

PLAN D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

CORBEIL-ESSONNES

COPIL 1 – 20 AVRIL 2022

SUPPORT DÉTAILLÉ - DIAGNOSTIC

1.0

INTRODUCTION	5
ABRÉVIATIONS ET VOCABULAIRE COURAMMENT UTILISÉS	6
OBJECTIFS DU PLAN D'ORIENTATION DES MOBILITÉS	7
DÉMARCHE D'ÉLABORATION	8
I. PARTIE 1 : DIAGNOSTIC	9
ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE	10
PRATIQUES DE MOBILITÉ	15
VÉHICULES MOTORISÉS	23
TRANSPORTS COLLECTIFS	47
VÉLO	52
MARCHE	58
ACCIDENTOLOGIE	64
GOUVERNANCE	65
II. PARTIE 2 : PLAN D' ACTIONS	
Phase 2	

INTRODUCTION

1. ABRÉVIATIONS ET VOCABULAIRE COURAMMENT UTILISÉS
2. OBJECTIFS DU PLAN D'ORIENTATION DES MOBILITÉS
3. DÉMARCHE D'ÉLABORATION

DÉFINITIONS DES PRINCIPALES ABRÉVIATIONS ET DU VOCABULAIRE

- **HPM** : Heure de Pointe du Matin
- **HPS** : Heure de Pointe du Soir
- **RD** : Route Départementale
- **VP** : Véhicule particulier
- **VL** : Véhicule Léger
- **PL** : Poids Lourd
- **2R** : Deux-roues (moto et cycle)
- **TC** : Transport Collectif
- **TCSP** : Transport Collectif en Site Propre, un TC qui emprunte une voie ou un espace qui lui est réservé (Métro, Tramway, BHNS et certains bus)
- **BHNS** : Bus à Haut Niveau de Service, bus en site propre ayant un niveau de service proche de celui d'un tramway (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité)
- **TVC** : Tous Véhicules Confondus
- **UVP** : Unité de Véhicule Particulier, définie comme suit :
 - un VL ou une camionnette = 1 UVP
 - un PL de 3,5 tonnes et plus = 2 UVP
 - un TC = 2 UVP
 - un 2R = 0,3 UVP
- **TMJO** : Trafic moyen journalier ouvrable (lundi>vendredi)
- **TMJA** : Trafic moyen journalier annuel (lundi>dimanche)
- **TàG** : Mouvement de Tourne-à-Gauche
- **TàD** : Mouvement de Tourne-à-Droite
- **RC** : Réserve de capacité d'une voie, correspond au taux supplémentaire de trafic que peut accepter cette voie avant d'être saturée
- **Trafic de transit** : Origine et destination en dehors de la zone étudiée
- **Trafic d'échange** : Origine à l'intérieur de la zone étudiée et destination à l'extérieur de la zone d'échange et réciproquement
- **Trafic local** : Trafic qui se déplace à l'intérieur de la zone étudiée
- **Enquête OD** : Campagne de comptages consistant à relever une partie des plaques minéralogiques des véhicules circulant au droit des postes d'enquête et permettant de rendre compte de l'origine et de la destination d'un véhicule transitant par le périmètre étudié
- **Comptage automatique** : Comptage consistant à relever le volume de trafic de tous les véhicules, avec discrimination par sens et par type de véhicule. La vitesse des différents véhicules peut également être relevée à cette occasion
- **Comptage directionnel** : Comptage consistant à relever pour chaque branche d'un carrefour le volume des différents mouvements de véhicules. Une distinction par type de véhicule est possible
- **IRIS** : Ilot Regroupé pour l'Information Statistique ; plus petite maille de l'INSEE en matière de diffusion de données infra-communales

