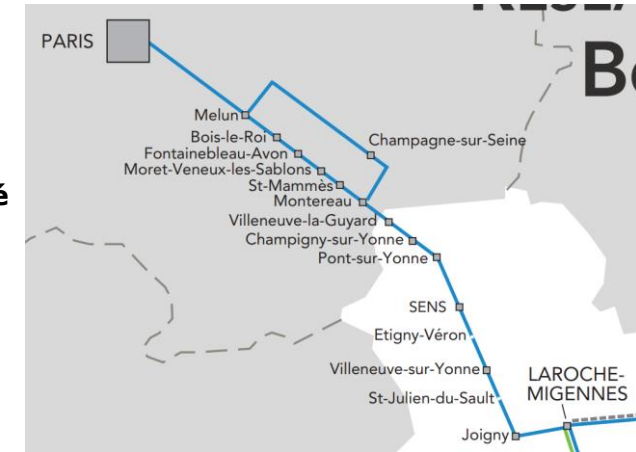
- **Ligne R**
 - Bois-le-Roi et Fontainebleau-Avon sont les gares principales : fréquence entre 15 et 30 min.
 - Bourron-Marlotte se situe dans la continuité des deux premières gares mais sur la branche de Montargis avec un train par heure.
 - Chartrettes, Héricy, Vulaines-sur-Seine-Samoreau sont sur une branche indépendante entre Melun et Montereau. Fréquence entre 30 min et 1h.



A vélo et pour éviter des grandes distances, le transilien peut combler les discontinuités. Les vélos non-pliants y sont interdits en heure de pointe mais la plupart des gares sont aménagées avec du stationnement.

- **Ligne TER Bourgogne Franche Comté Paris / Laroche-Migennes**

Dessert les gares de Fontainebleau-Avon et Bois-le-Roi, avec un passage toutes les heures environ.



Réseau de bus

Malgré sa dominante rurale, la CAPF dispose d'un réseau de transports en commun plutôt développé dû à sa position géographique et au rabattement vers les gares ferroviaires de transport lourd.

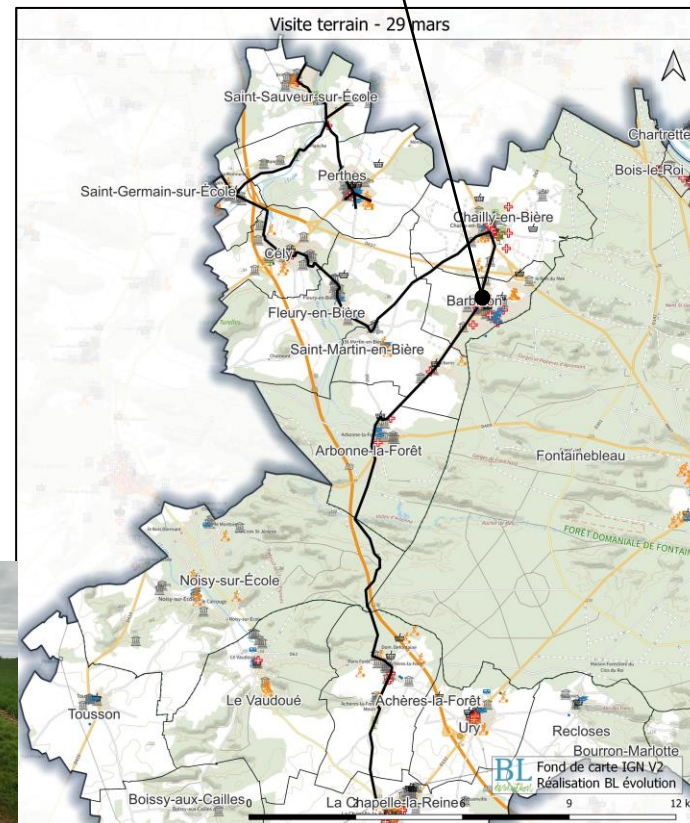
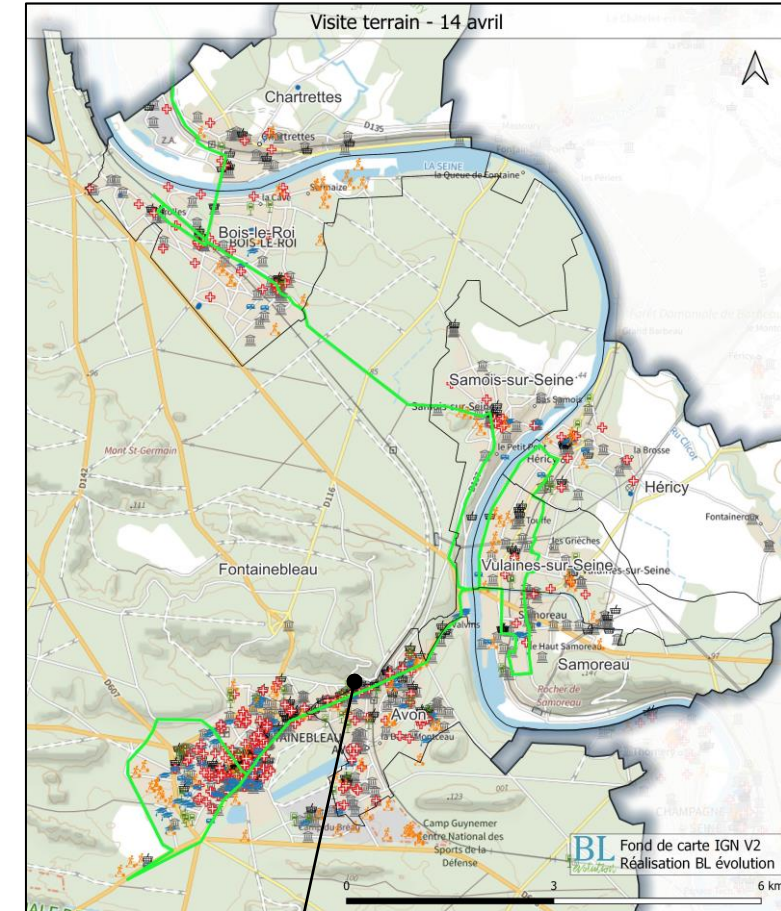
Les réseaux sont décomposés en plusieurs entités et divisés en secteurs :

- Réseau Aerial (Avon, Fontainebleau, Héricy, Samois-sur-Seine, Samoreau, Vulaines-sur-Seine). Il est composé de lignes express, du réseau de bus de Fontainebleau et de lignes complémentaires entre les communes.
- Secteur Perthes : essentiellement utilisé pour desservir les établissements scolaires. Un TAD est également en fonctionnement.
- Secteur Bois-le-Roi-Chartrettes : vocation à desservir les établissements scolaires et les gares ; TAD.
- Secteur La Chapelle-la-Reine : desserte des établissements scolaires et communes du secteur. Lignes vers Fontainebleau/Avon mais également Malesherbes ; TAD.
- Réseau Still (Avon, Bourron, Fontainebleau)
- Seine-et-Marne Express (Fontainebleau, Bourron) : liaison entre Melun/Fontainebleau et Nemours.

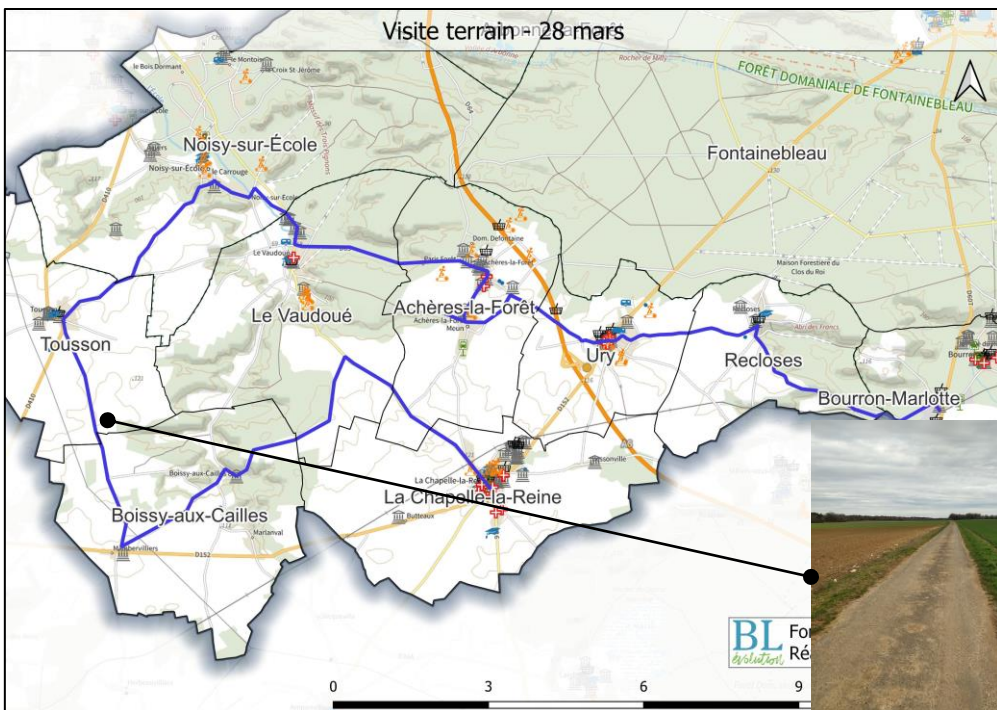
Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Visite terrain

Pendant **3 jours**, nous avons parcouru tout le territoire à vélo afin de découvrir l'aspect morphologique, les pôles générateurs de trafic et les liaisons potentielles entre communes. Grâce à un parcours réalisé par secteur, nous avons pu relier les **26 communes du territoire et réaliser plus de 407 photos**.



