

COMITE D'AXE CHATEAU-LANDON – MELUN LIGNE 064 177 034

Contrat d'Axe de la ligne Seine-et-Marne Express Château-Landon/Melun



Comité de Pilotage – 8 octobre 2008



31, cours des Juilliottes
94706 Maisons-Alfort
Cedex
Tél. : 01.49.77.40.00
Fax : 01.49.77.85.96



133, rue du Faubourg Saint-Denis
75010 Paris
Tél. : 01.40.34.31.13
Fax : 01.40.34.31.93



SOMMAIRE

I – PREAMBULE	4
1 – Le Plan de Déplacements Urbains d’Ile-de-France et le réseau Mobilien	4
2 - Les objectifs du comité d’axe d’une ligne de bus	4
3 - Le comité d’axe Château-Landon/Melun et la définition d’un système de transport « Mobilien »	4
Article 1 – Objet du contrat d’axe	5
Article 2 – Organisation générale du comité d’axe pour la phase opérationnelle	5
Article 3 – Identification des partenaires du présent contrat	5
Article 4 – Définition du système de transport « Mobilien » à viser pour la ligne Château-Landon/Melun	6
En terme de performance	6
En terme de confort et de sécurité	6
En terme de structure du réseau	7
Article 5 – Mission du comité d’axe dans sa fonction de réalisation	7
Article 6 – Modalité d’intervention du comité d’axe dans sa fonction de réalisation	7
Sur le plan administratif	7
Sur le plan des travaux	8
Sur le plan des financements	8
Article 7 – Modalité d’intervention du comité d’axe dans sa fonction d’évaluation et d’adaptation	9
Article 8 – Mise en œuvre des aménagements de voirie nécessaires à la mise en place du système de transport « Mobilien » pour la ligne Château-Landon/Melun	12

Rappel des principales caractéristiques de la ligne et des objectifs « PDU »	12
Programme de traitement de l'axe, description générale	16
Coordination avec les comités de pôle ou d'axe rencontrés par la ligne Château-Landon/Melun	17
Aménagements par commune	17
→ Séquence 1 – Traversée de Melun.....	17
→ Séquence 3 – Traversée de Fontainebleau.....	17
→ Séquence 4 – Traversée de Bourron-Marlotte.....	18
→ Séquence 5 – Traversée de Grez-sur-Loing.....	18
→ Séquence 7 – Traversée de Nemours et Saint-Pierre-lès-Nemours.....	18
→ Séquence 8 – Traversée de Bagnaux-sur-Loing.....	19
→ Séquence 10 – Traversée de Souppes-sur-Loing.....	19
→ Séquence 12 – Traversée de Château-Landon.....	20
Estimations des gains de temps liés aux aménagements de voirie	21
Article 9 – Pièces annexes pour la mise en œuvre des aménagements de voirie nécessaires à la mise en place du système de transport « Mobilien » pour la ligne Château-Landon/Melun	22
Pièce annexe n°1 : tableau de financement des aménagements	22
Pièce annexe n°2 : tableaux de synthèse par Maître d'Ouvrage	23
Pièce annexe n°3 : dossier de plans des études de faisabilité du programme de traitement de l'axe pour les aménagements de voirie	27

I – PREAMBULE

1 – Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France et le réseau Mobilien

Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF), approuvé en décembre 2000, a défini un réseau principal de lignes de bus dénommé « Mobilien », pour lequel il s'agit d'améliorer les performances du transport public :

- rendre plus efficace la circulation des bus en vue d'améliorer le service à l'utilisateur (régularité, rapidité, fiabilité) et donc l'attractivité de ce mode ;
- améliorer la qualité de service sur la ligne (amplitude, fréquence, confort, information, accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite et Usagers en Fauteuil Roulant) ;
- restructurer le réseau de bus là où cela apparaît nécessaire afin de donner à la ligne de bus un rôle structurant à l'échelle régionale ;
- mettre chacune des dimensions de la qualité de service de la ligne à niveau au moins équivalent au référentiel défini par le Plan de Déplacements Urbains et correspondant aux critères définis pour le Mobilien, et pouvoir ainsi dénommer la ligne « Mobilien » (délibération du 5 juillet 2006).

En parallèle, il s'agit également de diminuer le trafic automobile, de développer les transports en commun et les modes de déplacements non polluants tels que la marche à pied et le vélo.

2 - Les objectifs du comité d'axe d'une ligne de bus

Le comité d'axe d'une ligne de bus est une instance partenariale et de projet, mise en place afin d'atteindre les objectifs fixés par le PDUIF sur le réseau principal d'autobus composé de lignes porteuses d'enjeux régionaux.

Le comité d'axe poursuit plusieurs objectifs. Il rassemble tous les acteurs locaux, établit un cadre formel d'échange et de dialogue, ouvre l'accès à un système de financement spécifique et pilote les études nécessaires à la définition d'un programme d'aménagements et à la définition de mesures d'exploitation, formalisées dans un contrat d'axe.

Puis il recueille la validation des différents financeurs, ainsi que celles des entreprises de transport concernées afin d'aboutir à un financement simultané des mesures proposées.

Enfin, le comité d'axe constitue une aide à la communication du programme fixé aux usagers et riverains et implique chacun des acteurs dans la réalisation et l'évaluation des améliorations.

3 - Le comité d'axe Château-Landon/Melun et la définition d'un système de transport « Mobilien »

Dans le cadre décrit précédemment (Cf. 1-), un comité d'axe présidé par le Conseil Général de Seine-et-Marne, a été spécifiquement créé en 2003 pour la ligne Château-Landon/Melun.

Le travail partenarial de comité d'axe a abouti à la définition d'un système de transport « Mobilien » sur la ligne Château-Landon/Melun, capable de répondre au final aux objectifs du PDUIF en terme de performances et de qualité de services.

Les caractéristiques de ce système de transport « Mobilien » sont issues du diagnostic, puis des objectifs précédemment établis par le comité d'axe. Ces caractéristiques s'appuient sur les recherches de scénarios et les études de faisabilité correspondantes qui ont été menées entre 2005 et 2006, en particulier en concertation avec les communes traversées par la ligne Château-Landon/Melun.

Article 1 – Objet du contrat d'axe

L'objet du présent contrat d'axe est de définir les engagements et les modalités d'intervention des partenaires du comité d'axe pour la phase opérationnelle du projet d'axe selon deux missions principales :

- la mise en place progressive d'un système de transport « Mobilien » pour la ligne Château-Landon/Melun comprenant des engagements en terme de niveaux de performances et qualité de service à atteindre sur cette ligne, tels que présentés dans l'article 4 du présent contrat ;
- l'évaluation régulière de cette mise en place et l'adaptation éventuelle du système de transport « Mobilien » au cours du temps, en fonction de l'évolution du contexte urbain que traverse la ligne Château-Landon/Melun.

Article 2 – Organisation générale du comité d'axe pour la phase opérationnelle

Pendant la phase d'études détaillées et la phase travaux, le comité d'axe prendra une fonction de réalisation et se réunira au moins trois fois par an. Dans cette configuration, seuls les membres directement concernés par la mise en œuvre du système de transport « Mobilien » ainsi que les signataires du présent contrat seront présents. Les autres membres seront tenus régulièrement informés des convocations des réunions et des décisions prises.

Puis dans sa fonction d'évaluation et d'adaptation, il sera transformé en « comité de suivi et d'évaluation » et se réunira au moins une fois par an dans sa configuration complète sous la présidence du pilote de l'axe.

Article 3 – Identification des partenaires du présent contrat

Les partenaires du présent contrat sont les maîtres d'ouvrage concernés par la mise en œuvre du projet d'axe et du système transport « Mobilien » de la ligne Château-Landon/Melun, soit :

- l'Etat ;
- la Région Ile-de-France ;
- le Syndicat des Transports d'Ile-de-France ;
- le Conseil Général de Seine-et-Marne ;
- la Ville de Melun ;
- la Ville de Fontainebleau ;
- la Ville de Bourron-Marlotte ;
- la Ville de Grez-sur-Loing ;
- la Ville de Saint-Pierre-lès-Nemours ;
- la Ville de Nemours ;
- la Ville de Bagnaux-sur-Loing ;
- la Ville de Souppes-sur-Loing ;
- la Ville de Château-Landon ;
- Véolia Transport ;

Les autres membres du comité d'axe (associations,...) ont préalablement validé le système de transport « Mobilien » de la ligne Château-Landon/Melun et les termes du présent contrat.

