

# PLAN D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

---

## CORBEIL-ESSONNES

ATELIER DE CONCERTATION – COMITÉ CONSULTATIF VÉLO

10 MAI 2022

1.2

CONCERTATION PLAN D'ORIENTATION DES MOBILITÉS -  
CORBEIL-ESSONNES – ETC – 2022

## ORDRE DU JOUR

1. Mot d'accueil et introduction de la séance
2. Enjeux et grands principes d'élaboration du plan d'orientation des mobilités
3. Calendrier de l'étude
4. Premier travail par table
5. Présentation du diagnostic et des ambitions du plan d'orientation des mobilités
6. Second travail par table
7. Affichage des propositions et priorisation
8. Mot de la fin



# 1. MOT D'ACCUEIL ET INTRODUCTION DE LA SÉANCE

---

etc

CONCERTATION PLAN D'ORIENTATION DES MOBILITÉS -  
CORBEIL-ESSONNES – ETC – 2022

3 | Page

# 2. ENJEUX ET GRANDS PRINCIPES D'ÉLABORATION DU PLAN D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

---

etc

CONCERTATION PLAN D'ORIENTATION DES MOBILITÉS -  
CORBEIL-ESSONNES – ETC – 2022

4 | Page

## 2. ENJEUX ET GRANDS PRINCIPES DU PLAN D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

- À quoi sert le Plan d'Orientation des Mobilités ?
  - Définir le cadre de référence de la politique mobilité de Corbeil-Essonnes pour les années à venir
  - Ne concerne que l'action de la commune et donc son domaine de compétence
    - L'offre en transports en commun est une prérogative d'Île-de-France Mobilités
    - Certaines voiries sont gérées par Grand Paris Sud ou par le Département
- Quels sont ses objectifs stratégiques ?
  - Résorber les dysfonctionnements en matière de déplacements
  - Améliorer les conditions de déplacement des modes alternatifs à l'automobile, afin d'encourager le report modal vers ces derniers
- De quoi est-il composé ?
  - Un diagnostic de la mobilité
  - Un plan d'actions stratégique