Adressé de réception en préfecture
07/2022/2346/20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024



Analyse de l'offre : le réseau cyclable existant

Pont de Valvins : Samois-sur-Seine



Encorbellement du pont de Valvins – création d'une voie verte.

A améliorer :
Connexion de part et d'autre.
Côté Avon,

Voie douce Avon.



Piste cyclable étroite permettant de rejoindre Avon et Fontainebleau jusqu'au Château.

A améliorer : Son accès est difficile et le revêtement n'est pas adapté à une pratique du quotidien. Un peu plus haut, des racines et cailloux viennent compliquer davantage la pratique.

Rue des Vazaniers – Vulaines-sur-Seine



Aménagement continue traversant les 3 communes de la rive droite.

A améliorer :
Rétrécissement important au niveau du tunnel, élargissement à prévoir.

Chemin de Bornage – Fontainebleau



Voie verte récemment créée sur le chemin de bornage. Il permet notamment de relier le nord de Fontainebleau à la gare d'Avon.

A améliorer : Traversées de Grands axes. Le revêtement est récent mais un entretien important doit être réalisé afin de conserver un niveau de confort élevé.

Source : visite terrain, © Crédit photo : BL évolution

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Analyse de l'offre : le réseau cyclable existant

Grande rue - Barbizon



Double sens cyclable dans la rue commerçante de Barbizon
A améliorer :
Signalisation horizontale à développer. Panonceau « sauf vélo » manquant sous le sens interdit.

Allée des écoles – Bourron-Marlotte



Zone piétonne (rues aux écoles) permettant aux enfants d'avoir un espace apaisé et de sécuriser les déplacements des enfants jusqu'aux parkings environnants.
Nous encourageons chaque municipalité à développer ce principe dès que possible, quitte à modifier le plan de circulation si besoin.

Rte Marie-Thérèse – Barbizon



Route forestière interdite à la circulation motorisée.
A améliorer :
Institutionnaliser la voie verte et améliorer le jalonnement.

Rue de Milly - Perthes



Voie verte très récente permettant de connecter les maisons la longeant vers le centre-bourg.

A améliorer : Elle sera à connecter à d'autres aménagements à venir dans son prolongement. Le revêtement en stabilisé demande beaucoup d'entretien et peut être vite abimé et salissant pour du déplacement du quotidien.

Source : visite terrain, © Crédit photo : BL évolution

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Analyse de l'offre : dispositifs de ralentissements

Rte de Saint-Germain – Cély.



Chicanes avec By-pass vélo.
Ces dispositifs permettent une priorisation au vélo, tout en faisant ralentir les véhicules motorisés.

D50 - Saint-Sauveur-sur-Ecole



Radars pédagogiques ayant un effet sur la circulation et permet également de mesurer le trafic et la vitesse moyenne des véhicules.

Rue de Fontainebleau – Saint-Germain-sur-Ecole



Coussins berlinois permettant un passage des vélos de part et d'autre du ralentisseur.

C2 – Chailly-en-Bière



De nombreuses communes ont généralisé le 30 km/h au sein de la CAPF, simplement en apposant le panneau en entrée d'agglo.

A améliorer : Ambiguïté sur cette généralisation car les anciennes zones 30 sont encore signalées à l'intérieur des bourgs. Répéter au sol la zone 30 régulièrement.

Source : visite terrain, © Crédit photo : BL évolution

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Analyse de l'offre : points noirs, discontinuités

D24 - Perthes



Les ponts représentent un goulot d'étranglement anxiogène pour les cyclistes. Lors d'un aménagement cyclable, ils sont également à prendre en compte (encorbellement, passerelles).

D116/Rte du Charme brûlé- Fontainebleau



Traversée cyclable à signaler, à sécuriser. La D116 est une voie routière structurante avec des vitesses élevées, ce qui pose un problème de sécurité.

A améliorer : La traversée de cet axe devra être sécurisée lors d'un aménagement potentiel Bois-le-Roi - Samois.

D607/Rte de Nemours – Bourron-Marlotte



Traversée non aménagée pour les vélos. Axe majeur du territoire.

A améliorer : Possibilité de créer un cheminement jusqu'à l'abribus et traversée à feux.

Chemin de Mont A. Grillons - Ury



Tunnel passant sous l'autoroute, sombre et étroit qui représente un passage potentiellement anxiogène pour les cyclistes.

A améliorer : Lors de la création d'un tunnel, penser à créer une ouverture comprenant les modes actifs. Pour réadapter ce tunnel, à minima, installer un éclairage.

Source : visite terrain, © Crédit photo : BL évolution

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Analyse de l'offre : points noirs, discontinuités

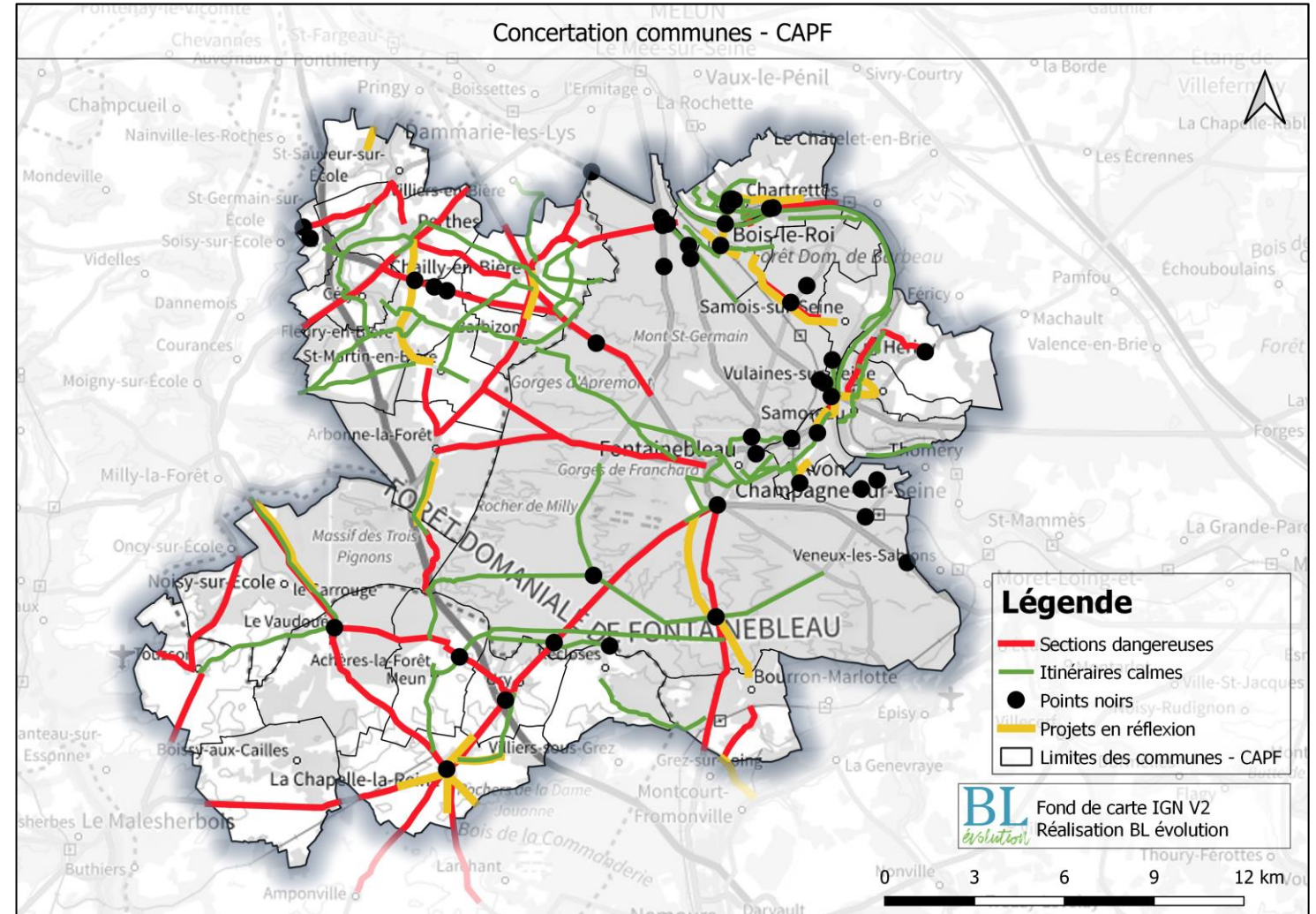
Les communes ont pu être concertées à plusieurs niveaux :

20 entretiens individuels afin de comprendre le contexte de chaque territoire et relever les demandes de liaisons à vélo ;