OBJECTIFS

- L'objectif du plan d'orientation des mobilité est de **définir le cadre de référence de la politique mobilité de Corbeil Essonnes pour les années à venir**
- Il est composé d'un **diagnostic de la mobilité** et d'un **plan d'actions stratégique** planifiant l'intervention de la commune en la matière, afin de résorber les dysfonctionnements et d'améliorer les conditions de déplacement des modes alternatifs à l'automobile, afin d'encourager le report modal vers ces derniers
- Deux paramètres notables sont pris en compte :
 - De **nombreux projets urbains** sont programmés, en particulier dans le centre-ville, ce qui va influencer les conditions de déplacement tous modes
 - **2 études circulation ont été réalisées** en 2012, à l'échelle communale, et en 2020, à l'échelle du centre-ville, comprenant chacune un plan d'actions
- Une part importante du diagnostic mobilité de ces deux études est toujours représentatif des conditions de déplacement actuelles et a été intégré au présent document
- Une actualisation et des compléments ont été réalisés sur les aspects précédemment peu abordés

ENTRETIENS

- Corbeil-Essonnes a souhaité recueillir les avis et éventuelles demandes de ses partenaires en phases de diagnostic
- 12 entretiens ont été réalisés entre janvier et mars 2022 :
 - Service voirie et pôles multimodaux de la Région Ile-de-France
 - Direction des transports et de la mobilité du Département de l'Essonne
 - Service projet de la direction des transports de GPS
 - Direction des transports de GPS
 - Services techniques de Corbeil-Essonnes
 - Direction de l'habitat et de l'environnement de Corbeil-Essonnes
 - Agence Makan Rafatdjou, architecte-conseil de Corbeil-Essonnes
 - FCDE
 - DARE-DARE
 - Corbeil-Essonnes Environnement
 - Provélo91

VISITE DE SITE

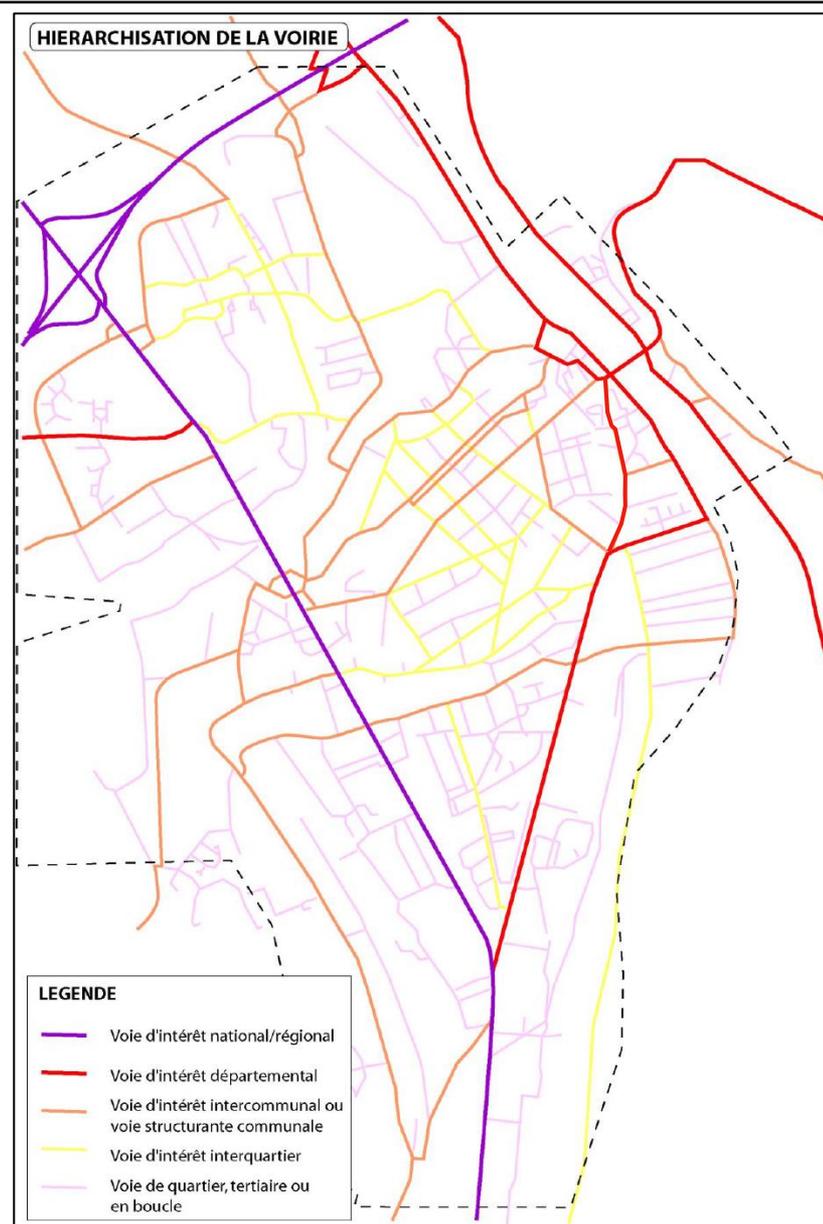
- Une visite de site à vélo a été réalisée le 13 janvier 2022
- Jacques Picard, maire-adjoint au plan climat, à l'énergie, à l'espace public, au cadre de vie, à la mobilité et aux travaux relatifs à la voirie et aux bâtiments, a participé à la visite