etc

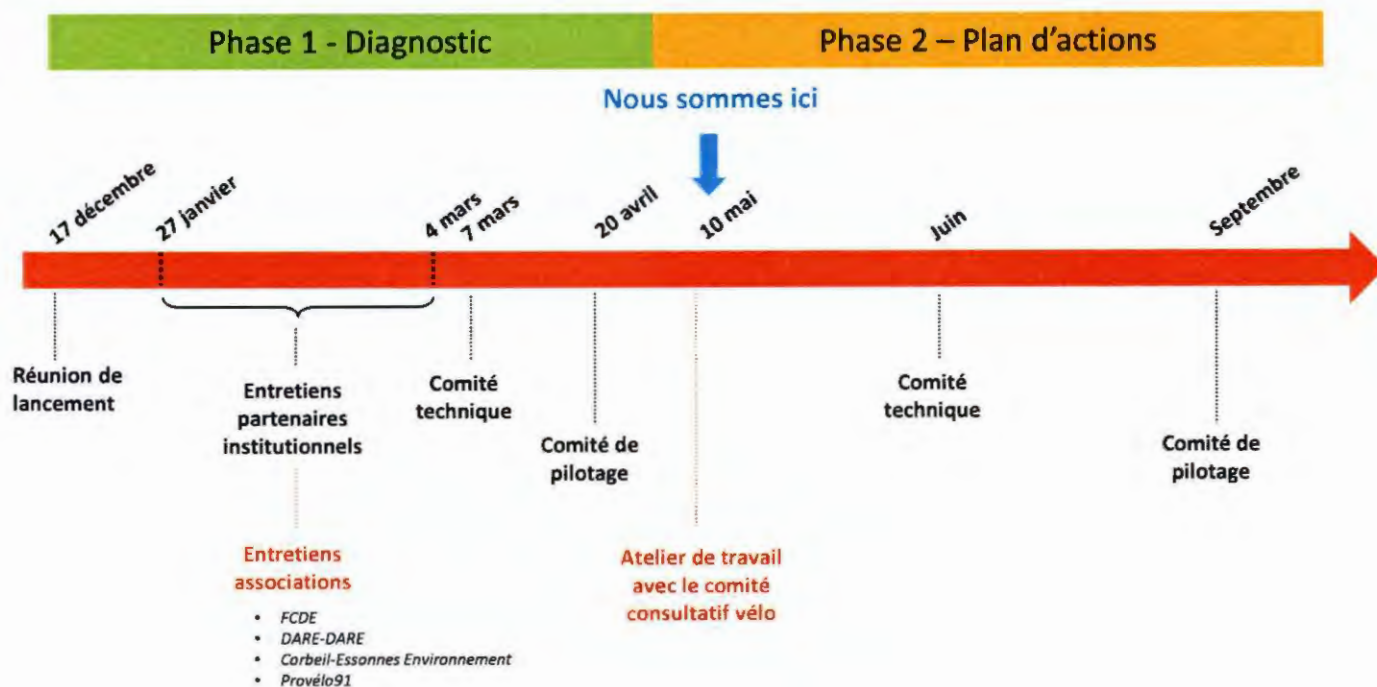
## 3. CALENDRIER DE L'ÉTUDE

---

etc

### 3. PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE DE CONCERTATION

Une démarche de concertation suivant l'élaboration du plan d'orientation des mobilités



etc

## 4. PREMIER TRAVAIL PAR TABLE

etc

## MÉTHODOLOGIE

15 min

pour échanger à votre table afin de proposer « à blanc » **2 à 4 actions prioritaires** pour une politique mobilité réussie

5 min

pour se les dire



Breve description de l'action	Objectifs	Pourquoi prioritaire ?
Action 1.		
Action 2.		
Action 3.		
Action 4.		

etc

## 5. PRÉSENTATION DU DIAGNOSTIC ET DES PRINCIPAUX ENJEUX

---

etc



## AUGMENTATION DES BESOINS DE MOBILITÉ

- Entre 2006 et 2019 la commune a gagné environ 10 000 habitants (+ 25 %)
- Le territoire va continuer de se développer, risquant d'accroître les **difficultés pour tous les modes de transport**



- **Augmentation de la demande de déplacement dans les années à venir**
- **Accentuation de certaines difficultés et de la saturation si les pratiques de mobilités actuelles se poursuivent**

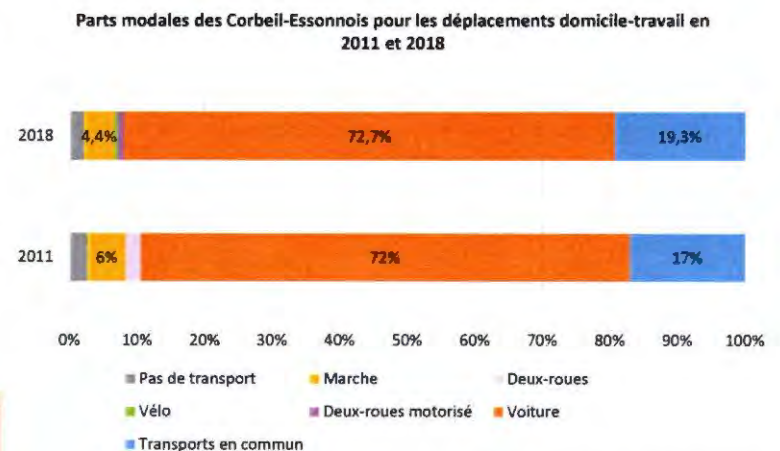
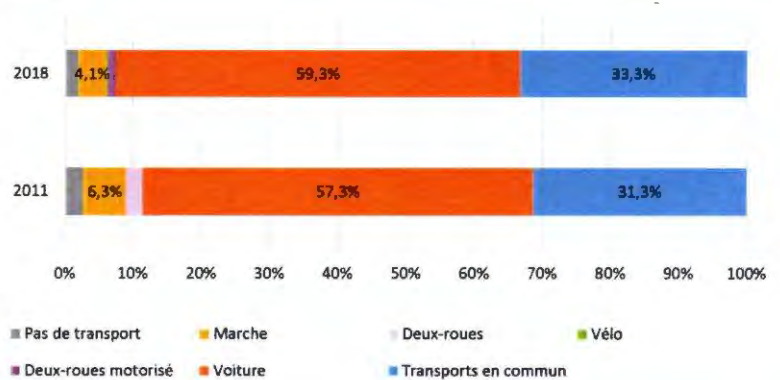
etc