Article 4 – Définition du système de transport « Mobilien » à viser pour la ligne Château-Landon/Melun

Le système de transport « Mobilien » à viser pour la ligne Château-Landon/Melun, tel que défini par le Plan de Déplacements Urbain de la Région Ile-de-France (PDUIF), est le suivant :

En terme de performance

Les gains de vitesse commerciale qui figurent dans le présent rapport ont été évalués par les services du transporteur (Véolia Transport) et les bureaux d'études en tenant compte de la totalité des aménagements prévus de type « couloirs bus en site propre » ainsi que des modifications d'itinéraire.

Les gains de temps supplémentaires liés à la mise en œuvre d'un système de priorité aux feux sur des carrefours et à l'optimisation de certains cycles de feux permettant d'abonder les résultats obtenus sont également pris en compte dans ces estimations.

En terme de confort et de sécurité

- le confort sera conforme à la norme « NF services critère confort » référentiel bus dès la première année d'intervention sur la ligne : en moyenne sur l'ensemble de la journée, 80% des voyageurs sont transportés à moins de quatre voyageurs par m². Cette norme de confort devra être respectée quelle que soit l'augmentation du trafic généré par l'attractivité de la ligne liée au gain de vitesse et à l'amélioration de l'offre ;
- à chaque point d'arrêt, les normes minimales d'amplitude et de fréquence de la ligne Seine-et-Marne Express sont les suivantes :
 - en semaine un service toutes les 30 minutes entre 5h30 et 9h00 et 17h00 et 21h00, puis toutes les heures entre 9h00 et 17h00 ;
 - le samedi, un service toutes les heures de 6h00 à 21h00 ,

Dès la seconde année d'intervention, sous réserve de l'attribution par le STIF des moyens nécessaires en voitures et agents, moyens définis dans le cadre d'un avenant au contrat STIF/Véolia Transport de l'année en cours.

- l'amplitude horaire du service est prolongée en soirée jusqu'à 0h30 (dernier départ) et ce, du lundi au dimanche, dès la deuxième année d'intervention (ce qui implique une augmentation du nombre de bus en service) ;
- la régularité est conforme à la norme « NF service critère offre » référentiel bus avec des améliorations progressives qui seront obtenues au fur et à mesure de la mise en œuvre des différentes actions décidées et de la réalisation des différents aménagements (normes publiées sous l'appellation XPX 50-805 qui s'appuie sur les concepts du « cycle de qualité » en s'attachant à mesurer les performances du service du point de vue du voyageur. La régularité s'inscrit dans la famille de critères de qualité « offre de service ») ;
- le système d'information (sonore et visuelle) des voyageurs à bords des bus sera opérationnel dès la deuxième année d'intervention ;
- le système d'information dynamique des voyageurs aux points d'arrêt sera opérationnel avant la fin de la deuxième année d'intervention ;
- la mise aux normes d'accessibilité des arrêts de bus, pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et les Usagers en Fauteuil Roulant (UFR) sera effectuée au fur et à mesure des aménagements de voirie décidés de façon à ce que la ligne soit entièrement accessible à terme, sauf configuration spatiale interdisant tout aménagement ;
- les bus seront aux normes PMR et UFR dès la première année d'intervention.

En terme de structure du réseau

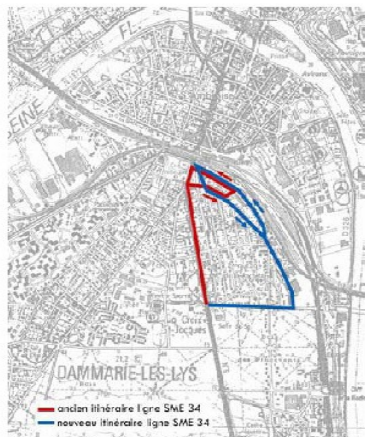
Afin d'éviter les remontées de files relevées sur la RD 606 (ex RN6) aux heures de pointes, la ligne Seine-et-Marne Express emprunte depuis janvier 2007 un itinéraire de Shunt, via la commune de la Rochette (Cf. plan ci dessous).

Les cars en provenance de Château Landon effectuent un tourne à droite au niveau du carrefour RD 606/avenue de la Seine afin de rejoindre la place de l'Ermitage.

Cette modification d'itinéraire apporte à la ligne une plus grande régularité (les cars de la ligne Seine-et-Marne Express ne dépendent plus des conditions de circulation sur la RD 606 : les horaires de passages sont donc assurés).

A moyen terme, un site propre bus axial a fonctionnement alterné est prévu sur la RD 606. Ce site propre apportera à la ligne des gains importants (vitesse commerciale améliorée et régularité assurée).

Avec cet aménagement, la ligne Château-Landon/Melun empruntera son ancien itinéraire tout en s'affranchissant de la circulation générale et des embouteillages.



Article 5 – Mission du comité d'axe dans sa fonction de réalisation

Le comité d'axe dans sa fonction de réalisation réunit :

- les maîtres d'ouvrages et les gestionnaires des voiries empruntées par la ligne Château-Landon/Melun (En annexe de ce présent rapport, l'ensemble des maîtres d'ouvrages concernés sont définis) ;
- les maîtres d'ouvrages et les gestionnaires des installations de feux tricolores sur l'axe de la ligne Château-Landon/Melun ;
- Véolia Transport.

Les maîtres d'ouvrages concernés s'engagent à définir précisément puis à réaliser les actions nécessaires pour atteindre le système de transport « Mobilien » retenu pour la ligne Château-Landon/Melun.

Le projet de traitement de l'axe est un engagement de l'ensemble des partenaires. Sa validation autorise les maîtres d'ouvrage à lancer les études d'exécution et à demander les subventions auprès des différents financeurs.

Ce programme regroupe les études techniques de faisabilité des différentes propositions d'aménagement envisagées sur cet axe.

Néanmoins, il permet de retenir un coût d'objectif et constitue une ligne directrice pour le comité d'axe dans l'élaboration du système transport « Mobilien ».

Article 6 – Modalité d'intervention du comité d'axe dans sa fonction de réalisation

Le comité d'axe dans sa fonction de réalisation – dénommé « comité d'axe réalisation » – coordonnera les actions des différents maîtres d'ouvrages le composant, aussi bien sur le plan administratif que sur le plan opérationnel.

Sur le plan administratif

Le comité d'axe réalisation est chargé, en prenant comme base le programme de traitement de l'axe présenté en annexe du présent contrat, d'individualiser et de programmer les différents projets constitutifs de ce programme et qui font l'objet d'un accord de l'ensemble des partenaires.

Pour les projets qui ne font pas encore l'objet d'accord, le comité d'axe poursuivra les démarches de concertation avec les partenaires ou le public dans le but de mettre en place, dès que possible, la phase de réalisation.

Les maîtres d'ouvrages désignés pour les opérations individualisées seront, conformément à la règle générale, chargés chacun pour ce qui le concerne, de procéder avec le maître d'œuvre de leur choix, à la définition précise et à la réalisation des projets.

Sur le plan des travaux

Les maîtres d'ouvrages s'engagent à préparer les dossiers de marchés de travaux qui les concernent, à mettre en place les éventuelles concertations avec le public, à assurer les procédures administratives propres à chacun (délibérations, inscriptions budgétaires,...). Les maîtres d'ouvrages sont également chargés de désigner un maître d'œuvre et d'assurer le suivi technique et financier des travaux.

Le comité d'axe réalisation est chargé du suivi et de la coordination générale des travaux consistant à fixer, avec chaque maître d'ouvrage, un planning de mise en œuvre précis des différentes actions qui permettent, aussi bien de respecter les engagements communs, que d'assurer des conditions de réalisation compatibles avec les impératifs d'exploitation et de maintien de services sur la ligne Château-Landon/Melun et les autres lignes de bus concernées ainsi que diverses contraintes de circulation, d'accès,...

Le comité d'axe réalisation est également chargé d'assurer la cohérence des actions (notamment des travaux de voirie) avec les différentes politiques sectorielles ou locales comme par exemple les Plans Locaux de Déplacements...