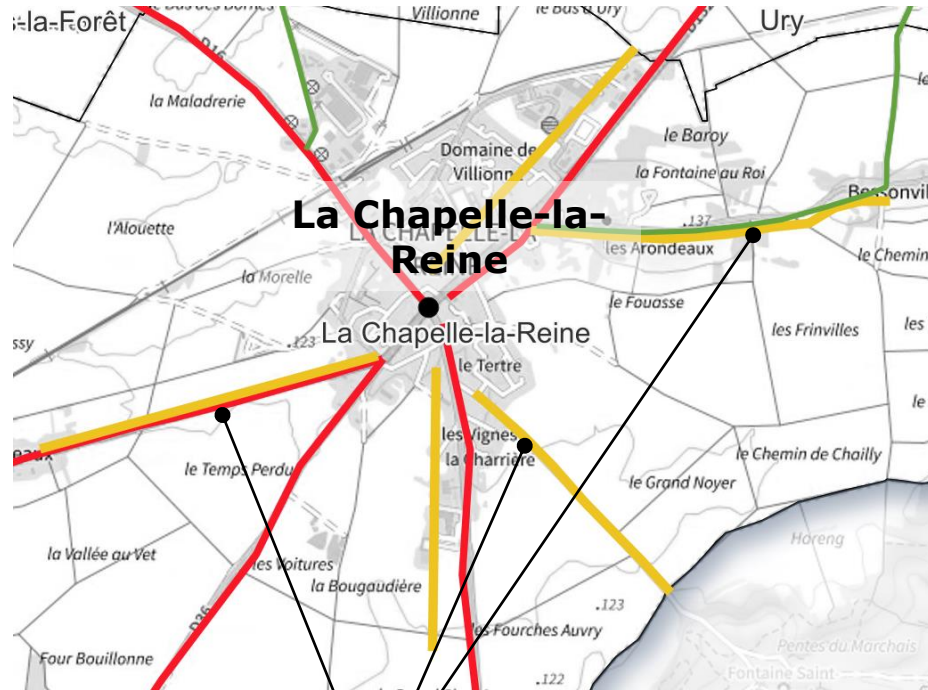
3 concertations par secteur (La Chapelle-la-Reine, Perthes, Fontainebleau/Avon). La carte ci-après est le fruit de ces concertations et quasiment toutes les communes étaient représentées. Voici une synthèse des échanges :

- La majorité des communes exprime une pratique actuelle de loisirs et une pratique souhaitée utilitaire, tout en continuant de développer les pratiques actuelles.
- Sur la carte, chaque personne a pu exprimer sa perception sur les sections dangereuses (rouge), ainsi que les points noirs, les itinéraires cyclables en projet (jaune) et les itinéraires calmes à valoriser pour le vélo (vert). Malgré quelques désaccords relatifs à des pratiques du vélo souvent différentes, nous pouvons observer que la majorité des liaisons dangereuses sont situées sur les axes routiers principaux. Les itinéraires calmes à valoriser sont situés sur des routes communales, voies forestières et routes départementales avec un faible trafic. Les points noirs, très nombreux sont majoritairement des traversées d'axes départementaux dépourvus d'aménagements, de discontinuités cyclables rendant parfois impossible la pratique du vélo.

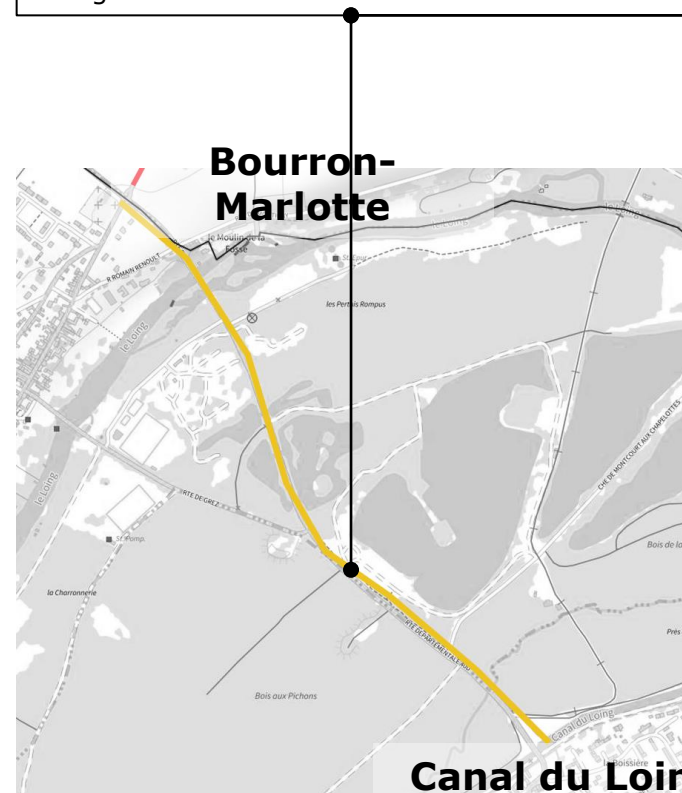
Dans chaque atelier, les participant.e.s étaient enjoué.e.s et volontaires. Des lignes de désir ont été tracées afin de constater les liaisons souhaitées par chaque commune. Cette carte sera présentée dans la synthèse des enjeux, à la fin du diagnostic.



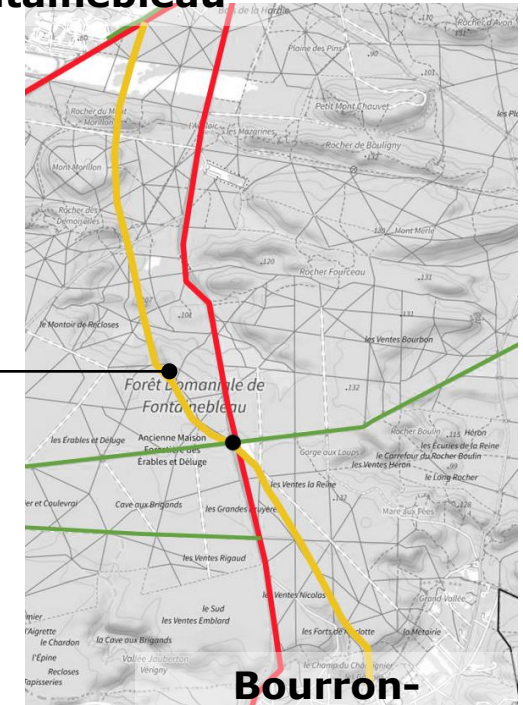
Analyse de l'offre – axes en réflexions



Projet de liaison via ONF : Bourron-Marlotte – jusqu'au grand parquet-Fontainebleau / Liaison Bourron-Marlotte jusqu'au canal du Loing.



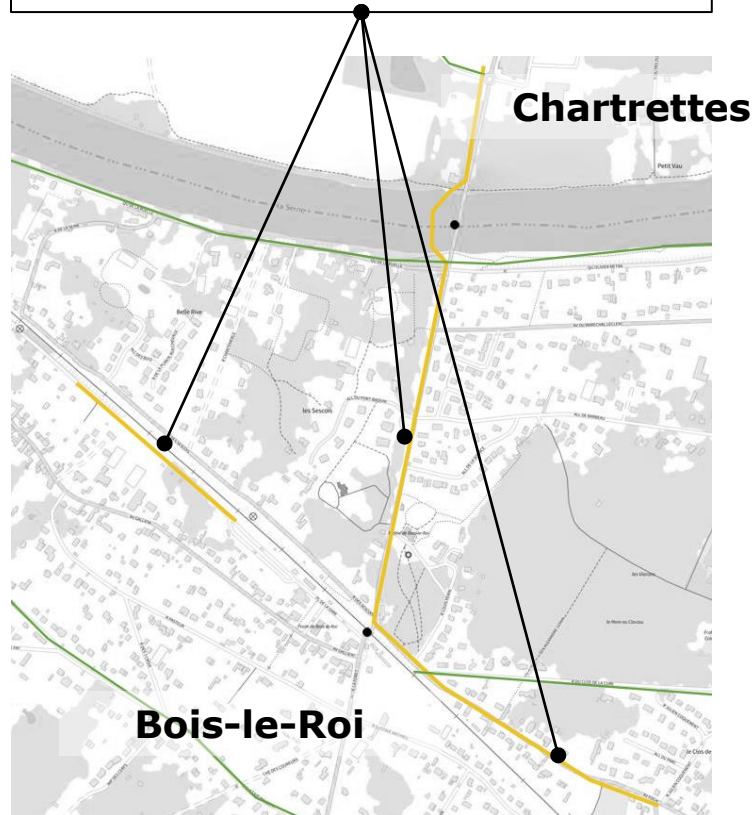
Grand parquet - Fontainebleau



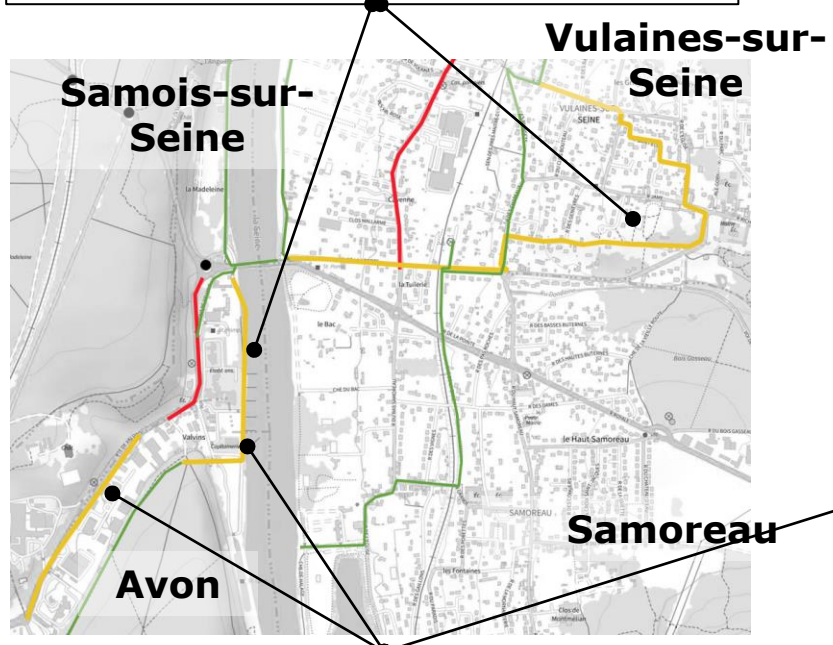
Réflexions sur les axes suivants : Buteaux - La Chapelle-la-Reine (D152) / La Chapelle-la-Reine - Fontaine Saint-Bernard via le chemin des Vallées / La Chapelle-la-Reine - Bessonville via la rue du Château-d'eau.