CONCERTATION PLAN D'ORIENTATION DES MOBILITÉS -  
CORBEIL-ESSONNES – ETC – 2022

11 | Page

## USAGE DOMINANT DE LA VOITURE

- Analyse des déplacements domicile-travail car flux majoritaire en pointe et données récentes suivies
- Actifs habitants à Corbeil-Essonnes
  - Voiture **majoritaire** (59 %)
  - Transports en commun **bien utilisés** au regard de la localisation en grande couronne (33 %)
  - **Faible** utilisation de la marche (4 %) et du vélo (0,3 %) mais proches de la moyenne départementale
  - Hausse de la **voiture** et des **transports en commun** au **détriment** de la marche et des deux-roues
- Actifs travaillant à Corbeil-Essonnes
  - Fortes disparités entre les résidents et les personnes travaillant à Corbeil-Essonnes
  - **Fort usage** de la voiture (13 points de plus)
  - Plus faible usage des transports en commun (14 points de moins).
  - **Faible** usage de la marche (4 %) et du vélo, proche de la moyenne départementale
  - Légère hausse de la **voiture** et des **transports en commun** au **détriment** de la marche, des deux-roues



- **Une tendance à la hausse de l'usage de la voiture à inverser**

etc

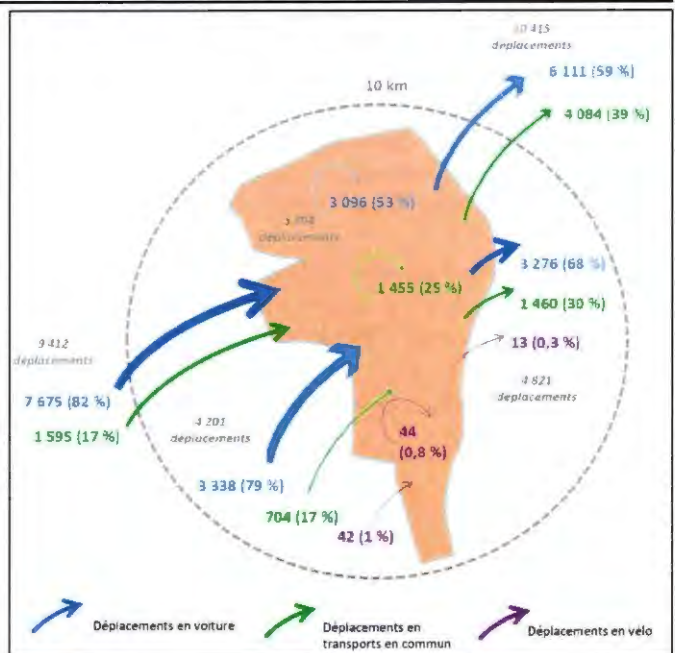
CONCERTATION PLAN D'ORIENTATION DES MOBILITÉS -  
CORBEIL-ESSONNES – ETC – 2022

12 | Page



## AFFLUX DE VÉHICULES EXTÉRIEURS ET POTENTIEL DE RABATTEMENT

- 62 % (9 387) des actifs quittent Corbeil en voiture
- 81 % (11 013) des actifs de l'extérieur viennent y travailler en voiture chaque jour
- **Solde positif d'environ 1 355 véhicules entrant dans Corbeil** chaque jour pour le travail
- **53 % (3 096)** des déplacements domicile-travail internes à la commune sont réalisés en voiture
  - En partie transposable vers la **marche ou le vélo**
  - **0,8 % en vélo en 2018, soit 44 déplacements**
- Dans un rayon de 10 km autour de Corbeil-Essonnes, **6 614** déplacements domicile-travail réalisés chaque jour en **voiture**
  - Part importante réalisable au quotidien à **vélo**, à condition d'un environnement favorable
  - **55 réalisés en vélo** actuellement
- En intégrant les déplacements internes et à moins de 10 km, 9 710 sont réalisés en voiture et seraient pour partie transposables sur le vélo, soit 28 % des déplacements totaux