Sur le plan des financements

Le financement des aménagements par les fonds PDU

Les maîtres d'ouvrages s'engagent à établir les dossiers d'avant-projet ou de projet, rechercher les subventions correspondantes et à réaliser les investissements sous réserve de l'obtention des financements prévus. Les financeurs, de leur côté, s'engagent à soumettre les demandes de financement selon les procédures en vigueur dans leurs organismes respectifs.

Les maîtres d'ouvrages des opérations individualisées peuvent rechercher des sources de financements complémentaires à celle du PDU comme par exemple la Région Ile-de-France pour les itinéraires cyclables et les aménagements de sécurité, le SIGEIF pour l'éclairage public et l'enfouissement des réseaux, l'Etat pour la mise aux normes des trottoirs au droit des points d'arrêt de bus, la signalisation tricolore dans le cadre de contrats avec les collectivités,...

Nota : les investissements qui découleront de la mise en œuvre du présent contrat se feront sur la base :

- d'un coût forfaitaire au kilomètre de voirie de 610 k€ hors taxes (un tiers Etat, un tiers Région Ile-de-France, un tiers STIF) ;
- d'une subvention de 50% (en trois tiers) au-delà et jusqu'à un montant global de 1220 k€ hors taxe par kilomètre, hors contraintes exceptionnelles d'insertion.

Pour les 50% restants à financer éventuellement entre 610 et 1220 k€ hors taxes et pour les aménagements qui dépasseraient ce montant plafond de subvention, les maîtres d'ouvrages devront engager d'autres moyens de financement en dehors du contrat d'axe.

C'est au comité d'axe que reviendra l'appréciation de l'utilisation de la somme forfaitaire au kilomètre.

Le financement des moyens supplémentaires mis en place par Véolia Transport

La mise en œuvre du programme se fera progressivement et ne permettra pas d'atteindre immédiatement les critères de qualité de service visés à terme.

Ainsi, les gains de productivité constatés par le transporteur, après réalisation des travaux et calculés par comparaison avec les éléments inclus dans le contrat STIF/Véolia Transport, seront réinvestis progressivement au prorata du gain de temps généré par les aménagements réalisés, en priorité, pour respecter la norme de confort en tenant compte de l'évolution éventuelle du trafic.

Les moyens nécessaires en matériel roulant et en agents seront à négocier dans le cadre d'un avenant liant l'Autorité Organisatrice des Transports (STIF ou futures Autorités Organisatrices de second rang AO2), les collectivités et les transporteurs. La négociation de cet avenant et la validation du contrat ne sont pas liées.

Le financement des modifications provisoires d'itinéraires pendant les travaux

L'organisation de l'exploitation et le financement des coûts supplémentaires engendrés par les modifications provisoires d'itinéraires ou l'augmentation des temps de parcours des bus pendant les phases travaux, notamment de voirie, devront être traités, hors fonds PDU, par le STIF et le transporteur de la ligne Château-Landon/Melun ainsi que pour toutes les lignes concernées par les travaux sur une ou plusieurs parties de leur itinéraire.

Le financement de la communication pendant les travaux

Sur le plan de la communication, l'attribution d'une enveloppe de 200 k€ permettra d'établir avec le comité de suivi une politique de communication pour les différentes phases du projet (avant travaux/travaux/suivi). Cette politique sera basée sur la charte graphique Mobilien définie par le STIF.

Article 7 – Modalité d'intervention du comité d'axe dans sa fonction d'évaluation et d'adaptation

Le comité d'axe dans sa fonction d'évaluation et d'adaptation – dénommé « comité de suivi et d'évaluation » – sera chargé d'évaluer la réalisation du système transport « Mobilien ».

Il se réunira une à deux fois par an pour évaluer la bonne adéquation des mesures et des services mis en œuvre progressivement sur la ligne Château-Landon/Melun, avec la demande des usagers et les réactions des riverains.

Des indicateurs de suivi seront établis dans le cadre de la mission de suivi. Ils seront accompagnés d'une analyse qui proposera le cas échéant :

- la réalisation d'études complémentaires ;
- la mise en œuvre d'actions correctrices ou complémentaires ;
- la définition de moyens à mettre en œuvre ;
- le choix des financeurs ;
- le choix des maîtres d'ouvrage concernés ;
- les objectifs poursuivis ;
- les nouveaux délais de réalisation.

Le comité de suivi et d'évaluation pourra ainsi décider de faire évoluer l'axe par l'adaptation de certaines actions programmées.

Enfin, il sera chargé le cas échéant, de faire évoluer le système de transport « Mobilien » et les actions à entreprendre, en fonction de modifications de l'environnement général au cours du temps, telles que la mise en place de nouveaux projets d'aménagement urbain, le développement de comités de pôles, l'évolution des Plans Locaux d'Urbanisme ou des Schémas Locaux de Déplacements des communes.

Ces évolutions éventuelles devront faire l'objet d'un avenant au présent contrat.

Afin d'évaluer le projet de traitement de l'axe, le comité de suivi pourra définir deux types d'outils adaptées au contexte de la ligne Château-Landon – Melun :

- des indicateurs de base mis en œuvre sur la totalité de l'axe :

- la mesure de la vitesse commerciale par interstation ;
- la mesure du temps passé à vitesse nulle ;

- le serpente de charge de l'axe (évaluation des montants et descendants à chaque point d'arrêt) ;

- des indicateurs spécifiques aux problématiques de chacune des séquences ;

- le suivi de la verbalisation du stationnement (moyens mis en œuvre) ;
- la fréquentation des itinéraires cyclables ;
- la mesure des vitesses de circulation.

Les indicateurs pourront être quantitatifs ou qualitatifs. La méthodologie d'évaluation devra être élaborée avec les différents partenaires de la démarche afin de sélectionner les indicateurs de bases et spécifiques mais également de travailler sur l'établissement d'un « état de référence » (situation avant travaux).

Le tableau de la page suivante présente des exemples d'indicateurs spécifiques pour l'évaluation du système transport de la ligne Château-Landon/Melun. Cette liste n'est pas exhaustive et devra être complétée et validée lors du premier comité de suivi.

Séquence	Rappel du contexte	Indicateurs	Partenaires
Séquence 1	Niveaux de trafic Vitesse commerciale des bus faible	- indicateurs de base ; - enquête fréquentation des itinéraires cyclables	- CG 77 ; - Véolia Transport ; - Ville de Melun ; - Gestionnaire SLT ;
Séquence 3	Dysfonctionnements classiques de centre urbain et dysfonctionnements ponctuels	- indicateurs de base ; - suivi de la surveillance et de la verbalisation - enquête fréquentation stationnement 2 roues	- CG 77 ; - Véolia Transport ; - Ville de Fontainebleau ;
Séquence 4	Pas de dysfonctionnement majeur	- indicateurs de base ;	- CG 77 ; - Véolia Transport ; - Ville de Bourron-Marlotte ; - Gestionnaire SLT
Séquence 5	Partage de la voirie favorable aux modes mécanisés	- indicateurs de base ;	- CG 77 ; - Véolia Transport ; - Ville de Grez-sur-Loing ;
Séquence 7	Dysfonctionnements classiques de centre urbain Vitesse commerciale des bus faible	- indicateurs de base ; - suivi de la surveillance et de la verbalisation	- CG 77 ; - Véolia Transport ; - Ville de Nemours ;
Séquence 8	Pas de dysfonctionnement majeur	- indicateurs de base ; - mesure de vitesse de circulation (apaisement des vitesses)	- CG 77 ; - Véolia Transport ; - Ville de Bagneaux-sur-Loing ;
Séquence 10	Pas de dysfonctionnement majeur	- indicateurs de base ; - enquête fréquentation des itinéraires cyclables	- CG 77 ; - Véolia Transport ; - Ville de Souppes-sur-Loing ; - gestionnaire SLT ;
Séquence 12	Pas de dysfonctionnement majeur Réaménagement du terminus	- indicateurs de base ; - enquête fréquentation modes doux - enquête de rabattement	- CG 77 ; - Véolia Transport ; - Ville de Château-Landon ;

Article 8 – Mise en œuvre des aménagements de voirie nécessaires à la mise en place du système de transport « Mobilien » pour la ligne Château-Landon/Melun

Rappel des principales caractéristiques de la ligne et des objectifs « PDU »

Rappel des principales caractéristiques

- Localisation

La ligne Château-Landon/Melun est une ligne de desserte de pôle à pôle d'environ 48 km, qui assure le rabattement sur des modes lourds de transports collectifs. En effet, elle dessert les gares de Melun et de Saint-Pierre-lès-Nemours.