Analyse de l'offre – axes en réflexions

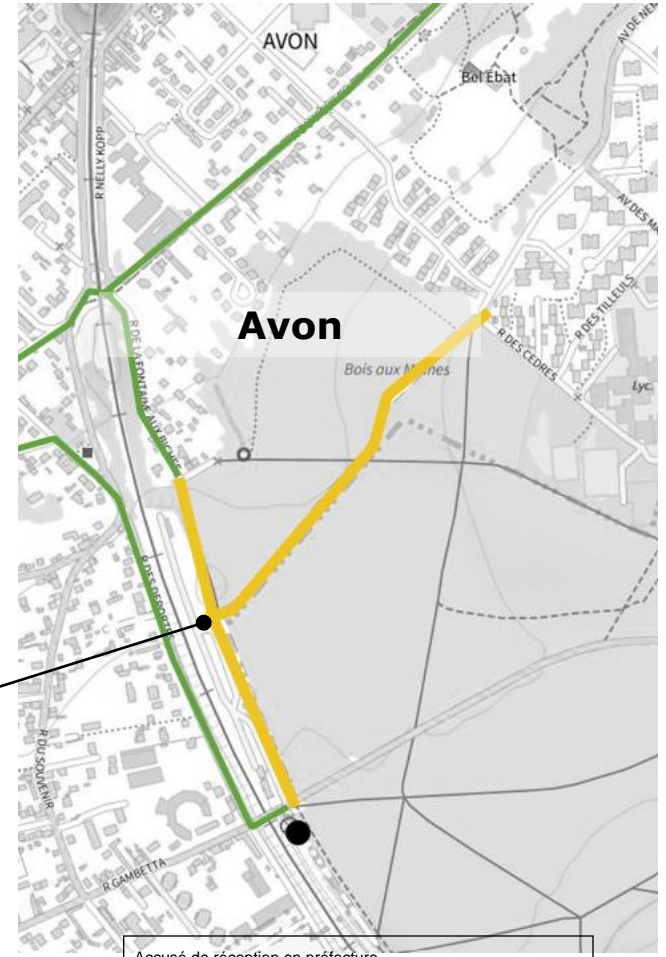
Réflexions déjà actives sur la liaison Chartrettes – Bois-le-Roi via la D115 / Projets d'aménagements cyclables à Bois-le-Roi rue de Bellevue ainsi que sur l'Avenue du Maréchal Foch.



Sur la ville de Samois-sur-Seine, projets de liaisons du pont de Valvins jusqu'à la voie douce d'Avon. Actuellement problèmes de parcelles privées. Liaison en projet côté Samoreau/Vulaines du Pont de Valvins, jusqu'à la bande cyclable de la rue des Vazaniers.

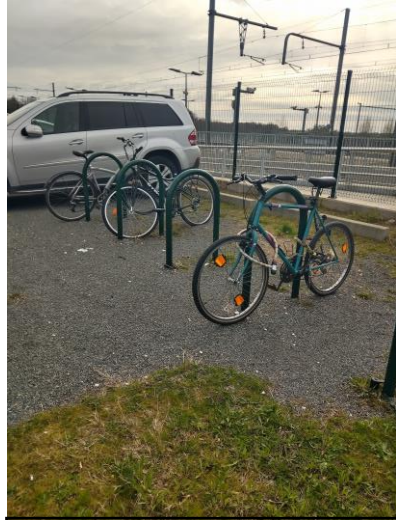


A Avon, plusieurs projets en réflexions de liaisons, notamment sur l'Avenue de Valvins mais également au niveau de la capitainerie. Un autre projet d'itinéraire cyclable entre la rue des Cèdres jusqu'à la rue Gambetta et la rue de la fontaine aux biches.



Analyse de l'offre – Stationnement vélo

Encore peu de stationnement existant sur le territoire : un axe d'amélioration important



Gare de Bourron-Marlotte



Ecole de Meun



Consigne IDFM, Bois le Roi.



Le Vaudoué

Si nous avons pu observer plusieurs stationnements vélos lors de notre visite terrain, ceux-ci sont **très peu présents sur le territoire**. L'existant est cependant **généralement bien placé** (arceaux proches des commerces, abri dans les écoles, consignes sécurisées en gare). **Beaucoup de points d'intérêt importants restent dépourvus de stationnements, ou de stationnements datés**. Ces points (points culturels, sportifs, supermarchés et autres commerces, etc.) **devront être équipés en priorité**.

Quel type de mobilier privilégié ?

Pour permettre une sécurisation complète du vélo, deux à trois points d'attaches (roues + cadre) sont nécessaires. Ainsi, les arceaux sont à privilégier vis-à-vis des racks à vélo ou des pinces roues (qui peuvent également entraîner des dégradations de la roue du vélo).

Pour les équipements où le vélo a vocation à stationner plusieurs heures (hors commerces), un abri permet également de protéger le vélo des intempéries.

Pour des stationnements plus longs (intermodalité) une sécurisation supplémentaire est nécessaire (casier fermé).



Arceaux



Abri + Ar

Sources : Visite terrain

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Stationnements vélos – estimation des besoins

Espace public, commerces

Écoles, entreprises

Gare, résidence

Quelques minutes

Quelques heures

Une journée ou plus

Arceaux

(3 points d'attache)

Abri + Arceaux

(protégé des intempéries)

Box vélo

(protégé des intempéries)

Abri Sécurisé

(espace sécurisé du vol et des intempéries)



100 €/arceau (2 places)



5000 €/abri (10 places)



6000 €/abri (5 places)



20 places 30 000 €/abri

Analyse de l'offre – Stationnement vélo gares

Une offre de stationnement intermodale est existante et en développement. Les projections de doubler le stationnement en gare d'Avon nous semblent moyennement ambitieuses alors même que le stationnement existant est saturé. Calculer un taux de 5 à 10% de voyageurs total de la gare est recommandé et pratiqué dans les villes ayant développées le vélo massivement. IDFM finance à 100% la création du stationnement lorsque la SNCF est maître d'ouvrage. Lorsqu'il s'agit d'une maîtrise d'ouvrage CAPF, l'appui d'IDFM est de 70% maximum. La CAPF est maître d'ouvrage sur les gares de Fontainebleau-Avon, Chartrettes, Héricy, Bourron-Marlotte et Vulaines-sur-Seine.

- **Fontainebleau-Avon :**

Actuellement : 112 places sécurisées et 69 places en accès libre.

A l'étude: 175 places (accès libre : 69 places ; consigne : 106 places)

- **Bois-le-Roi :**

Actuellement : 112 places sécurisées et 108 places en accès libre

En projet : 139 places (accès libre : 104 places + 35 places)

- **Vulaines-sur-Seine – Samoreau :**

Actuellement : 0 places.

En projet : 20 places (accès libre : 10 places ; consigne : 10 places).

- **Bourron-Marlotte :**

Actuellement : 8 places en accès libre.

En projet : 20 places (accès libre : 10 places ; consigne : 10 places).

- **Héricy :**

Actuellement : 12 places en accès libre.

En projet 25 places (accès libre : 15 places ; consigne : 10 places ; remplacement/réparation des 12 places existantes).

- **Chartrettes :**

Actuellement : 10 places en accès libre.

En projet : 20 places (accès libre : 10 places ; consigne : 10 places ; remplacement/réparation d'un arceau).



Gare de Bois-le-Roi



Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Analyse de l'offre

Offres de services liées à la mobilité

Covoiturage :

3 aires de covoiturages inscrites :
1 aire de covoiturage à Cely, 2 autres en projet à Ury et La-Chapelle-la-Reine.

Deux offres de location de VAE est disponible partout en Ile de France grâce à IDF Mobilités et le service Véligo. Plus de 20 000 vélos en location. Depuis la création du service, les habitants de 17 communes de la CAPF ont pu souscrire à une offre véligo dont 26 personnes à Fontainebleau, 18 personnes à Avon.

Une aide à l'achat de la région idf permet d'acquérir un vélo neuf selon des conditions présentées sur le site iledefrance-mobilités.fr. Les aides peuvent être cumulables avec des aides locales. Ce service a permis à plus de 1751 habitants de la CAPF de faire des demandes d'aide à l'achat.

Avon propose également de la location longue durée avec leur flotte de vélo Cycl'hop.

Une aide à l'achat de la région idf

Vélocistes recensés sur le territoire :

Offre concentrée sur les communes pôles :

- A la petite reine, Fontainebleau – vente, location et réparation de vélos ;
- Blow cycles, Avon – location de vélo.
- Velectrikmoov, Fontainebleau – vente, location, réparation.
- Rustine et manivelles, vente occasion et réparateur ambulant.
- Les cycles Lekeuss, Barbizon

Vélocistes à proximité immédiate du territoire :

- Velo bello, Moret-Loing-et-Orvanne
- Culture vélo, Dammarie-les-Lys
- Atelier de Cyril services cycles, Nemours
- Bike center, Nemours
- Le local de Montigny, Montigny-sur-Loing
- Decathlon, Villers-en-Bière



Evènements :

- Osez le vélo : balade organisée chaque année depuis 5 ans afin de promouvoir les déplacements à vélo sur la CC2V et la CAPF ;
- Journée des Mobilités à Bois-le-Roi ;
- Course vélo en juin à Chartrettes ;
- Randonnée du Muguet à Boissy-aux-Cailles ;
- La ronde à vélo : fermeture de la route Ronde à Fontainebleau avec un circuit musical. Évènement coorganisé par la Biosphère de Fontainebleau & Gâtinais et le Département de Seine-et-Marne.