DIAGNOSTIC

1. ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE
2. PRATIQUES DE MOBILITÉ
3. VÉHICULES MOTORISÉS
4. TRANSPORTS COLLECTIFS
5. VÉLO
6. MARCHE
7. ACCIDENTOLOGIE
8. GOUVERNANCE

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE

- Au regard des flux observés, la hiérarchie du réseau est la suivante :
 - **Voies structurantes :**
 - Les axes majeurs d'intérêt régional, voire national, comportant plusieurs voies par sens : RN104 et RN7
 - Les axes d'intérêt départemental, structurant les échanges à l'échelle de l'agglomération notamment. Ils sont essentiellement à 2x1 voie (bd Henri Dunand, D446, D448) et parfois 2 voies à sens unique (quais Mauzaisse, quai Bourgoin, rue Chevalier)
 - **Voies de distribution :**
 - D'intérêt communal ou intercommunal, permettant de relier les quartiers de manière fine mais qui ne supporte que des flux d'échanges de proximité et pas de flux de transit
 - De la voirie d'intérêt communale structurante, permettant de relier les grands quartiers entre eux et avec l'extérieur de la commune. Ces axes supportent partiellement du transit et des flux poids lourds
 - **Voies de desserte :** il s'agit des impasses, des boucles et des petites voies de quartier très peu fréquentées ou fréquentées uniquement par les riverains
- Le réseau est organisé autour :
 - De la **convergence d'axes structurants et de distribution vers le centre-ville et a fortiori vers le pont de l'Armée Patton**
 - De 3 grands axes historiques de circulation nord-sud (RN7, RD448-RD446, quais-bd. Henri-Dunand), dont deux traversent le centre-ville de Corbeil et un le centre-ville d'Essonnes
 - Quelques axes est-ouest de moindre envergure
- Ce réseau magistral a structuré l'urbanisation de la commune et explique aujourd'hui une **partie des nuisances et dysfonctionnements**
- Nombreuses voies **peu larges**, y compris parfois sur le réseau structurant