La ligne Château-Landon/Melun dessert huit communes : Melun, Fontainebleau, Grez-sur-Loing, Saint-Pierre-lès-Nemours, Nemours, Bagnaux-sur-Loing, Souppes-sur-Loing et Château-Landon.

Toutes ces communes sont situées dans le département de Seine-et-Marne.

- Itinéraire

L'itinéraire de la ligne Château-Landon/Melun traverse des ambiances urbaines et paysagères très diverses en fonction des secteurs urbain ou périurbain : en effet, elle dessert quelques centres urbains, des zones résidentielles, la forêt domaniale de Fontainebleau et de grandes sections routières interurbaines sur voies départementales.

La ligne Château-Landon/Melun emprunte des voiries hétérogènes avec des séquences aux voiries très contraintes et des séquences aux caractéristiques très routières.

La ligne Château-Landon/Melun assure le rabattement sur 2 pôles SNCF : Melun et Saint-Pierre-lès-Nemours.

- Fréquences et horaires d'exploitation

Dans le cadre de la décision du STIF du 5 juillet 2006, relative au réseau structurant régional (« mobilien »), les normes minimales d'amplitude et de fréquence de la ligne Seine-et-Marne Express sont les suivantes :

- en semaine, un service toutes les 30 minutes entre 5h30 et 9h00 et 17h00 et 21h00, puis toutes les heures entre 9h00 et 17h00 ;
- le samedi, un service toutes les heures de 6h00 à 21h00 ;

Ainsi, depuis le 1^{er} octobre 2006, La ligne Château-Landon – Melun bénéficie d'une offre supplémentaire pour la portion de l'itinéraire comprise entre Melun et Nemours : soit **7 allers/retours supplémentaires en semaine et 4 allers/retours les samedis entre Melun et Nemours.**

Ainsi, l'offre totale de la ligne Seine-et-Marne Express est portée à 39 allers/retours en semaine et 18 allers/retours les samedis.

- Charge

La fréquentation des usagers aux points d'arrêts est très hétérogène le long de la ligne Château-Landon/Melun. Cette disparité des points de charges résulte notamment des tissus urbains traversés.

Ainsi, la ligne est beaucoup plus fréquentée sur la partie comprise entre Melun et Fontainebleau (desserte du pôle gare de Melun, du centre-ville de Fontainebleau, ...).

Ainsi, ce sont près de 2 300 usagers qui voyagent quotidiennement sur la ligne Seine-et-Marne express en 2007 pour 530 000 voyages effectués par an.

- Vitesse commerciale

La vitesse commerciale théorique moyenne de la ligne est de 42 km/h (relevés effectués à l'occasion de la phase diagnostic).

Les principales difficultés de la ligne sont concentrées sur 3 secteurs :

- la traversée de Melun (avant la modification d'itinéraire de la ligne) ;
- la traversée du centre-ville de Fontainebleau (boulevard Magenta, rue Grande, ...);
- la traversée du centre ville de Nemours/Saint-Pierre-les-Nemours (rue de Paris).

Les vitesses commerciales minimales relevées par sens sont :

- **dans le sens Château-Landon/Melun** : 12, 6 km/h à l'HPM pour la séquence 1 (avant la mise en place de la modification de l'itinéraire) ;

- **dans le sens Melun/Château-Landon** : 12, 4 km/h à l'HPM et l'HPS pour la portion de l'itinéraire située entre les points d'arrêt « place de l'Etape » et « la Poste ».

Les principaux objectifs « PDU » définis dans la charte d'objectifs de la ligne Château-Landon/Melun

- **Objectifs généraux de la ligne**

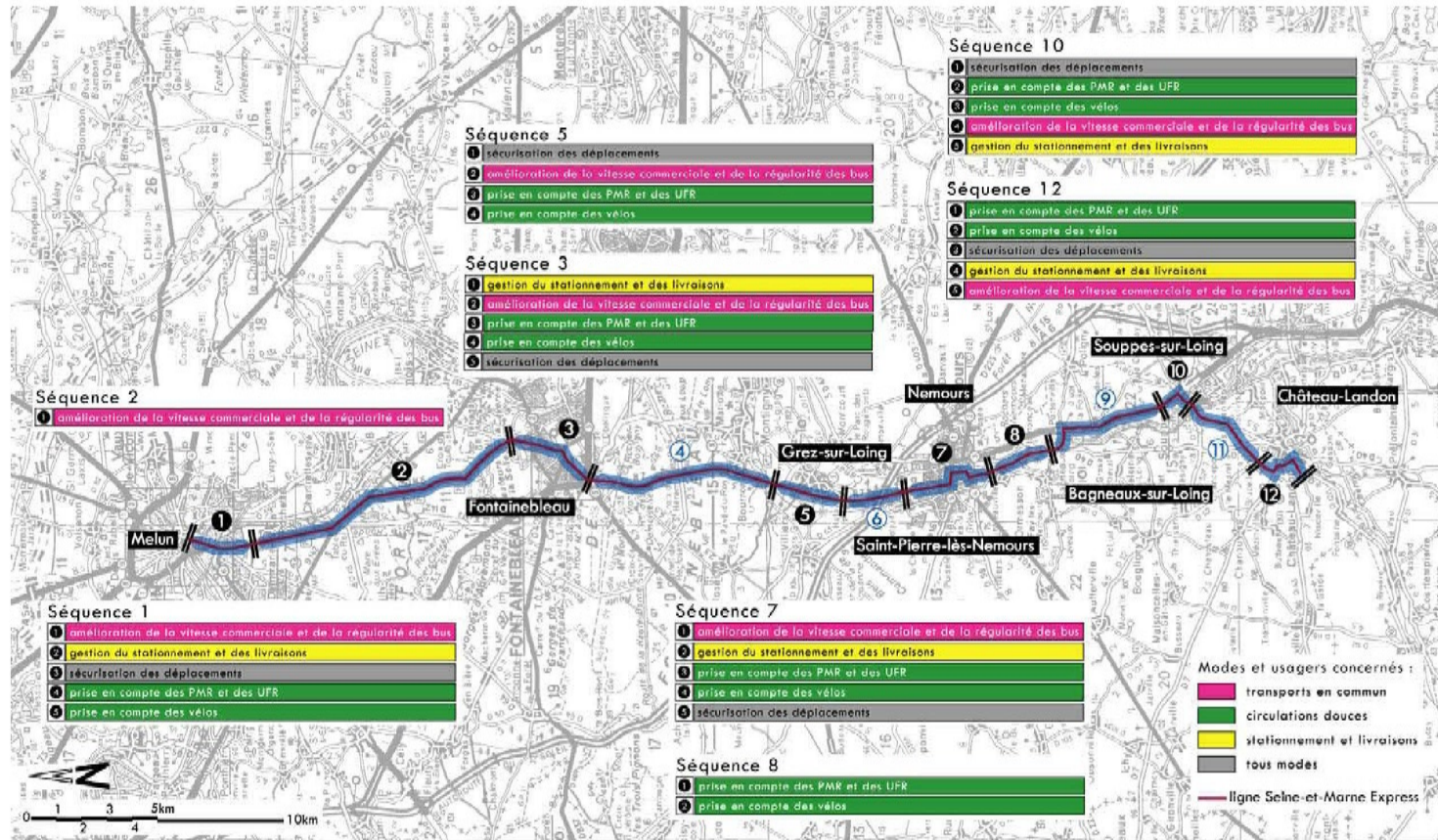
Au regard des dysfonctionnements recensés dans le diagnostic et des objectifs du Plan de Déplacements Urbains et plus particulièrement des objectifs « Mobilien », sont définis dans l'ordre de priorité, les objectifs généraux de l'axe :

- 1 – amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité des bus ;
- 2 – gestion du stationnement et des livraisons ;
- 3 – prise en compte de l'accessibilité des PMR et des UFR ;
- 4 – Prise en compte des vélos ;
- 5 – sécurisation des déplacements : la rue pour tous ;