Sources : google-maps.fr ; culturevélo.fr ; velectrikmoov, Fontainebleau

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Analyse de l'offre

En Bref

- Un **important trafic routier concentré sur certains axes**, composé de flux de transit, qui participe à une **ambiance localement anxiogène** pour les habitants.
- Des aménagements cyclables, surtout localisés sur Fontainebleau : 45 kilomètres au total qui rendent la **pratique du vélo possible mais pas encore confortable** et attractive sur le périmètre de la CAPF, et pour tous les publics.
- **Des axes structurants aujourd'hui peu confortables ou attractifs pour les vélos** : routes départementales. Ce sont pourtant des axes sans réels itinéraires de substitutions (en raison de la forêt parfois peu accessible).
- **Une offre de stationnement vélo dans les gares**, parfois saturée comme à Avon mais dont le déploiement est en cours.
- **Des services vélos** plutôt importants avec IDF Mobilités (aides à l'achat et location véligo).
- **Un nombre important d'associations des usagers du vélo** et dont les coopérations avec les collectivités sont déjà une réalité.

Synthèse des enjeux

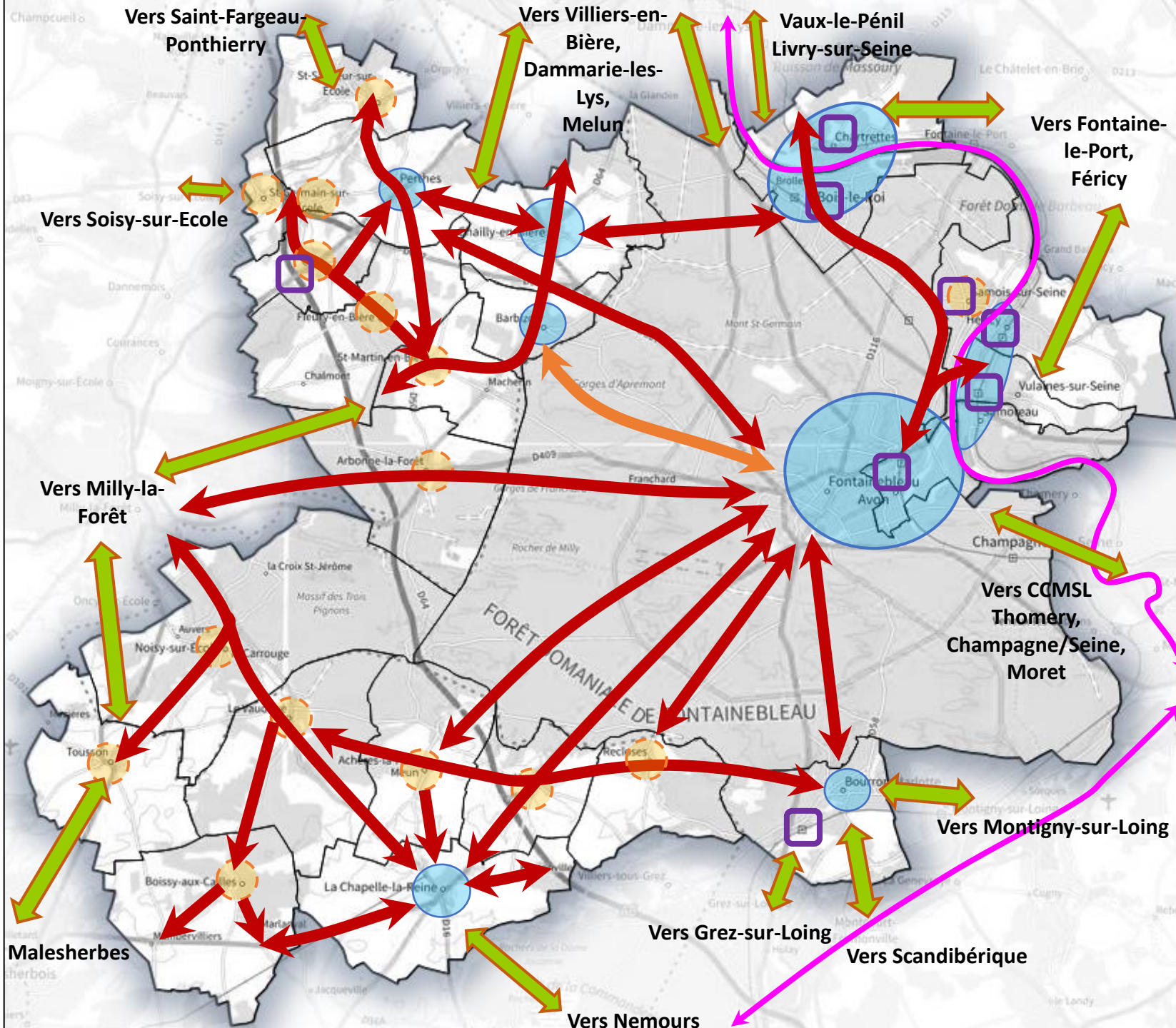
Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Synthèse des enjeux

L'analyse du territoire nous a permis d'identifier plusieurs enjeux majeurs synthétisés sur la carte de synthèse (page suivante) :

- La majeure partie des besoins identifiés à l'intérieur du territoire concerne **l'accessibilité aux pôles structurants du territoire** (Fontainebleau/Avon ; Bois-le-Roi/Chartrettes), **et aux pôles secondaires** (Chailly-en-Bière – Vulaines-sur-Seine/Samoreau – Barbizon – Bourron-Marlotte – La-Chapelle-la-Reine). **Les établissements scolaires du secondaire doivent être sécurisés et connectés au réseau cyclable.**
- Par ailleurs, **des liaisons entre d'autres communes peuvent aussi avoir une vocation utilitaire** au regard des équipements complémentaires entre des communes limitrophes, pour venir compléter ces axes.
- Enfin, certaines voies très fréquentées par les automobilistes traversent les bourgs des communes du territoire. Il y a donc un réel **enjeu d'apaisement de la circulation à l'approche de ces bourgs** pour favoriser les modes doux dans les déplacements de proximité. Des aménagements adaptés aux piétons et aux cyclistes peuvent également être intéressants dans les bourgs de ces communes.
- Il est nécessaire de **penser l'intermodalité**, en particulier la **sécurisation de l'accès aux 6 gares SNCF, mais aussi aux gares routières et aux aires de covoiturages** semble primordial.
- Il est aussi important d'inscrire la CAPF dans un contexte territorial plus large. **Plusieurs liaisons ont ainsi été identifiées vers les pôles hors EPCI : vers Melun-Dammarié-les-lys, Moret-Loing-et-Orvanne par exemple.**
- Le **développement du stationnement vélo** dans les communes et dans les zones d'intermodalité est primordial comme le développement des services et de la communication.
- Des chemins existent pour relier les communes entre elles, néanmoins la **mise en place d'un revêtement pérenne et de qualité** est nécessaire sur ces liaisons pour les rendre praticables à vélo au quotidien.

Carte de synthèse des enjeux



Légende

- Apaisement**
 - Accessibilité aux pôles principaux et secondaires à sécuriser (5km). Au sein de ces pôles, enjeu d'apaisement et sécurisation
 - Enjeu d'apaisement au sein des bourgs
- Liaisons cyclables**
 - ↔ Liaisons intercommunales internes à la CAPF, à créer
 - ↔ Liaisons intercommunales existantes, où le revêtement est à améliorer
 - ↔ Liaisons intercommunales externes à la CAPF, à créer
- ↔ Itinéraire de la Scandibérique, en cours d'aménagement par le Département
- Intermodalité**
 - Enjeu d'accessibilité et de stationnement sécurisé aux abords des gares et aires de covoiturage.

Annexes

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Personnes contactées

Partenaires :

- Céline CHRISTE - Responsable du service exploitation - Agence routière départementale de Moret-Veneux · Département de Seine-et-Marne
- Sophie DAVID - Chef de projet Concertation – Chartes / Forêt d'Exception Agence territoriale Ile-de-France Est
- Mathieu GOURDIN - Responsable suivi contractuel, direction Client, Transdev
- Ben HOBBS - Chargé de la politique cyclable et du covoiturage · Département de Seine-et-Marne
- Cassandra LAFONT - Chargée de tourisme & éco-mobilité, PNR Gâtinais
- Geneviève CRON, Amélie FERLAY - Association Melun à Vélo et Milly voie douce
- Patrice NOGUES - La Vie à vélo
- Jacques BOUSQUET - Association CASA
- Aline GILLETTE - Chargée de projet Mobilités actives · Ile-de-France Mobilités.

Communes :

Les élus des communes suivantes ont été contactés :

Arbonne-la-Forêt, Achères-la-Forêt, Avon, Barbizon, Bois-le-Roi, Boissy-aux-Cailles, Bourron-Marlotte, Cély, Chailly-en-Bière, Chartrettes, Fleury-en-Bière, Fontainebleau, Héricy, La Chapelle-la-Reine, Le Vaudoué, Noisy-sur-École, Perthes, Recloses, Saint-Germain-sur-École, Saint-Martin-en-Bière, Saint-Sauveur-sur-École, Samois-sur-Seine, Samoreau, Tousson, Ury, Vulaines-sur-Seine

Gouvernance



Les compétences liées à la mobilité



LA COMPÉTENCE MOBILITÉ

Elle comprend la promotion et l'organisation de services de mobilités alternatives à la voiture individuelle. Avec la loi LOM ; l'EPCI qui exerce cette compétence pourra développer des services vélos ; promouvoir l'usage du vélo sur son territoire ou encore se doter d'une planification de type schéma directeur cyclable ou modes actifs.