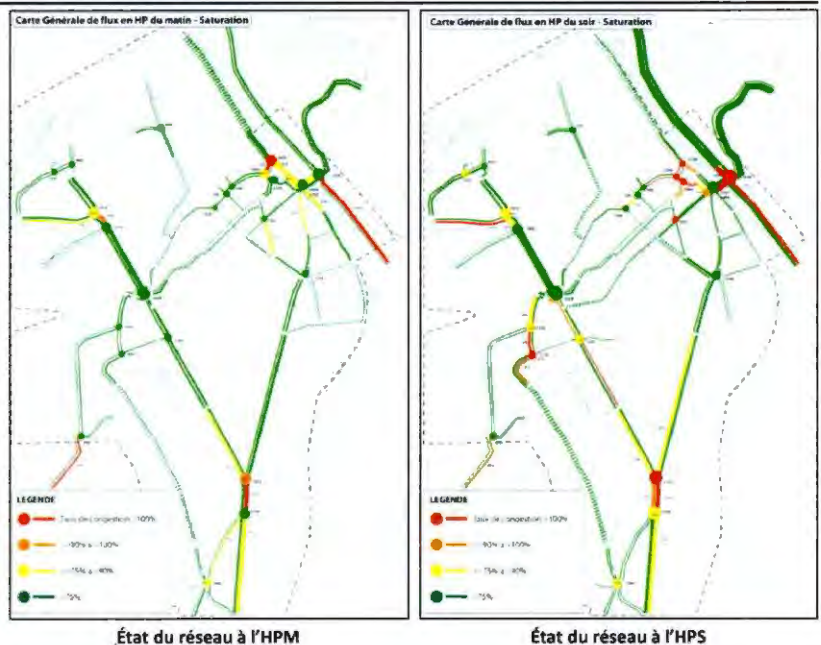
Flux quotidien de et vers Corbeil-Essonnes pour le travail en 2018 – INSEE, ETC

- Un afflux de véhicules extérieur à modérer
- Une amélioration des mobilités alternatives à l'automobile à opérer

etc

## QUELQUES ZONES DE FORTE CONGESTION

- Faible évolution des flux entre 2012 et 2020
- Baisse des flux de plus de 40 % sur le pont aux heures de pointe
- Trafic particulièrement **élevé** :
  - Quai de l'apport de Paris vers le nord à l'heure de pointe du matin
  - RD448 vers le sud et route de St Germain vers l'est à l'heure de pointe du soir
- **Bonne fluidité générale malgré quelques zones à fort taux de congestion**, essentiellement sur certains axes structurants sur 3 principaux secteurs
  - RN7 sud/st-Lazare
  - Centre Corbeil rive gauche et rive droite
  - Essonnes-RN7 nord



- Accepter quelques points de congestion ponctuels pour ne pas attirer davantage de trafic
- Retravailler certains carrefours pour optimiser le fonctionnement, la taille et la sécurité