Hiérarchie du réseau – ITER, 2012

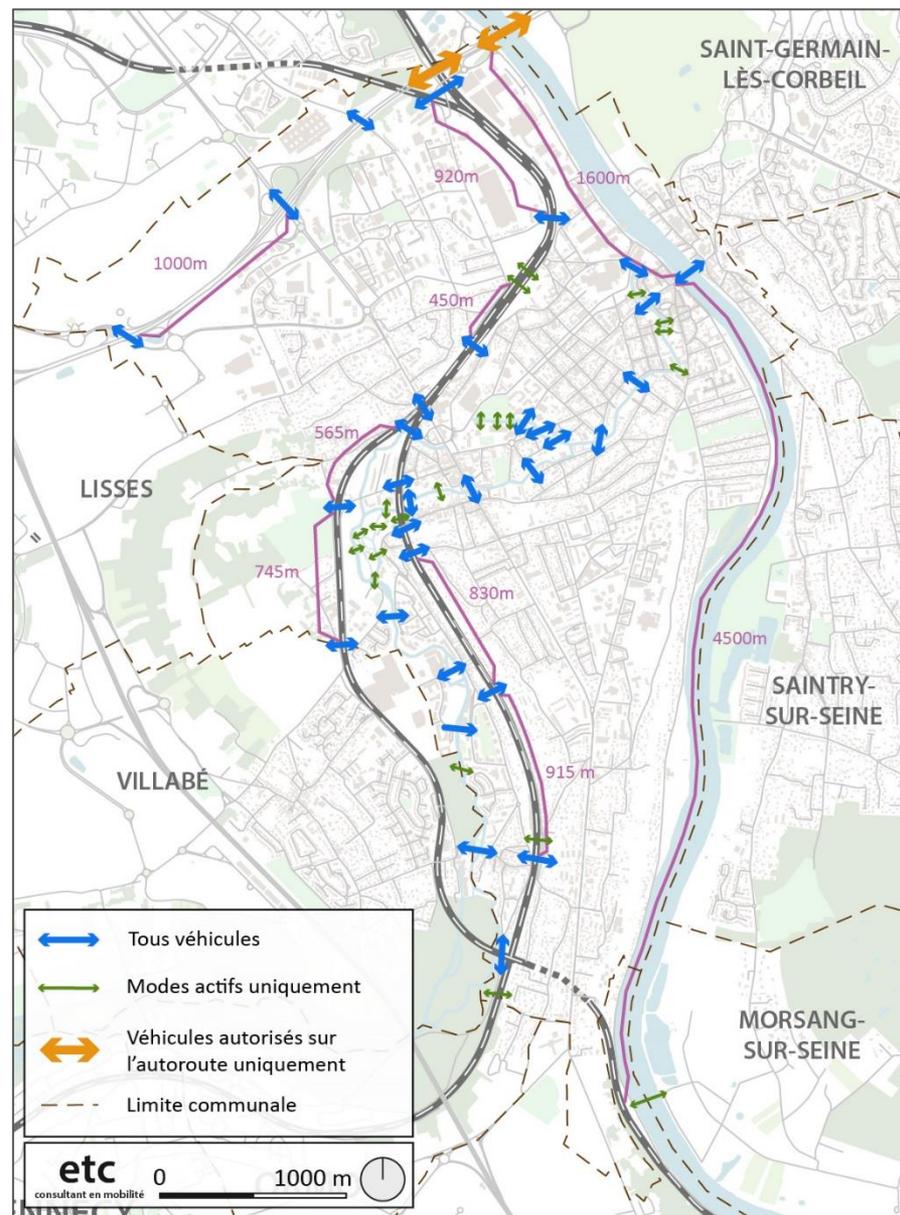
ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE

UN TERRITOIRE MARQUÉ PAR PLUSIEURS COUPURES PHYSIQUE

- Cours d'eau :
 - **Seine** : franchissable uniquement par 2 ponts : le pont autoroutier de la RN104 au nord de la commune, accessible uniquement aux véhicules motorisés et le pont de l'Armée Patton, accessible par tous les modes. Une passerelle piétonne également au Coudray Montceaux. La Seine représente une importante coupure concentrant le flux de passage au centre-ville et sur l'autoroute
 - **Essonne** : de nombreux ponts permettant de la franchir, notamment pour les modes actifs, limitant le sentiment de coupure
- **Voies ferrées** : plusieurs effet-barrière importants au niveau des Tarterêts ainsi que dans me secteur Papèterie, enserré entre 2 voies ferrées avec peu de points de passage excepté au nord. Effet de frontière renforcé par l'Essonne (malgré plusieurs ponts) et le coteau du plateau de Montconseil
- **RN104** : peu de points de passage au nord-ouest, notamment aux Tarterêts et dans la ZA Coquibus



Passage tous modes rue des caillettes (gauche) et passage modes actifs depuis le bd. Combes Marnes (droite) – ETC