LA COMPÉTENCE VOIRIE

Elle comprend la création, l'aménagement et l'entretien des voies de circulation. Les communes et les départements exercent historiquement cette compétence sur leurs voies respectives. Contrairement aux communautés de communes ou d'agglomération ; les métropoles et communautés urbaines disposent de la compétence voirie obligatoire de par leur statut.



LE POUVOIR DE POLICE

Le pouvoir de police de circulation et de stationnement est exercé par le maire ; ce pouvoir permet entre autres de travailler le partage de la voirie entre les modes, de décider des vitesses maximums autorisées ou encore des sens de circulation autorisés des rues.



Les compétences liées à la mobilité



LA COMPÉTENCE
MOBILITÉ

La CAPF dispose de la **compétence mobilité** (AOM) à ce titre, elle peut porter un certain nombre d'actions pour mener sa politique cyclable :

- Élaborer un **schéma cyclable** intercommunal (en cours)
- Développer **une offre de services / communication / sensibilisation** (aide à l'achat, vélo-école...)
- Développer le **stationnement cyclable** aux abords des sites **communautaires**
- Favoriser le développement du **stationnement cyclable dans les communes** (financement, groupement de commande, accompagnement technique)
- **Accompagner techniquement et/ou financièrement** les communes dans leurs aménagements cyclables
- **Porter des aménagements cyclables** selon la répartition de compétence voirie (voir plus loin)

Les différents modèles de gouvernance



1 LE MODÈLE CLASSIQUE mise en place des itinéraires cyclables



L'EPCI* a un rôle de planificateur et d'animateur de la politique cyclable. Pour maximiser le passage à l'acte des communes en matière d'aménagement, il peut se positionner comme financeur via un fond de concours.

→ Accompagner techniquement et/ou financièrement les communes dans leurs aménagements cyclables

2 LE MODÈLE RÉPARTI mise en place des itinéraires cyclables



L'EPCI* dispose d'une compétence facultative « voirie cyclable d'intérêt communautaire » qui lui permet de développer en maîtrise d'ouvrage les itinéraires inscrits au schéma directeur intercommunal (liaisons entre bourgs ; vers les zones d'activités économiques...).

→ Rôle pro-actif sur les axes non-inscrits au schéma départemental
→ Possible d'intégrer l'entretien des aménagements (y compris communaux) à la compétence mobilité

3 LE MODÈLE INTÉGRÉ mise en place des itinéraires cyclables



L'EPCI* dispose de la compétence voirie. Il développe en maîtrise d'ouvrage les itinéraires inscrits au schéma directeur intercommunal. Cette délégation de compétence implique des transferts de moyens et de charges des communes vers l'EPCI*. Le maire peut conserver son pouvoir de police, de circulation et de stationnement.

→ Tous les outils pour porter une politique cyclable compétence mobilité et aménagement

Glossaire des aménagements cyclables

Annexe – Glossaire




- **Accessibilité** : L'accessibilité est un terme initialement relatif au monde du handicap, des enfants ou des personnes âgées, puis étendu à l'ensemble des citoyens et utilisé pour désigner l'accès physique, la liberté de déplacement dans l'espace.
- **Aire piétonne** : C'est une zone réservée à la circulation des piétons. Les cyclistes y sont la plupart du temps admis (c'est leur interdiction qui doit être signalée) mais ils doivent y circuler au pas et sans gêner les piétons.
- **Angle de giration** : Angle suivi par le cheminement. Plus il est élevé, plus le virage est facile à suivre pour le piéton et le cycliste sans changement de direction brusque.
- **Aménagement cyclable** : Terme désignant les infrastructures, chemins, pistes, passages aménagés spécialement pour les vélos et les engins de mobilité (Vélo à assistance électrique, trottinette électrique...).
- **Aménagement piéton / piétonnier** : Terme désignant les infrastructures, chemins, trottoirs, passages aménagés spécialement pour les piétons et les autres usages à pied (course, poussette, cadi...)
- **Bande cyclable** : Les bandes cyclables se trouvent sur la chaussée ou sur le trottoir. Elles sont signalées par un marquage au sol, une ligne continue ou discontinue, et un pictogramme vélo permet de voir qu'il s'agit de voies réservées aux cyclistes et adaptées à leur mode de circulation.
- **Cédez-le-passage-cycliste aux feux** : Le tourne-à-droite cycliste (administrativement cédez-le-passage cycliste au feu) est une signalisation donnant la possibilité aux cyclistes, à un feu de circulation, de tourner à droite ou d'aller tout droit alors que le feu est rouge tout en cédant le passage à tous les autres usagers.
- **Coupure urbaine** : élément physique (infrastructure linéaire, zone industrielle ou commerciale...) ou psychologique qui agit comme une barrière pour les piétons ou les cyclistes.
- **Double sens cyclable** : Il s'agit d'une rue dont un des sens est réservé aux cyclistes. Il ne s'agit pas d'un contresens, comme on l'entend encore parfois, mais d'un sens autorisé aux seuls cyclistes. Plusieurs études ont démontré que c'était un aménagement sûr, malgré le fait que cet aménagement est de prime abord impressionnant dans les rues étroites.
- **Déplacements utilitaires** : Déplacements autres que pour des activités de loisirs. Il peut s'agir de déplacements domicile – travail, de déplacements pour aller faire des courses ou encore de déplacements professionnels (livraison, intervention sur site, visite client...)
- **Disponibilité foncière** : Espace disponible pour réaliser un aménagement (agrandissement des trottoirs, piste cyclable...).
- **Intermodalité** : Fait d'utiliser plusieurs mode de transports pour se déplacer d'un point A à un point B. L'utilisateur peut ainsi par exemple combiner vélo et transport en commun. En pratique, tous les déplacements ou presque sont intermodaux puisqu'ils impliquent la marche à pied !
- **Isochrones** : Courbes sur une carte qui permettent de se représenter les temps de parcours en fonction des modes de déplacements. Un isochrone relie tous les points situés à équidistance-temps d'un point de référence.

Annexe – Glossaire

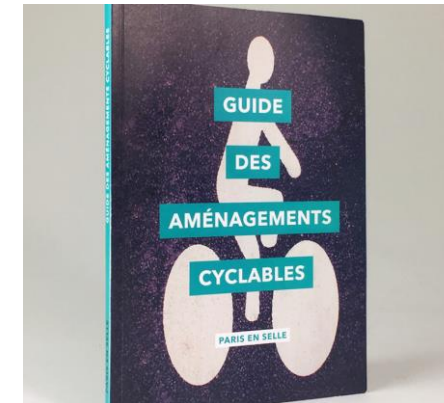
- **Jalonnement vertical** : Ensemble de la signalétique verticale (panneaux de signalisation, panneaux routiers, panneaux d'information) permettant aux usagers de se repérer dans l'espace urbain.
- **Jalonnement horizontal** : Ensemble de la signalétique horizontale souvent sous la forme de peinture au sol permettant aux usagers de se repérer dans l'espace urbain.
- **Piste cyclable** : Les pistes cyclables sont, contrairement aux bandes cyclables, isolées par rapport aux autres usagers. Ce sont des zones protégées physiquement des véhicules motorisés et séparées des piétons, qui peuvent être installées sur les trottoirs (sur un espace surélevé ou décaissé du cheminement piéton) ou sur un espace intermédiaire entre la chaussée et le trottoir. Elles peuvent être à sens unique (unidirectionnelles), il y en a alors de chaque côté de la route, soit à double sens (bidirectionnelles). Les pistes cyclables sont rarement obligatoires (elles sont alors signalées par un panneau rond) ; elles sont le plus souvent facultatives (signalées par un panneau carré). C'est l'aménagement idéal pour les routes dont la vitesse est supérieure à 30 km/h ou le volume de véhicule dépasse 2000 véhicules par jour (dont 200 à l'heure de pointe). Il met les cyclistes à l'abri de la circulation rapide et des véhicules lourds. Il est mal adapté lorsqu'il y a beaucoup d'intersections, car les cyclistes sont moins visibles.
- **Part modale** : Proportion de déplacements réalisés avec un mode de transport en particulier. Peut se calculer en nombre de déplacements ou en nombre de km parcourus, rapporté au total.
- **Report modal** : Changement de mode de transport, temporaire ou durable, constaté sur un temps, un trajet ou des motifs déplacements donnés.
- **Trafic de transit** : Trafic qui n'est pas dédié à la déserte locale du quartier. Souvent il s'agit d'un trafic induit par un raccourci naturel entre deux grands axes à travers un quartier résidentiel.
- **Vélo à Assistance Electrique (VAE)** : Vélo équipé d'un moteur et d'une batterie électrique. Assimilable dans la loi à un vélo classique (mécanique) si la vitesse de l'assistance est limitée à 25 km/h. Au-delà, une immatriculation est requise.
- **Voie Verte** : Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Il n'est donc théoriquement pas possible de signaler comme voie verte un trottoir qui serait simultanément accessible aux piétons et aux vélos. La largeur des voies vertes doit être de 3 mètres minimum. En l'absence de règles spécifiques, la circulation y est la même que pour une autre route : circulation à droite, pas plus de deux cyclistes de front.
- **Zone de rencontre** : Une zone de rencontre est un ensemble de voies en CA où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception. Ces zones ne doivent pas se réduire à une signalisation mais doivent être assorties d'un aménagement qui imposent et/ou induisent de réduire la vitesse (mobiliers urbains, suppression des trottoirs, peintures au sol, revêtement de la chaussée...).
- **Zone 30** : Une zone 30 est un ensemble de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. La vitesse de tous les véhicules y est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont par principe à double sens pour les cyclistes, sauf exception.