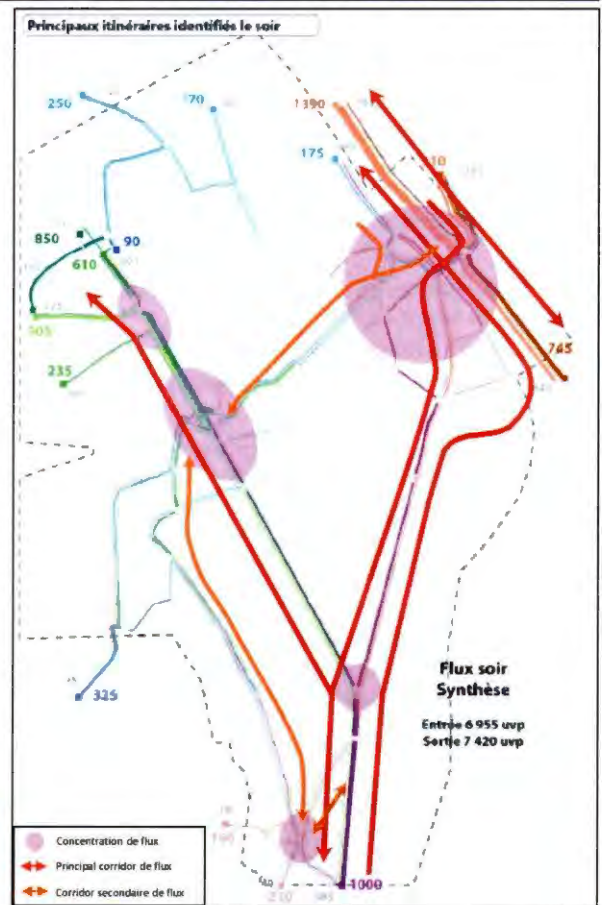
etc



## TAUX DE TRANSIT ÉLEVÉ ET CONCENTRATION DES FLUX EN CENTRE-VILLE

- L'organisation du réseau viaire concentre les flux sur 5 secteurs
- Le taux transit est particulièrement élevé
  - Évalué à 45-50 % en heure de pointe
    - Carrefour routier de plusieurs axes structurants du sud-est de l'agglomération parisienne et d'envergure intercommunale
- Transit notamment concentré sur 2 axes :
  - 20 % du total sur la rive droite à l'HPM et 40 % à l'HPS
  - 20 % du total sur la RN7 à l'HPM
- L'organisation du réseau viaire conduit les flux le transit dans le centre-ville

• Revoir le plan de circulation pour limiter le flux de transit en centre-ville



Principaux corridors de flux

etc

## UNE OFFRE TC ASSEZ QUALITATIVE

- Une desserte ferroviaire importante, souffrant toutefois d'irrégularités et de temps de parcours élevés
- Des pôles gares peu qualitatifs ne facilitant pas l'intermodalité tous modes avec le train
- Saturation de la gare routière « Émile Zola »
- Une offre de bus assez qualitative, malgré des déficiences
  - Disparités de l'offre entre le nord et le sud de la commune
  - Circulation des bus parfois pénalisée par la congestion et l'étroitesse de certaines rues
  - Lisibilité parfois moyenne du réseau
  - Des arrêts de qualité hétérogène
- Plusieurs projets concernant le réseau ferroviaire et bus

• Adapter l'offre à la hausse attendue de population  
• Améliorer l'intermodalité sur les pôles gare



Problèmes de circulation (hors congestion) des bus (en bleu)

etc



## CYCLABILITÉ HÉTÉROGÈNE ET ABSENCE DE SYSTÈME VÉLO

- Cyclabilité hétérogène
  - Peu d'aménagements et essentiellement non maillés
  - **Cyclabilité faible sur la plupart des voies structurantes ou de distribution**
  - **Cyclabilité correcte à bonne sur la plupart des voies de desserte** malgré l'absence globale d'aménagements dédiés
- **Absence de réel système vélo**
  - Absence de **jalonement** en dehors de l'Eurovélo
  - **Stationnement** implanté de manière très ponctuelle, notamment aux équipements communautaires
  - **Aucun réparateur** identifié
  - Très peu ou pas d'**apprentissage** du vélo
  - Pas d'**information** sur un meilleur partage de l'espace public (droits et obligations de chaque mode de transport)
  - Pas d'**évènement** local en faveur du vélo

- **Améliorer la cyclabilité des voies structurantes en priorité**
- **Résorber les principaux points durs du réseau**
- **Mettre en place un système vélo**



Points noirs identifiés dans le baromètre des villes cyclables 2021 – FUB

CONCERTATION PLAN D'ORIENTATION DES MOBILITÉS -  
CORBEIL-ESSONNES – ETC – 2022

17 | Page

etc

## DES CARACTÉRISTIQUES FAVORABLES À LA PRATIQUE DU VÉLO

- Part de déplacements courts en partie **transposables** vers le vélo
- **Densité d'aménités** accessibles à des distances **réalisables** en vélo
- Deux **grands itinéraires** : Eurovélo 3 et futur branche du RER V
- Des sentes permettant de **raccourcir** les trajets, en partie à réaménager
- Plan vélo de GPS
- 2 principales caractéristiques défavorables
  - **Topographie** marquée dans certains secteurs
  - **Trafic motorisé** intense sur la plupart des grands axes et dans le centre-ville



Isochrones vélo 15 min depuis le centre de Corbeil (gauche) et de Essonnes (droite)

- **Développer les liaisons vers/depuis les communes voisines, en priorisant les liaisons vers les grandes polarités/générateurs de flux**
- **Faciliter les trajets via la systématisation des aménagements peu coûteux et simples**