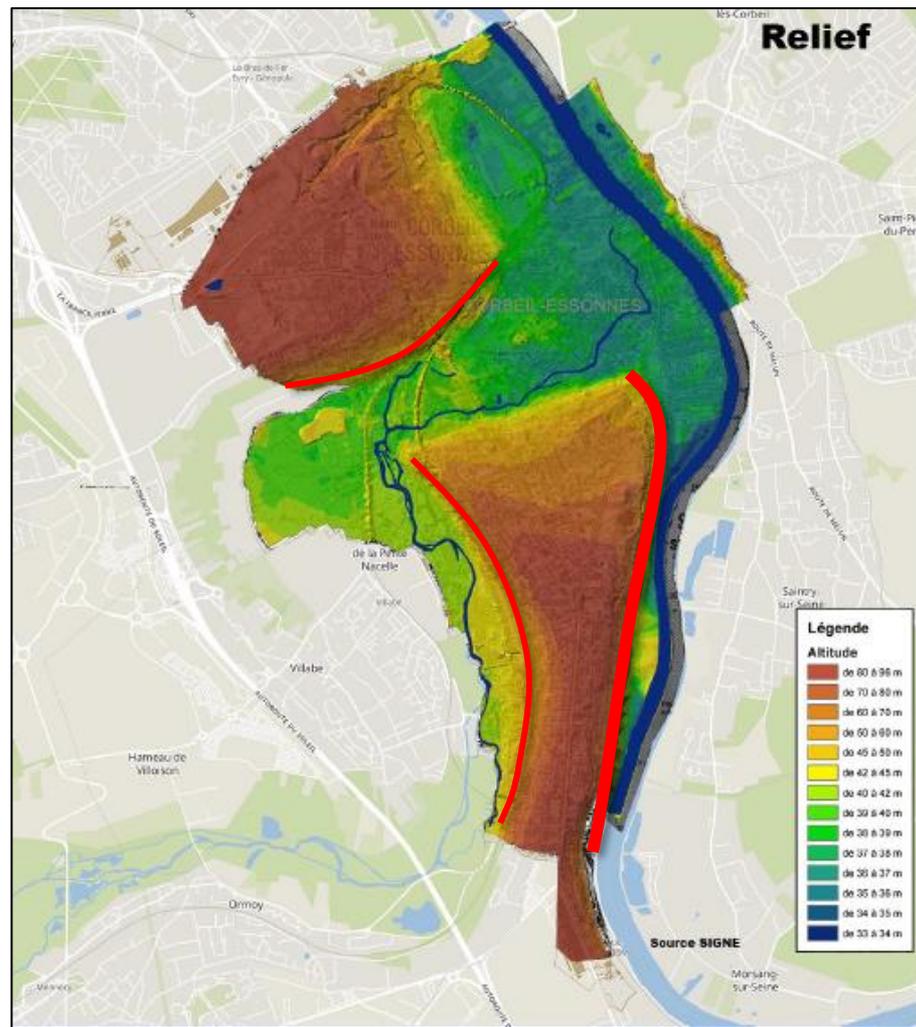


UN TERRITOIRE MARQUÉ PAR LA TOPOGRAPHIE

- Plaine de l'Essonne dans laquelle se trouve le centre-ville
- 2 plateaux : Tarterêts et Montconseil
- **3 coteaux prononcés :**
 - **Est du plateau de Montconseil :** aucune voirie ne le coupant transversalement. Chemin du CGB le franchissant de biais. Uniquement 2 sentes difficiles d'accès
 - **Ouest du plateau de Montconseil :** double la coupure de la ligne Corbeil – Malherserbes. Seuls 2 points de passage tous modes et un 2 dédiés aux piétons (escaliers)
- Les zones en pente moins prononcée ne constituent pas une coupure mais peuvent **freiner à l'usage des modes actifs**



Sente difficilement praticable dans le coteau du Bas Coudray (gauche) et longue déclivité bd. Dunant (droite) – ETC



Coupures liées à la topographie – ETC 2022

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE

MORPHOLOGIE URBAINE

La morphologie de la commune est hétérogène, constituée de quartiers plus ou moins denses et plus ou moins générateurs de flux :