Glossaire des aménagements cyclables

Critères d'aménagements

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR) 		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Paris en Selle - 2019



Cerema – Rendre sa voirie cyclable - 2021



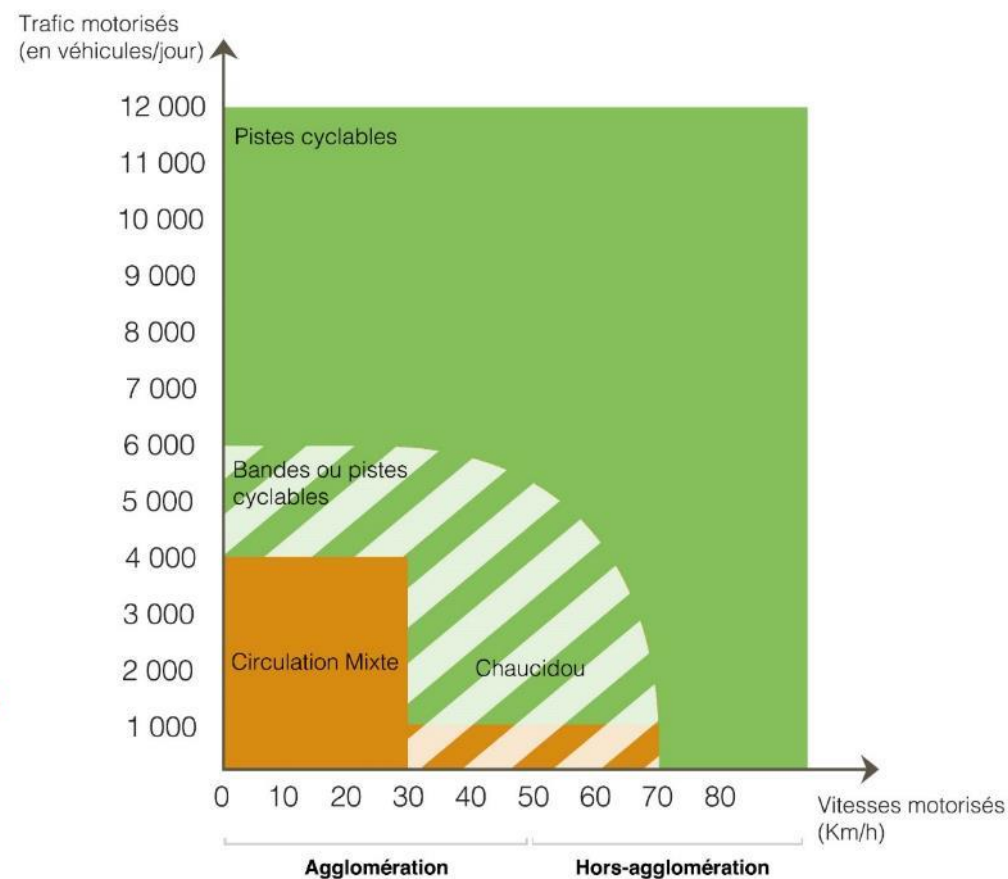
Accusé de réception en préfecture
 077-200072346-20240405-2024-083-DE
 Date de réception préfecture : 05/04/2024

Guide des aménagements - Critères de choix des aménagements

La possibilité pour les vélos de partager la voirie avec les véhicules motorisés dépend de deux critères :

- **Le volume de trafic** : au dessus de 2000 véhicules par jour (pour un sens de circulation) dont 200 aux heures de pointes, le partage de la voirie n'est pas possible entre les vélos et les véhicules motorisés.
- **La vitesse de circulation** : au dessus de 30 km/h, le partage de la voirie n'est pas possible entre les vélos et les véhicules motorisés.

Vis-à-vis des aménagements partagés (bandes cyclables, vélorue, zone de rencontre...), ces deux critères sont excluants : si un des deux seuils est dépassé, il faudra rechercher un aménagement en site propre ou une réduction du volume ou de la vitesse du trafic motorisé.



Guide des aménagements - Les aménagements purement cyclables

La piste cyclable bidirectionnelle

- Largeur conseillée entre 3 m et 4 m
- Séparation physique avec la chaussée (plus ou moins forte en fonction du flux motorisé et des conflits générés par le stationnement motorisé)
- Problématiques de connexion aux intersections



La piste cyclable unidirectionnelle

- Largeur minimum 1,50m (recommandé : 2,50 m pour permettre des dépassements)
- Séparation physique avec la chaussée (plus ou moins forte en fonction du flux motorisé et des conflits générés par le stationnement motorisé)
- Bordure de séparation en cas de stationnement longitudinal



La bande cyclable

- Largeur mini : 1,50m (recommandé: 2,20 m)
- Pas de séparation physique avec la chaussée
- Solution de dernier recours (ne sécurise pas les déplacements à vélo, génère de nombreux conflits)



Ces aménagements sont réservés exclusivement aux **deux-roues non-motorisés**

Guide des aménagements - Mixité avec les véhicules motorisés

Le double-sens cyclable

- Contre-sens cyclable aménagé sur les voiries à sens unique
- Par défaut dans les Zones 30 et zones de rencontre (sauf arrêté municipal spécifique) depuis la LOM.



Voie centrale banalisée « chaucidou »

- Bandes de rives des deux côtés de la chaussée (franchissables par les véhicules motorisés qui par défaut circule sur la bande centrale)
- Suppression du marquage axial
- Eventuellement pictogramme vélo



Source : Bougez autrement à Blois, Ladepeche.fr, Inddigo

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Guide des aménagements - Mixité avec les véhicules motorisés

Zone à trafic limité (ZTL)

- Généralement située en centre-ville
- Zone où seule la circulation des transports publics, taxi, artisans (sur demande), riverains et des vélos est autorisée



Zone de Rencontre

- Pour tous les usagers en affichant la priorité au piéton
- Mise à niveau de la voirie permettant d'inviter les piétons à prendre leur place sur la voie centrale et limitant l'effet « canyon à voiture »
- Vitesse limitée à 20km/h



Guide des aménagements - Mixité avec les véhicules motorisés

Zone 30

- Aménagements pour réduire la vitesse des automobilistes (écluses, coussins, avancée de trottoir) à 30km/h
- Sur un ensemble de plusieurs rues ou un quartier
- Recommandé à l'échelle de toute la Ville ou du centre-bourg
- Peut nécessiter d'aménager des pistes cyclables lorsque le volume de circulation est trop élevé (supérieur à 4000 véhicules/jour)



Couloir bus

- Pictogramme vélo+bus au sol
- Possibilité de séparation physique si largeur >4,00m
- Pas conseillé comme aménagement cyclable sauf dans le cas où aucun autre aménagement n'est possible



Guide des aménagements - Mixité avec les véhicules motorisés

Le partage de voirie simple

- Utilisation d'une voirie secondaire présentant des trafics inférieurs à 1000 véhicules/jour et des vitesses inférieures à 70km/h
- Possibilité d'implantation du panneau C50 « partage de la route »
- Pas (ou très peu) de poids lourds



Le partage sans transit

- Voirie en impasse pour les automobiles mais transit possible pour les cycles
- Implantation de systèmes de restriction d'accès franchissables par un vélo



Guide des aménagements - Mixité avec les véhicules motorisés

Vélorues

- Priorité donnée à la circulation des vélos
- Tout dépassement de cycliste y est interdit
- Aménagement peu connu en France : communication et pédagogie nécessaires



Apaisement des rues résidentielles

- A favoriser via le plan de circulation (hiérarchisation des voies et suppression du trafic de transit)
- Faible trafic et faibles vitesses
- Peu de protection vélo



Guide des aménagements - Aménagements légers

Cédez-le-passage-cycliste-au-feu

- Autorise un cycliste à franchir la ligne d'arrêt du feu rouge pour aller dans une direction indiquée par les flèches à condition de ne pas gêner les usagers (piétons ou véhicules motorisés) ayant le vert
- Matérialisé par un panneau M12 sous le feu tricolore
- Toutes les directions possibles en fonction du contexte



Ecluse avec By-Pass Vélo

- Dispositif pour l'apaisement de la vitesse sans impact sur la circulation à vélo



Guide des aménagements - Intersections

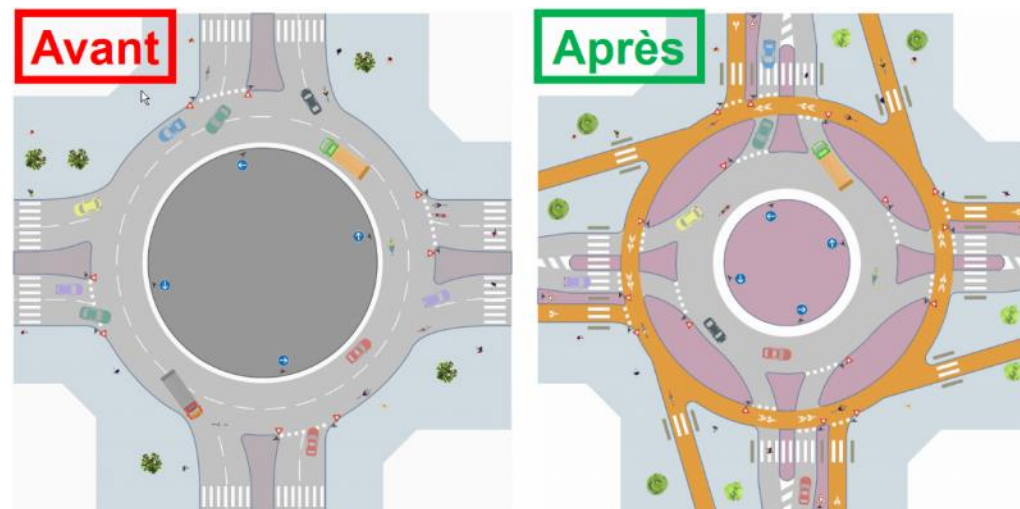
Intersection Hollandaise

- Réduction (ou annulation) de l'angle mort des voitures
- Sécurisation de l'intersection
- Gestion des priorités accordé au flux dominant



Giratoire Hollandais

- Sécurisation du giratoire grâce à des îlots séparateurs en forme de haricot
- Croisement du flux motorisé / vélo à angle droit avec zone de stockage
- Gestion des priorités accordé au flux dominant



Source : CEREMA.