Itinéraires cyclables du plan vélo de GPS à Corbeil-Essonnes

CONCERTATION PLAN D'ORIENTATION DES MOBILITÉS -  
CORBEIL-ESSONNES – ETC – 2022

18 | Page

etc



## MARCHABILITÉ HÉTÉROGÈNE

- Traitement des espaces publics tourné autour de la voiture et peu des piétons
- Concentration de flux piétons dans des zones d'importants flux routiers
- Marchabilité faible sur la plupart des voies structurantes ou de distribution non requalifiées
  - **Frein à l'attractivité du centre-ville**
  - Problématique pour les **personnes à mobilité réduite (PMR)**
- Marchabilité globalement bonne dans les voies de desserte, même sans aménagement qualitatifs

- **Améliorer la marchabilité des 2 polarités Vieux Corbeil et Viel Essonnes en priorité**
- **Améliorer la marchabilité des voies structurantes et de distribution encore non requalifiées**



Zones de concentration piétonne

CONCERTATION PLAN D'ORIENTATION DES MOBILITÉS -  
CORBEIL-ESSONNES - ETC - 2022

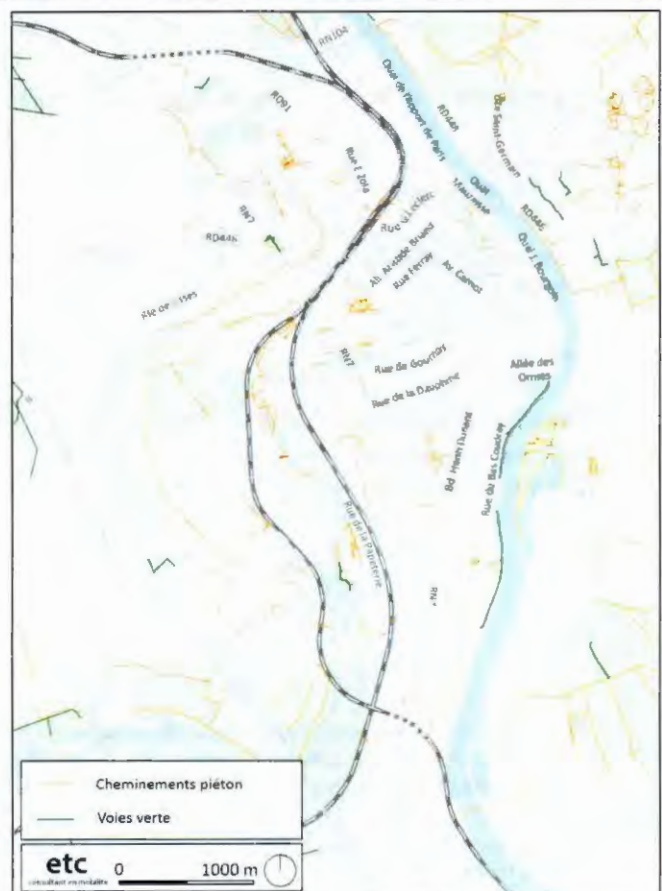
19 | Page

etc

## DES CARACTÉRISTIQUES FAVORABLES À LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ

- Des déplacements courts en partie **transposables** vers la marche
- Nombreux cheminements piétons permettant de **réduire les distances**, dans des états d'accessibilité très hétérogènes
- Centre-ville proposant de **nombreux** équipements et commerces, ainsi que le marché
- **Polarités secondaires** évitant de descendre en centre-ville pour des commerces/services de proximité
- 2 principales caractéristiques défavorables
  - **Topographie**
  - **Trafic motorisé intense** dans le centre-ville

- **Valoriser davantage le réseau de cheminements piétons**



Cheminements piétons - ETC

CONCERTATION PLAN D'ORIENTATION DES MOBILITÉS -  
CORBEIL-ESSONNES - ETC - 2022

20 | Page

etc



## UNE ACCIDENTOLOGIE CONCENTRÉE SUR LES PRINCIPAUX AXES



**Au moins un véhicule motorisé (hors TC)  
Hospitalisé ou tué (2 motards) dans 19%  
des cas** (hors voies rapides)

**Au moins un vélo (8)  
Hospitalisé dans 12,5 % des cas**

**Au moins un piéton (47)  
Hospitalisé dans 25,5% des cas**

Accidentologie corporelle de la circulation 2016-2020 - ONISR

- Des accidents principalement sur les axes **structurants et de distribution** : 90 % de ceux impliquant un véhicule motorisé ou un vélo et 70 % de ceux impliquant un piéton
- Des accidents impliquant un **vélo ou un piéton** souvent **aux carrefours**
- Des accidents impliquant un **piéton** concentrés en partie dans le **centre-ville**
- Taux de **gravité** des accidents plus élevé pour les **piétons**