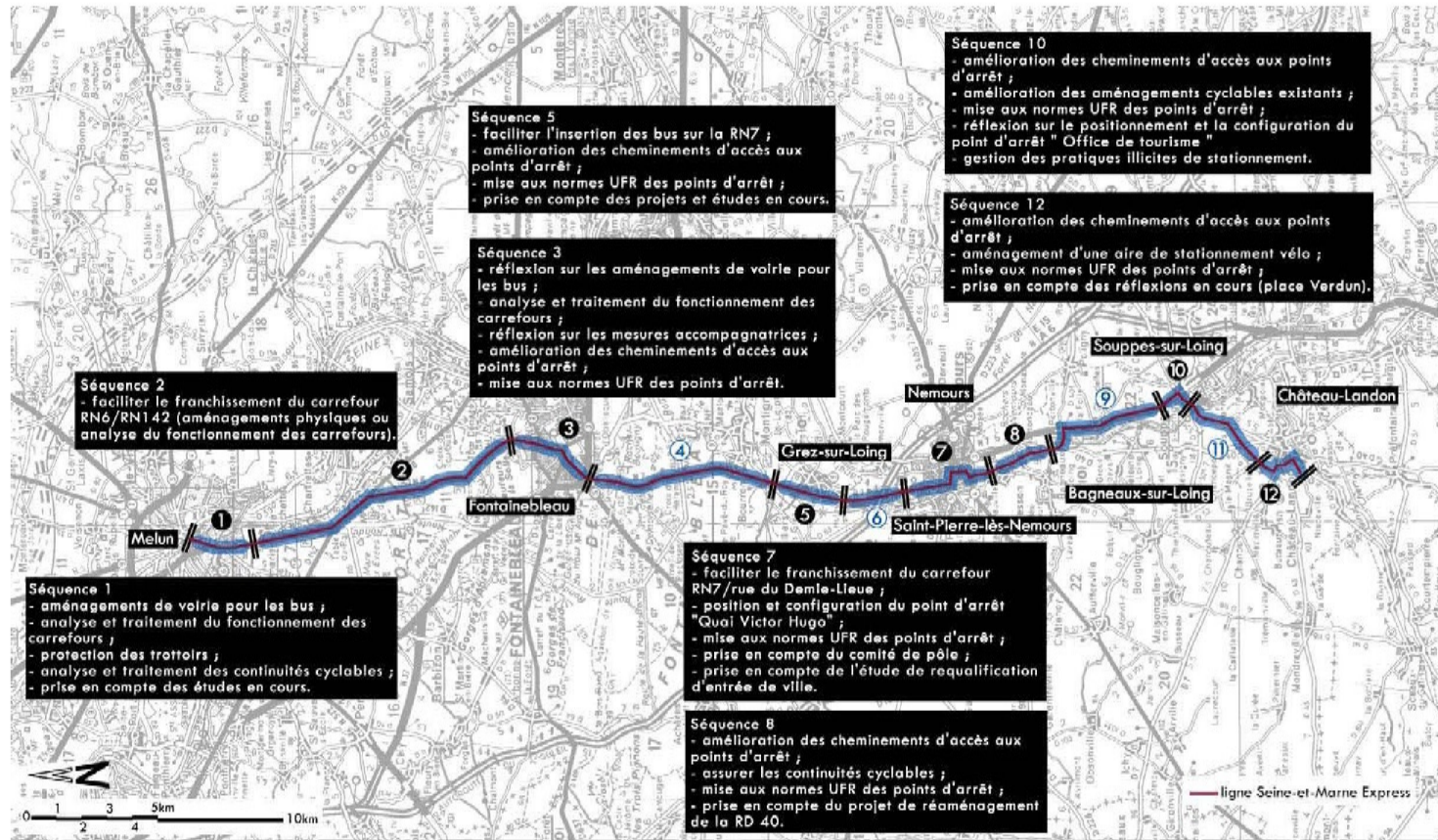
- **Objectifs prioritaires par séquences**

Pour chacune des séquences, les objectifs généraux ont été hiérarchisés afin de dégager les grands principes de traitement de l'axe en terme de circulation des bus, de circulations douces, de circulation générale et d'aménagement urbain.

Les deux cartes suivantes, issues de la charte d'objectifs validée le 13 décembre 2004, présentent les objectifs prioritaires par séquences et les actions envisagées à court terme.



Carte issue de la charte d'objectifs (phase 2 de la démarche Comité d'Axe Château-Landon/Melun)



Carte issue de la charte d'objectifs (phase 2 de la démarche Comité d'Axe Château-Landon/Melun)

Programme de traitement de l'axe, description générale

Les actions d'investissement « PDU » pour le transport public en faveur de la ligne Château-Landon – Melun.

Il s'agit des actions directement liées à l'amélioration du service rendu par la ligne Château-Landon/Melun pour en faire une ligne du réseau principal bus :

- les aménagements de voirie :

- la création de sites propres bus ou de couloirs bus ;
- la restructuration des carrefours ;
- les déplacements d'arrêts de bus ;
- la mise aux normes des points d'arrêt de bus ;

- la mise en place du matériel dynamique de signalisation tricolore nécessaire à la gestion prioritaire des carrefours du tracé de la ligne ;

- la mise en service d'un système d'information dynamique des voyageurs aux points d'arrêts ;

- l'installation d'un système d'information des voyageurs à bord des bus ;

Les actions complémentaires « PDU » en faveur des modes de déplacements doux

Il s'agit des actions en faveur des modes de déplacements autres qu'automobile, en particulier les aménagements d'itinéraires cyclables et notamment les itinéraires retenus dans le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables de Seine-et-Marne ainsi que les itinéraires cyclables projetés par le CG77.

Les autres actions d'investissement

Il s'agit notamment d'actions de requalification urbaine dans lesquelles s'inscrivent les actions d'investissement « PDU » décrites précédemment.

Les actions d'exploitation

• Par le transporteur :

- la mise en œuvre, la gestion du système d'informations des voyageurs et de vidéosurveillance intérieure des cars ;

- la mise en conformité du niveau d'offre de transport avec les normes Mobilien (soumise à une validation par le STIF)

• Par les gestionnaires de voiries :

- l'optimisation des phasages de feux des carrefours ;

- la mise en place d'un stationnement adapté, respecté par les utilisateurs et surveillé par des agents municipaux sur différents secteurs de toutes les communes concernées ;

- la gestion de la priorité des bus aux carrefours concernés ;

• Par la Police :

- mise en place d'une surveillance des couloirs bus et verbalisation du stationnement en double file à l'entrée et à la sortie des couloirs bus ;

- demande systématique d'enlèvement des véhicules stationnés dans les couloirs bus (ou en livraison en dehors des lieux et des horaires autorisés) ;

- identification d'un interlocuteur au sein de la Police dans chaque commune, pour suivre les termes du contrat et pour mettre en œuvre les actions correspondantes en relation avec le transporteur et les autres partenaires si nécessaire ;

L'ensemble de ces actions permettra d'atteindre les critères de confort, de régularité, de fréquence, d'amplitude et de sécurité fixés par le PDU.

Coordination avec les comités de pôle ou d'axe rencontrés par la ligne Château-Landon/Melun

Le programme d'aménagement du comité d'axe de la ligne Château-Landon/Melun intègre les réflexions menées dans les démarches PDU tels que les comités de pôles (Melun, Saint-Pierre-les-Nemours).

Aménagements par commune

La description détaillée des aménagements et des études complémentaires menées par séquences ont été présentées dans le rapport de phase 3 : « projet de traitement de l'axe de la ligne Seine-et-Marne express » (mars 2007).

Par conséquent, il s'agit de rappeler dans cette présente partie les différents aménagements préconisés et validés par catégorie d'usagers (transports en commun, circulations douces, stationnement et livraisons et circulation générale).

→ Séquence 1 – Traversée de Melun

- **Transports en commun**

- Aménagement d'un couloir bus axial alterné (site propre en direction de Melun à l'Heure de Pointe du Matin et en direction de Château-Landon à l'Heure de Pointe du Soir).

- **Circulations douces**

- Aménagement de deux itinéraires cyclables.

- Mise aux normes des traversées piétonnes ;

- Création d'une traversée piétonne au droit de la CAF (gestion par feux tricolores) ;

- Implantation de mobilier urbain pour canaliser les flux piétons.

- **Stationnement et livraisons**

- Aucune intervention n'est envisagée sur la séquence.

- **Circulation Générale**

- Aucun aménagement de voirie concernant la circulation générale n'est envisagé sur le secteur.