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Guide des aménagements - Mixité avec les piétons

La voie verte

- Aménagement indépendant d'une voirie routière
- Largeur conseillée entre 3 m et 4 m voire plus si forte mixité des usages
- Souvent aménagée sur l'emprise d'anciennes voies ferrées ou de chemins de halage
- Accès autorisé à tous les véhicules non motorisés
- N'a pas d'existence réglementaire en milieu urbain



Aire piétonne

- Cycles autorisés à circuler au pas et sans gêner les piétons (sauf interdiction contraire)



Source: La voix du Nord, France 3 Région, Inddigo

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Guide des aménagements - Le stationnement vélo

Arceaux

- Peu coûteux et peu encombrant
- Le vélo y est bien stable et sécurisé (3 points d'accroche)



Abri

- Doit contenir des arceaux
- Protège le vélo des intempéries (limite l'entretien, confort d'usage)



Garage

- Aménagement sécurisé
- A dimensionner en fonction du flux
- Idéal pour les pratiques multimodales ou en milieu urbain (stationnement difficile en copropriété)



Panorama des financements mobilisables (non exhaustif)

Quelques projets emblématiques – Aides financières et autres aides



- Aides du conseil du ministère de la Transition Ecologique

- **Appel à Projets « Fonds mobilités actives - Continuités cyclables » du Plan Vélo**

- Soutien aux projets de résorption de discontinuités d'itinéraires et aux projets de réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés, notamment la pérennisation des pistes cyclables provisoires mises en place à l'occasion de la crise sanitaire
- Nature de l'aide : financement d'aménagements cyclables
- Bénéficiaires : Maitres d'ouvrage de projets d'aménagements cyclables. Le territoire doit déjà être aménagé en voies cyclables et présenter des discontinuités.

- **Développer le recours au vélo et aux transports en commun** – Dans le cadre du Plan de Relance, des crédits sont disponibles pour financer largement les travaux d'aménagement de réseaux cyclables, sécurisés et efficaces.

- Montant de l'aide : Les études préalables et les travaux d'aménagement sont éligibles aux moyens prévus dans le Plan de relance (1,2 milliard d'euros), complétés par le programme européen REACT EU ainsi que des fonds de la dotation de soutien à l'investissement local.
- Bénéficiaires : EPCI à fiscalité propre
- Date de clôture : 31 mars 2026

- **Programme MOBY** : Dispositif de certificats d'économies d'énergie (CEE). Développé dans les écoles sur une année scolaire, Moby vise à sensibiliser les élèves des classes élémentaires à la nécessité de se déplacer autrement, plus proprement, en limitant les émissions de gaz à effet de serre. Mais il d'adresse aussi au personnel de ces établissements et par rebond, aux familles et à la collectivité.

- Montant de l'aide : /
- Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre
- Date de clôture : 31 décembre 2023

Quelques projets emblématiques – Aides financières et autres aides



- Aide financée par des acteurs privés et par la FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette)

➤ **ADMA** : Dispositif de certificats d'économies d'énergie (CEE). Le programme vise à doter la France d'une expertise en matière d'intégration des sujets vélo et piétons dans l'ensemble des politiques publiques et privées. Il accompagne en particulier la planification et la réalisation d'aménagements piétons ou cyclables, des projets d'infrastructures de stationnement sécurisées et les acteurs concernés dans cette transition.

- Montant de l'aide: La prise en charge peut être intégrale (100%)
- Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Entreprises privées, Entreprises publiques locales
- Date de clôture : 30 juin 2023



- Aides proposées dans le cadre du programme Mob'In :

➤ **Former des conseillers en mobilité** pour accompagner les acteurs territoriaux de la mobilité inclusive dans la réflexion, la mise en place et le développement du conseil en mobilité sur leur territoire.

- Nature de l'aide: Réflexion / conception, Mise en œuvre / réalisation
- Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Associations, Particuliers, Entreprises privées, Entreprises publiques locales (sociétés d'économie mixte, publiques locales et locales d'aménagement), Établissement public
- Date de clôture : Aide Permanente

➤ **Accompagner les territoires à la création d'une offre mobilité solidaire**. Cet accompagnement peut être global et structurer toute la réflexion, de la phase de diagnostic à la mise en œuvre des préconisations.

- Nature de l'aide : Ingénierie technique, Ingénierie juridique / administrative
- Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Associations
- Date de clôture : Aide Permanente

Quelques projets emblématiques – Aides financières et autres aides



Aides du Conseil Régional d'Île-de-France

Plan Route : Innovation et actions pilotes en matière de mobilité, pour les projets visant à transformer les usages de la route pour les rendre plus modernes, performants et respectueux de l'environnement. **Les projets soutenus doivent s'intégrer à la liste des thématiques liées** : l'infrastructure routière, l'exploitation, les véhicules ou aux usages, les services et au management de la mobilité.

- Montant de l'aide: Subvention – Jusqu'à 50% de la dépense supportée
- Date de clôture: Permanente

Plan Vélo régional développer l'usage du vélo au quotidien. **Pour quel type de projet ?**

- Réalisation d'un schéma stratégique cyclable,
 - Réalisation d'études de faisabilité pour la création d'un ouvrage d'art cyclable,
 - Réalisation d'itinéraires et d'équipements cyclables pour l'amélioration des accès au réseau de transport public, aux équipements régionaux, aux pôles d'emploi et d'éducation,
 - Généralisation du partage de la rue (apaisement de la circulation et mise en double sens cyclable des voiries à sens unique),
 - Développement d'une offre de stationnement vélo dans le cadre de plans globaux,
 - Jalonnement des liaisons cyclables,
 - Suivi et évaluation,
 - Développement des services à destination des cyclistes.
 - Montant de l'aide: Subventions - de 25% à 50% du reste à charge du bénéficiaire, selon les types d'actions.
 - Date de clôture: Permanente
- **Soutenir la création d'un réseau régional de lignes cyclables directes, sécurisées et confortables- Réseau express vélo régional (RER Vélo)** Soutien à la création d'un réseau régional de lignes cyclables directes, sécurisées et confortables. Le RER-V vient en complément du dispositif de soutien aux projets cyclables préexistant.
 - Montant de l'aide: Subvention – Jusqu'à 60% de la dépense supportée
 - Date de clôture: Permanente

Quelques projets emblématiques – Aides financières et autres aides



- Aides de la Direction générale des collectivités locales (DGCL)
- **DETR** - Financer des projets d'investissement dans le milieu rural - financer les projets d'investissement des communes et de leurs groupements dans le domaine économique, social, environnemental et touristique ainsi que ceux favorisant le développement ou le maintien des services publics en milieu rural.
 - Montant de l'aide : Subvention
 - Bénéficiaires et critères d'éligibilité : Communes de moins de 2 000 habitants, Communes dont la population est supérieure à 2000 et n'excède pas 20 000 habitants et dont le potentiel financier par habitant est inférieur à 1,3 fois le potentiel financier par habitant moyen de l'ensemble des communes des départements dont la population est comprise entre 2 000 et 20 000 habitants, EPCI à fiscalité propre dont la population n'excède pas 50 000 habitants, sans enclave et ne possédant pas une commune membre de plus de 15 000 habitants.
 - Date de clôture : Permanente

Quelques projets emblématiques – Aides financières et autres aides



- **Aides de la Banque des Territoires**

- **Investissement dans l'espace public ouvert** - Réaménager et entretenir efficacement l'ensemble des infrastructures et équipements nécessaires à un espace public ouvert. La Banque des territoires propose de cofinancer les études préalables pour une étude d'assistance à maîtrise d'ouvrage visant à évaluer l'opportunité et qualifier le potentiel économique du projet
 - Montant de l'aide: Variable.
 - Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Entreprises publiques locales
 - Date de clôture : Permanente
- **MOBI Prêt** - Moderniser vos infrastructures de transport et développer des mobilités innovantes (changements de mode de transports et des comportements, bénéfiques pour l'environnement, sécurité pour les usagers, accessibilité)
 - Montant de l'aide: Prêt
 - Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Établissement public, Entreprises publiques locales (sociétés d'économie mixte, publiques locales et locales d'aménagement)
 - Date de clôture : Permanente
- **Mobilité durable** : Développer l'information des usagers et faciliter la multimodalité pour fluidifier la circulation grâce aux systèmes de mobilité durable (notamment déployer un service innovant de mobilité avec vélos en libre-service)
 - Montant de l'aide : Dépenses d'investissement
 - Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Entreprises publiques locales (sociétés d'économie mixte, publiques locales et locales d'aménagement)
 - Date de clôture : Permanente
- **Aide DSIL** (dotation de soutien à l'investissement local) pour financer des projets d'investissement en matière d'équipement (notamment pour le développement d'infrastructures en faveur de la mobilité). *(Aide également portée par la DGCL)*
 - Montant de l'aide : Subvention récurrente
 - Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre
 - Date de clôture : Permanente