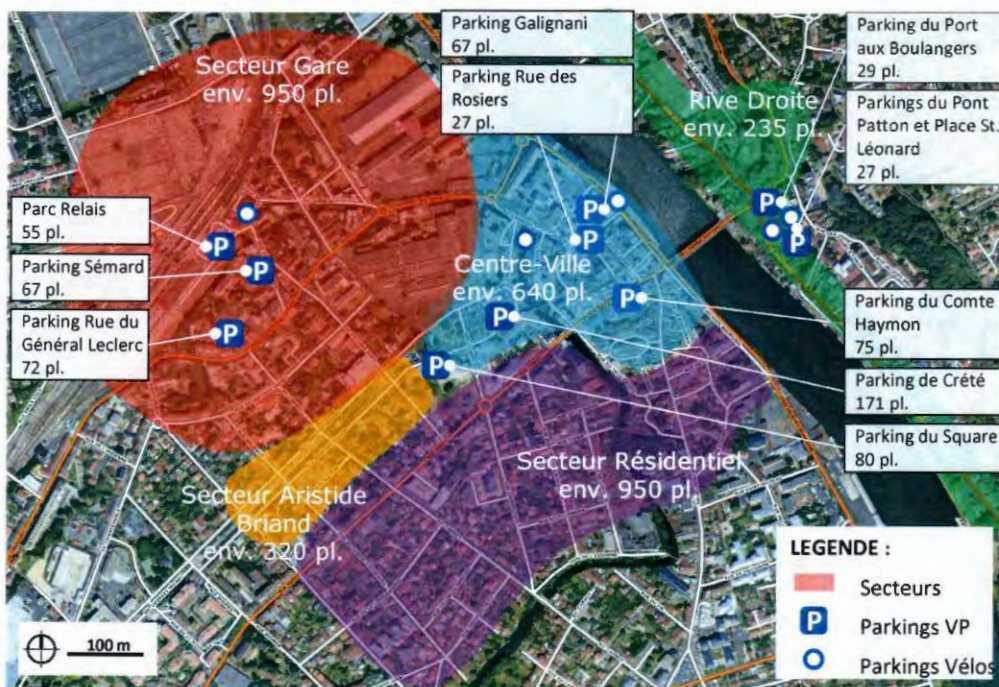
• **Sécuriser les carrefours des grands axes pour les piétons et les cycles**

CONCERTATION PLAN D'ORIENTATION DES MOBILITÉS -  
CORBEIL-ESSONNES - ETC - 2022

21 | Page

etc

## FORTE PRÉSENCE DE VOITURES EN STATIONNEMENT SUR L'ESPACE PUBLIC



Capacités de stationnement voiture et vélo, Corbeil-Essonnes  
- Source Plan : GEOPORTAIL 2022, Capacité de places: TECurbis 2020