→ Séquence 3 – Traversée de Fontainebleau

La séquence 3 fait l'objet de nombreux projets : réaménagement du boulevard Magenta, opérations de requalification du centre-ville et du boulevard de Constance... Dans le cadre du Comité d'Axe, les aménagements suivants sont proposés :

- **Transports en commun**

- Aucun aménagement de voirie n'est envisagé sur la séquence.

- **Circulations douces**

- Implantation d'aires de stationnement deux roues ;

- création d'avancées de trottoirs ;

- mise aux normes des traversées piétonnes ;

- **Stationnement et livraisons**

- Mise en œuvre de mesures accompagnatrices destinées à surveiller et verbaliser les pratiques illicites de stationnement ;

- Prise en compte de la problématique livraison lors des études complémentaires (besoins exprimés par la Ville : 16 places de livraisons). A titre indicatif, le coût moyen d'une place de livraison est estimé à environ 3 000 euros.

- **Circulation Générale**

- apaisement des vitesses de circulation (implantation de coussins berlinois...).

➔ Séquence 4 – Traversée de Bourron-Marlotte

- **Transports en commun**

- Aménagement de couloirs bus d'approche en amont du carrefour du Pavé du Roy dans les deux sens de circulation ;

- Création d'un point d'arrêt aux normes UFR « Pavé du Roy » (dans les deux sens de circulation).

- **Circulations douces**

- Implantation de mobilier urbain pour canaliser les flux piéton.

- **Stationnement et livraisons**

- Aucune proposition d'aménagement n'a été retenue pour la séquence.

- **Circulation Générale**

- Gestion par feux du carrefour (mise en place d'une priorité bus).

➔ Séquence 5 – Traversée de Grez-sur-Loing

- **Transports en commun**

- Création d'un sas de présélection bus protégé de la circulation générale par un séparateur (en direction de Melun).

- **Mise aux normes UFR** concerne les points d'arrêt suivants : « les quatre routes » (en direction de Melun), « les Fours » (en direction de Château-Landon).

- **Circulations douces**

- Création d'un cheminement piéton au droit de l'arrêt « les Fours ».

- **Stationnement et livraisons**

- Aucune intervention spécifique n'est préconisée sur cette séquence.

- **Circulation Générale**

- Modification de la RD 607 (suppression des Zébras et ouverture à la circulation VL) ;

- Création d'une voie d'insertion bus + VL sur la RD 607 (au droit du point d'arrêt « les quatre routes ») ;

- Gestion par un « Stop » de la rue du vieux pont.

➔ Séquence 7 – Traversée de Nemours et Saint-Pierre-lès-Nemours

- **Transports en commun**

- Aucun aménagement de voirie n'est envisagé sur la séquence.

- **Mise aux normes UFR** concerne les points d'arrêt « Quai Victor Hugo » (dans les deux sens de circulation). Leur mise aux normes nécessite le déplacement de ces deux points d'arrêt sur la Rue de Paris.

- **Circulations douces**

- Mise aux normes des traversées piétonnes ;

- Création d'oreilles au droit des passages protégés.

- **Stationnement et livraisons**

- Matérialisation de l'offre de stationnement ;

- Mise aux normes de l'emplacement transport de fond ;
- Mise en œuvre de mesures accompagnatrices destinées à surveiller et verbaliser les pratiques illicites de stationnement.

- **Circulation Générale**

- Aucune préconisation n'est envisagée sur cette séquence.

➔ Séquence 8 – Traversée de Bagnaux-sur-Loing

- **Transports en commun**

- Aucun aménagement de voirie n'est envisagé sur la séquence.

- **Mise aux normes UFR** concerne les points d'arrêt « Hôtel de Ville » dans les deux sens de circulation.

- **Circulations douces**

- création d'une traversée piétonne ;

- **Stationnement et livraisons**

- Aucune intervention concernant le stationnement et les livraisons n'est préconisée sur ce secteur.

- **Circulation Générale**

- Implantation de coussins berlinois

➔ Séquence 10 – Traversée de Souppes-sur-Loing

- **Transports en commun**

- Aucun aménagement de voirie n'est envisagé sur la séquence.

- **Mise aux normes UFR** concerne les points d'arrêt « Office du tourisme » dans les deux sens de circulation.

- **Circulations douces**

- Elargissement de l'itinéraire cyclable existant ;

- Aménagement d'un sas vélo au droit du carrefour Avenue du Maréchal Leclerc/rue du 21 août.

- Mise aux normes des traversées piétonnes ;

- Implantation de mobilier urbain ;

- Elargissement ponctuel des trottoirs

- **Stationnement et livraisons**

- Aucune intervention spécifique n'est préconisée sur cette séquence.

- **Circulation Générale**

- Elargissement du terre plein central.

➔ Séquence 12 – Traversée de Château-Landon

- **Transports en commun**

- Création d'un couloir bus protégé facilitant l'accessibilité des cars au point d'arrêt ;

- **Mise aux normes UFR** du terminus.

- **Circulations douces**

- Création d'une aire de stationnement deux roues

- Création d'un cheminement piéton continu ;

- Mises aux normes des traversées piétonnes.

- **Stationnement et livraisons**

- Organisation de l'offre de stationnement (50 places environ + une place GIG – GIC). Cette optimisation de l'offre de stationnement améliorera les possibilités de rabattement sur la ligne.

- **Circulation Générale**

- Aucune préconisation n'est envisagée sur cette séquence.

Estimations des gains de temps liés aux aménagements de voirie

Le tableau suivant présente les estimations de gains de temps liés au projet de traitement de l'axe de la ligne Château-Landon/Melun.

Pour rappel, les objectifs fixés par le PDUIF, en terme de performance pour les lignes Mobilien de petite couronne sont les suivants :

- une vitesse commerciale moyenne de 18 km/h sur l'itinéraire ;
- si cet objectif de 18 Km/h ne pouvait être atteint, un gain d'au moins 20% des vitesses commerciales (par rapport aux relevés de vitesse effectués lors de la phase diagnostic).

Compte tenu des vitesses commerciales déjà enregistrées sur les autres séquences, les gains de temps sont principalement concentrés sur la séquence 1 (aménagement d'un couloir bus axial alterné). Ce couloir bus fonctionne dans le sens Château-Landon/Melun (à l'heure de pointe du matin) et dans le sens Melun/Château-Landon (à l'heure de pointe du soir).

A noter que pour la séquence 4, la perte de une minute provient de la création d'un arrêt supplémentaire destiné à améliorer la desserte du secteur de Bourron-Marlotte.

Par ailleurs, compte tenu de la spécificité des lignes interurbaines de Grande Couronne, la vitesse commerciale de la ligne Château-Landon Melun ne peut pas être fortement améliorée sur l'ensemble de l'axe.

	Gain Projet HPM		Gain Projet HPS		Commentaires
	Sens CL/M	Sens M/CL	Sens CL/M	Sens M/CL	
Séquence 1	3'45	-	-	2'	
Séquence 2	-	-	-	-	
Séquence 3	-	-	-	-	
Séquence 4	-1'	-1'	-1'	-1'	Création d'un nouvel arrêt à Bourron-Marlotte
Séquence 5	-	-	-	-	
Séquence 6	-	-	-	-	
Séquence 7	-	-	-	-	
Séquence 8	-	-	-	-	
Séquence 9					
Séquence 10	-	-	-	-	
Séquence 12					
Total	2'45	-1'	-1'	1'	
Vitesse Moyenne					
Actuel	43,2	48,7	47,5	45,0	
Projet	45,1	47,9	46,7	45,7	
Gain	4,3%	-1,7%	-1,6%	1,6%	

Article 9 – Pièces annexes pour la mise en œuvre des aménagements de voirie nécessaires à la mise en place du système de transport « Mobilien » pour la ligne Château-Landon/Melun

Pièce annexe n°1 : tableau de financement des aménagements

LOCALISATION	N° ACRON	NOM DE LA VOIE	EMBAUCE DE VOIE	NUMERO SÉQUENCE	AMÉNAGEMENT PEYCHSE	MO	COUT HT	Sources de Financement			Répartition des subventions PDU à 100%			Répartition des subventions PDU à 50%			Métric d'ouvrage (50%)		
								Subvention PDU à 100%	Subvention PDU à 50%	STIF (4/9a)	REGION (4/9a)	CONSEIL GÉNÉRAL (1/9a)	STIF (4/10a)	REGION (4/10a)	CONSEIL GÉNÉRAL (1/10a)				
MELUN	1	Avenue du Général Leduc (E0 604)	1 600 m	1	Financement des études préliminaires Aménagement du couloir bus axial à sens et création d'îlots directionnels Mise aux normes des traversées piétonnes Signalisation horizontale Implémentation de l'ET dans l'implémentation de nouvelles voies Fonctionnement du carrefour à feux - priorité bus Aménagement d'infrastructures cyclables	CO 77	1 28 650 €	1 28 650 €	1 28 650 €	391 255 €	262 605 €	67 814 €							
								8 960 €	8 960 €	3 984 €	3 984 €	996 €							
								23 400 €	23 400 €	9 559 €	2 490 €	1 637 €							
								14 730 €	14 730 €	6 547 €	1 837 €								
								23 900 €	23 900 €	11 047 €	6 547 €								
								11 951 €	11 951 €	53 117 €	53 117 €								
sous total Melun								931 132 €	917 987 €	31 917 €	464 861 €	336 911 €	116 215 €	14 185 €	14 185 €	3 446 €	31 917 €		
FONTAINEBLEAU	2	Boulevard Magera	1 060 m	2	Création d'un couloir de transit Appuiement des vitesses de circulation (aménagement du profil et implémentation de couloirs bus/bis)	Commune	234 304 €	17 927 €	8 963 €				52 046 €	52 046 €	13 017 €	117 152 €			
								9 584 €	4 792 €				3 984 €	3 984 €	996 €	8 963 €			
								271 482 €	135 731 €				21 256 €	18 000 €	4 256 €	4 256 €			
3	Boulevard Magera	1 600 m	3	Création d'un couloir de transit Appuiement des vitesses de circulation (aménagement du profil et implémentation de couloirs bus/bis) Mise aux normes des traversées piétonnes	Commune	234 304 €	4 303 €	2 151 €				956 €	956 €	239 €	2 151 €				
							14 730 €	7 365 €				3 226 €	3 226 €	800 €	7 365 €				
							552 176 €	276 088 €				1 922 272 €	1 922 272 €	36 636 €	276 088 €				
CHATEAU-LANDON	4	RD 607	550 m	4	Création de 2 couloirs bus vivants à feux rouges aux entrées et élargissement des trottoirs Création d'un îlot pour sécuriser les traversées piétonnes Signalisation horizontale Mise aux normes des traversées piétonnes Déploiement de l'ET d'axe et rajout du carrefour Fonctionnement du carrefour à feux - priorité bus Création de l'axe de bus (sens des 2 sens de circulation)	CO 77	180 249 €	180 249 €	180 249 €	80 120 €	80 120 €	20 030 €							
								11 159 €	11 159 €	4 960 €	4 960 €	1 240 €							
								6 274 €	6 274 €	2 789 €	729 €	607 €							
								5 972 €	5 972 €	2 466 €	664 €								
								54 961 €	54 961 €	24 427 €	6 197 €								
								29 878 €	29 878 €	12 279 €	3 200 €								
sous total Château-Landon								349 574 €	349 574 €	157 156 €	155 366 €	39 047 €							
CHATEAU-LANDON	5	RD 607	730 m	5	Création d'un couloir bus pour faciliter l'accès au point d'arrêt Mise au œuvre de séparateurs pour éviter le débordement des files Signalisation horizontale Déploiement de l'ET d'axe et rajout du carrefour	CO 77	180 249 €	4 620 €	2 310 €			1 167 €	1 167 €	292 €					
								34 927 €	17 463 €				15 523 €	3 881 €	1 514 €				
								118 601 €	59 300 €				52 751 €	13 188 €					
sous total Château-Landon								169 872 €	169 872 €	75 497 €	75 497 €	18 873 €							
NIMONNES	6	RD 607	600 m	7	Appuiement de la circulation (aménagement du profil) Sécurisation du stationnement Mise aux normes des traversées piétonnes Mise aux normes des aménagements (ajout de feux) Création de l'axe de bus (sens des 2 sens de circulation)	Commune	180 249 €	12 798 €	12 798 €	5 682 €	5 682 €	1 421 €							
								20 840 €	10 420 €				17 708 €	4 427 €					
								60 450 €	30 225 €				26 957 €	6 739 €					
								11 159 €	5 579 €				5 212 €	1 328 €					
								4 243 €	2 121 €				1 886 €	471 €					
								47 476 €	23 738 €				21 101 €	5 275 €					
sous total Nimennes								174 933 €	174 933 €	78 644 €	78 644 €	19 661 €							
CHATEAU-LANDON	7	RD 40	170 m	8	Signalisation horizontale Appuiement des vitesses de circulation (aménagement de couloirs bus/bis) Déploiement de l'ET pour assurer la traversée piétonne Mise aux normes des traversées piétonnes	Commune	180 249 €	2 241 €	1 120 €			996 €	996 €	240 €					
								8 960 €	4 480 €				3 984 €	996 €					
								2 984 €	1 492 €				1 019 €	255 €					
sous total Château-Landon								16 483 €	16 483 €	7 337 €	7 337 €	1 837 €							
CHATEAU-LANDON	8	Avenue du Maréchal Leduc (E0 607)	400 m	10	Création d'un îlot pour contrôler le débordement des bus Signalisation horizontale Aménagement d'infrastructures cyclables Déploiement de l'ET d'axe Mise aux normes des traversées piétonnes	Commune	234 304 €	25 327 €	25 327 €	11 261 €	11 261 €	2 815 €							
								9 521 €	4 760 €				4 236 €	1 059 €					
								2 194 €	1 097 €				1 079 €	265 €					
								44 548 €	22 274 €				19 799 €	4 950 €					
								8 963 €	4 481 €				3 984 €	996 €					
								sous total Château-Landon								96 575 €	96 575 €	40 996 €	40 996 €
CHATEAU-LANDON	9	Place de Verdun	200 m	12	Création d'un couloir bus pour faciliter l'accès au trottoir Mantenance du stationnement et mise aux normes des trottoirs Axe d'axe d'axe Signalisation horizontale Mise aux normes des traversées piétonnes Appuiement des vitesses de circulation Éclairage de la Place Engagement de la Place	Commune	234 304 €	7 527 €	3 763 €			640 €							
								146 720 €	73 360 €				37 049 €	9 262 €					
								2 406 €	1 203 €				757 €	189 €					
								2 211 €	1 105 €				982 €	246 €					
								4 482 €	2 241 €				1 992 €	498 €					
								3 197 €	1 598 €				710 €	178 €					
sous total Château-Landon								201 301 €	100 650 €										
TOTAL DES AMÉNAGEMENTS (par axe HT y compris majoration pour majorations, voirie, forfait chantier)								2 229 717 €	1 867 262 €	428 864 €	627 312 €	628 216 €	206 828 €	192 650 €	49 762 €	428 864 €			

Montant plafond Financement PDU à 100 %		22 282 000 €
Dépassement du montant plafond Financement à 100%		0
TOTAL AXE Château-Landon/Melun		2 739 181 €
Dont l'Etat communique PDU		900 000 €
Dont l'Etat communique		900 000 €
Dont l'Etat communique		900 000 €
Coût moyen au kilomètre		57 066 €
Four mètres : coût moyen au kilomètre à 100%		610 000 €
10	Sur l'ensemble de l'axe	Systeme d'information des voyageurs aux arrêts et à bord des cars (Système PECHUSE)
11	Sur l'ensemble de l'axe	Equipement pour la mise en œuvre d'ouvrages d'arrêt

Four mètres

Financement spécifique mise aux normes UFE des poteaux d'arrêt

Séquence 3	Gr 1er et 2e	Mise aux normes axiales "Les quatre Routes" vers Melun	24 632 €
		Mise aux normes axiales "Les Feux" vers Château-Landon	13 610 €
Séquence 8	Supporteur ax	Mise aux normes axiales "Hotel de Ville" vers Melun	15 900 €
		Mise aux normes axiales "Hotel de Ville" vers Château-Landon	16 900 €
Séquence 10	Supporteur ax	Mise aux normes axiales "Office du tourisme" vers Melun	11 755 €
		Mise aux normes axiales "Office du tourisme" vers Château-Landon	18 785 €
Séquence 12	Château-Landon	Mise aux normes Terminus	191 110 €