Source : Sareco

La nuit



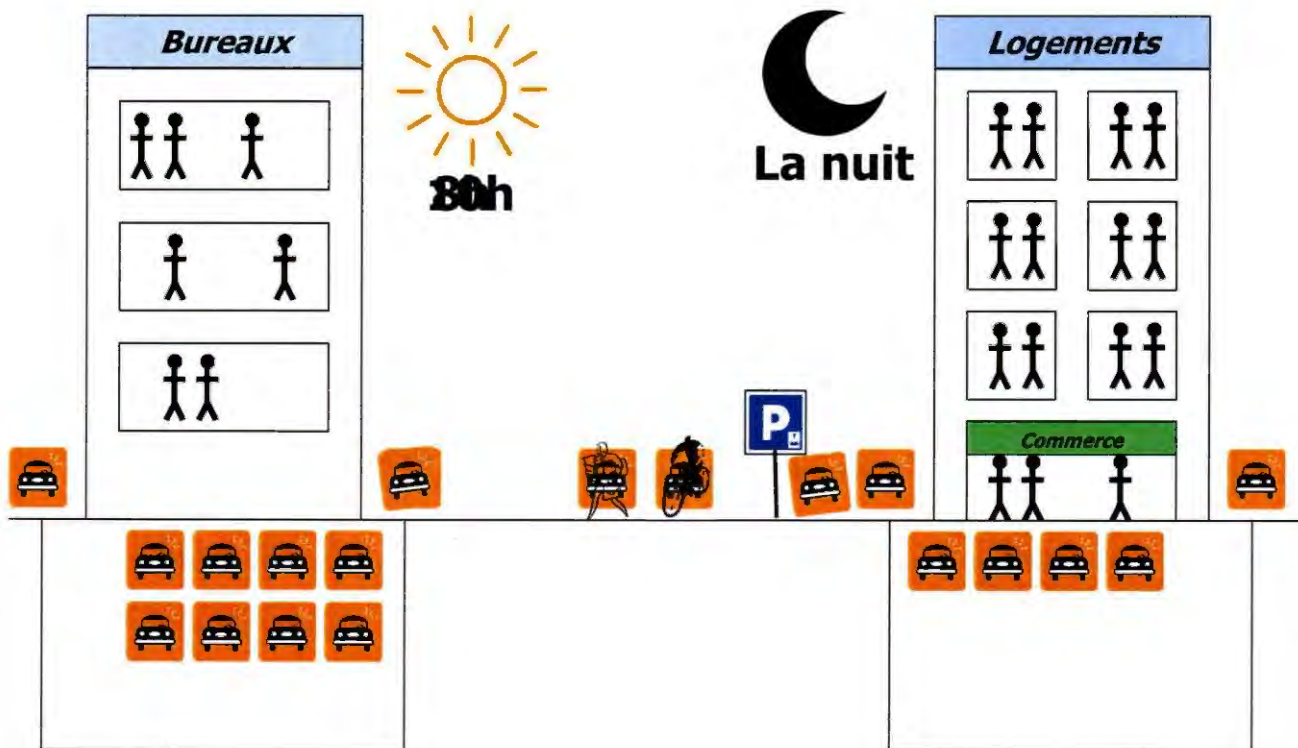
Taux de congestion - Corbeil-Essonnes, périmètre d'étude  
- Source occupation ITER 2012.

CONCERTATION PLAN D'ORIENTATION DES MOBILITÉS -  
CORBEIL-ESSONNES - ETC - 2022

22 | Page

etc





Source : Sareco

etc

## 6. SECOND TRAVAIL PAR TABLE

---

## MÉTHODOLOGIE

35 min

Pour proposer **entre 2 et 4 actions** s'inscrivant dans la **thématique de votre table**, pour une politique de mobilité « réussie » (il peut s'agir des actions prioritaires que vous aviez identifiées) et en faire l'analyse à l'aide des fiches actions à disposition

- Préciser et **définir** l'action
- Évaluer les **atouts** et les **limites** de l'action
- Noter le niveau de **priorité** de l'action (de 1 à 5)

etc

## 7. AFFICHAGE DES PROPOSITIONS ET PRIORISATION

---

etc

### MÉTHODOLOGIE

**15 min**

On affiche et chacun peut évaluer le degré de priorité des actions élaborées par les autres tables

Vous disposez de gommettes vertes et violettes :

Allez découvrir les actions proposées par les autres tables et précisez leur priorité à l'aide des gommettes

**Action prioritaire selon vous** 

**Action secondaire selon vous** 

etc

## 8. MOT DE LA FIN

---

etc



221, Rue Lafayette  
75010 Paris  
(+33) 1 85 09 60 33  
[contact@etc-mobilite.fr](mailto:contact@etc-mobilite.fr)  
[www.etc-mobilite.fr](http://www.etc-mobilite.fr)

Paul-Emmanuel GAYE  
Lucas HENRIAT

**etc**

consultants en mobilité

Ville de  
**Corbeil-Essonnes**  
.fr

CONCERTATION PLAN D'ORIENTATION DES MOBILITÉS -  
CORBEIL-ESSONNES - ETC - 2022