Pièce annexe n°2 : tableaux de synthèse par Maître d'Ouvrage

Synthèse des coûts d'aménagement par axe et Maître d'Ouvrage

Le tableau suivant présente la synthèse des coûts d'aménagement (coûts HT + aléas) de l'itinéraire de la ligne Château-Landon/Melun par axe et Maître d'Ouvrage :

Axe	Maître d'Ouvrage	Coûts d'aménagement
Avenue du Général Leclerc	CG 77	755 263 €
Boulevard Magenta	Commune	201 526 €
Rue Grande	Commune	223 767 €
RD 607	CG 77	399 867 €
Rue de Paris	Commune	136 218 €
RD 40	Commune	12 690 €
Avenue du Maréchal Leclerc (RD 607)	Commune	69 725 €
Place de Verdun	Commune	210 519 €
		2 009 575 €

	Linéaire	Linéaire traité	Coûts d'aménagement	Base financement PDU
Total linéaire Château-Landon/Melun	48 000 mètres	7 100 mètres	2 009 575 €	29 280 000 €

Au montant des travaux s'ajoute des lignes budgétaires qui permettront de financer les phases suivantes d'étude, de mise en œuvre et d'évaluation du système de transport décrit dans le présent document :

- le forfait « installation de chantier et balisage » (200 000 €) ;
- le forfait « évaluation » (répartition effectuée par le comité de suivi) ;

- le forfait « communication » (200 000 €) ;
- le financement de la présente étude (128 650 €) ;
- le financement de la Maîtrise d'Oeuvre (loi MOP) ;

Ainsi, le coût global du projet de traitement de l'axe de la ligne Château-Landon/Melun a été évalué à **2 739 181€ HT** soit un **coût moyen au kilomètre de 57 066 € HT** (base financement PDU : 609 796 € HT). La mise aux normes UFR des points d'arrêt de la ligne Château-Landon/Melun se fera dans le cadre de financement complémentaire (148 666€ HT).

Répartition du forfait « installation de chantier et balisage »

Le « forfait installation de chantier et balisage » du tableau de financement prévoit 200 000 € pour la phase travaux du comité d'axe de la ligne Château-Landon/Melun. La répartition a été calculée au prorata du montant des travaux. Ce forfait a été intégré directement au montant de chacune des séquences du tableau de financement. Les montants calculés ci-dessous sont donc indiqués à titre informatif.

Axe	Maître d'Ouvrage	Coûts d'aménagements	Part des coûts d'aménagement	Forfait chantier et balisage
Avenue du Général Leclerc	CG 77	755 263 €	37,6 %	75 166 €
Boulevard Magenta	Commune	201 526 €	10 %	20 056 €
Rue Grande	Commune	223 767 €	11,1 %	22 271 €
RD 607	CG 77	399 867 €	19,9 %	39 796 €
Rue de Paris	Commune	136 218 €	6,8 %	13 557 €
RD 40	Commune	12 690 €	0,6 %	1 263 €
RD 607	Commune	69 725 €	3,5 %	6 939 €
Place de Verdun	Commune	210 519 €	10,5 %	20 952 €
		2 009 575 €	100 %	200 000 €

Répartition du forfait « communication »

Au coût d'aménagement physique de l'axe s'ajoute la « communication ». Cette ligne budgétaire du tableau de financement prévoit 200 000 € pour promouvoir les actions mise en œuvre dans le cadre du comité d'axe de la ligne Château-Landon/Melun.

La répartition de cette ligne budgétaire a été calculée au prorata du montant des travaux.

Ce forfait a été intégré directement au montant de chacune des séquences du tableau de financement. Les montants calculés ci-dessous sont donc indiqués à titre informatif.

Axe	Maître d'Ouvrage	Coûts d'aménagements	Part des coûts d'aménagement	Forfait com
Avenue du Général Leclerc	CG 77	755 263 €	37,6 %	75 166 €
Boulevard Magenta	Commune	201 526 €	10 %	20 056 €
Rue Grande	Commune	223 767 €	11,1 %	22 271 €
RD 607	CG 77	399 867 €	19,9 %	39 796 €
Rue de Paris	Commune	136 218 €	6,8 %	13 557 €
RD 40	Commune	12 690 €	0,6 %	1 263 €
RD 607	Commune	69 725 €	3,5 %	6 939 €
Place de Verdun	Commune	210 519 €	10,5 %	20 952 €
		2 009 575 €	100 %	200 000 €

Répartition du « financement de la Maîtrise d'Oeuvre »

Au coût d'aménagement physique de l'axe s'ajoute le « financement de la Maîtrise d'Oeuvre ». Cette ligne budgétaire du tableau de financement prévoit 200 957 € pour financer les études de mise en œuvre du comité d'axe de la ligne Château-Landon/Melun.

La répartition de cette ligne budgétaire a été calculée au prorata du montant des travaux et a été directement intégrée au tableau de financement.

Axe	Maître d'Ouvrage	Coûts d'aménagements	Part des coûts d'aménagement	Forfait financement MO
Avenue du Général Leclerc	CG 77	755 263 €	37,6 %	75 526 €
Boulevard Magenta	Commune	201 526 €	10 %	20 153 €
Rue Grande	Commune	223 767 €	11,1 %	22 376 €
RD 607	CG 77	399 867 €	19,9 %	39 987 €
Rue de Paris	Commune	136 218 €	6,8 %	13 622 €
RD 40	Commune	12 690 €	0,6 %	1 269 €
RD 607	Commune	69 725 €	3,5 %	6 972 €
Place de Verdun	Commune	210 519 €	10,5 %	21 052 €
		2 009 575 €	100 %	200 957 €

Répartition du forfait « évaluation »

Le forfait « évaluation » permettra le financement des indicateurs d'évaluation du système transport après mise en œuvre des aménagements (mesures des vitesses commerciales, enquêtes fréquentation, études de trafic,...). La répartition du forfait sera effectuée dans le cadre du comité de suivi. **Par conséquent ce forfait n'a pas été intégré au tableau de financement.**

Montant total des subventions par axe et Maître d'Ouvrage

Le tableau suivant présente le montant total des subventions répartis par axe et maître d'ouvrage. Le montant de ces subventions intègre :

- les coûts d'aménagement (y compris les aléas) ;
- le forfait « installations de chantiers et balisage » (au prorata du montant des travaux) ;
- le forfait « communication » (au prorata du montant des travaux) ;
- le forfait « financement de la maîtrise d'œuvre » (au prorata du montant des travaux) ;

Axe	Maître d'Ouvrage	Coûts d'aménagements	Forfait chantier et balisage	Forfait communication	Forfait financement MO	Total
Avenue du Général Leclerc	CG 77	755 263 €	75 166 €	75 166 €	75 526 €	981 122 €
Boulevard Magenta	Commune	201 526 €	20 056 €	20 056 €	20 153 €	261 791 €
Rue Grande	Commune	223 767 €	22 271 €	22 271 €	22 376 €	290 685 €
RD 607	CG 77	399 867 €	39 796 €	39 796 €	39 987 €	519 446 €
Rue de Paris	Commune	136 218 €	13 557 €	13 557 €	13 622 €	176 954 €
RD 40	Commune	12 690 €	1 263 €	1 263 €	1 269 €	16 485 €
RD 607	Commune	69 725 €	6 939 €	6 939 €	6 972 €	90 575 €
Place de Verdun	Commune	210 519 €	20 952 €	20 952 €	21 052 €	273 474 €
		2 009 575 €	200 000 €	200 000 €	200 957 €	2 610 531 € HT

Le tableau ci-dessus n'intègre pas le financement du forfait « évaluation » (100 000 €) et du forfait « financement des études » (128 650 €). Le montant de ce dernier forfait est inclus au tableau de financement (pièce annexe n°1).

En additionnant les différents items et le montant total des subventions, le coût d'aménagement global de l'itinéraire de la ligne Château-Landon/Melun s'élève à **2 739 181 € HT** (Cf. **Tableau de financement**).

Pièce annexe n°3 : dossier de plans des études de faisabilité du programme de traitement de l'axe pour les aménagements de voirie

Le dossier de plans des études de faisabilité du programme de traitement de l'axe est joint au présent document. Il comprend les pièces suivantes :

- les **plans projets** (séquences 1 à 12) de l'itinéraire de la ligne Château-Landon/Melun ;
- un **cahier de profils en travers** (repérés sur les plans projets) ;
- un **cahier des estimations sommaires** des coûts d'aménagement par séquence ;