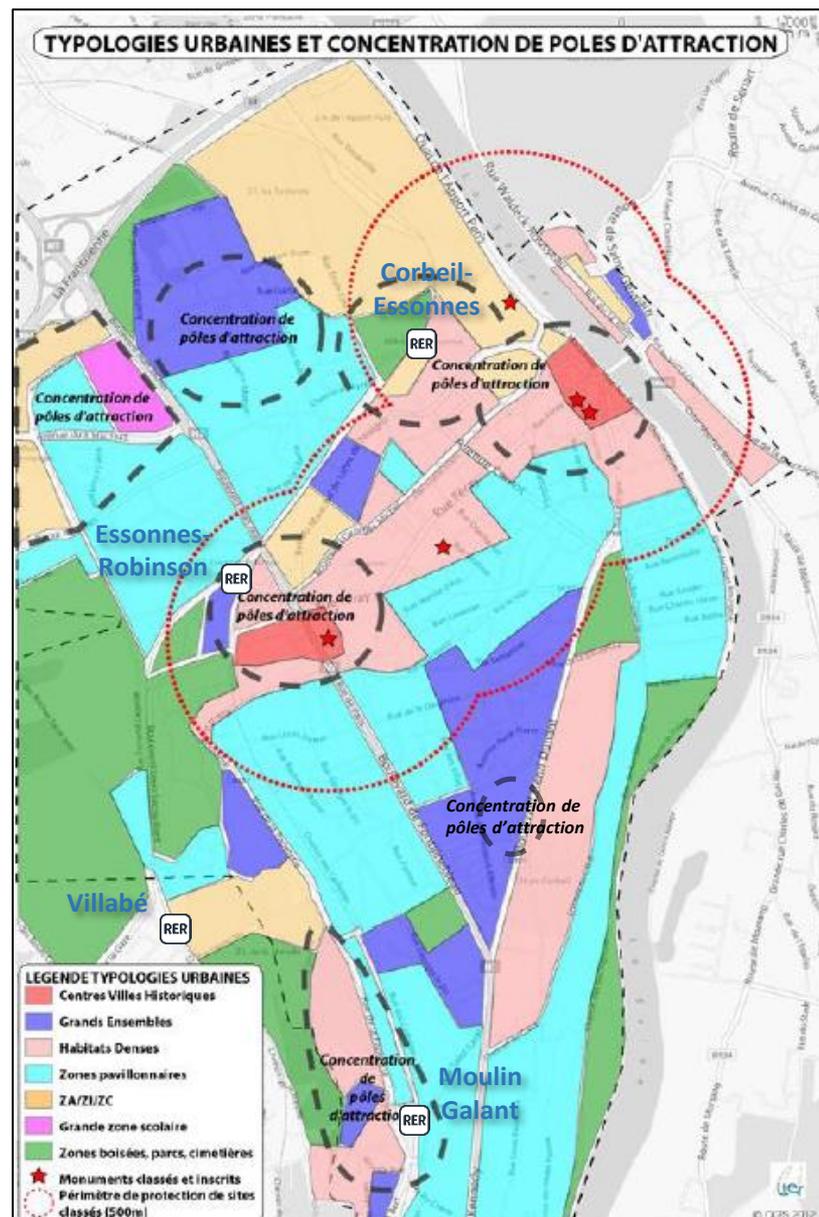
- **Centre-ville**, comprenant **2 polarités** : Corbeil et Essonnes. Composé de logements, commerces de proximité équipements et services. Zone de génération de flux importante
- **Grands ensembles**. Concentrés essentiellement dans 2 quartiers en rénovation urbaine évoluant vers un habitat dense : les Tarterêts et Montconseil. Concentrent de nombreux logements et quelques équipements
- **Secteurs d'habitat dense** notamment entre les 2 polarités du centre-ville : densité de population, d'équipements et de services plus faible
- **Zones pavillonnaires** : presque exclusivement des pavillons avec une densité de population faible
- **Zones d'activité** industrielles ou commerciales, génératrices de nombreux flux, dont des poids lourds (PL). Elles sont essentiellement localisées au nord et regroupent l'essentiel des pôles d'attraction liés à l'emploi, aux commerces et à la santé
- Des espaces verts et zones naturelles, faiblement génératrices de flux

À noter également :

- **3 polarités secondaires** de proximité dans le quartier de la Papèterie, de Montconseil et des Tarterêts
- 3 gares du RER D sur la commune et 2 à proximité immédiate

UNE COMMUNE EN CROISSANCE

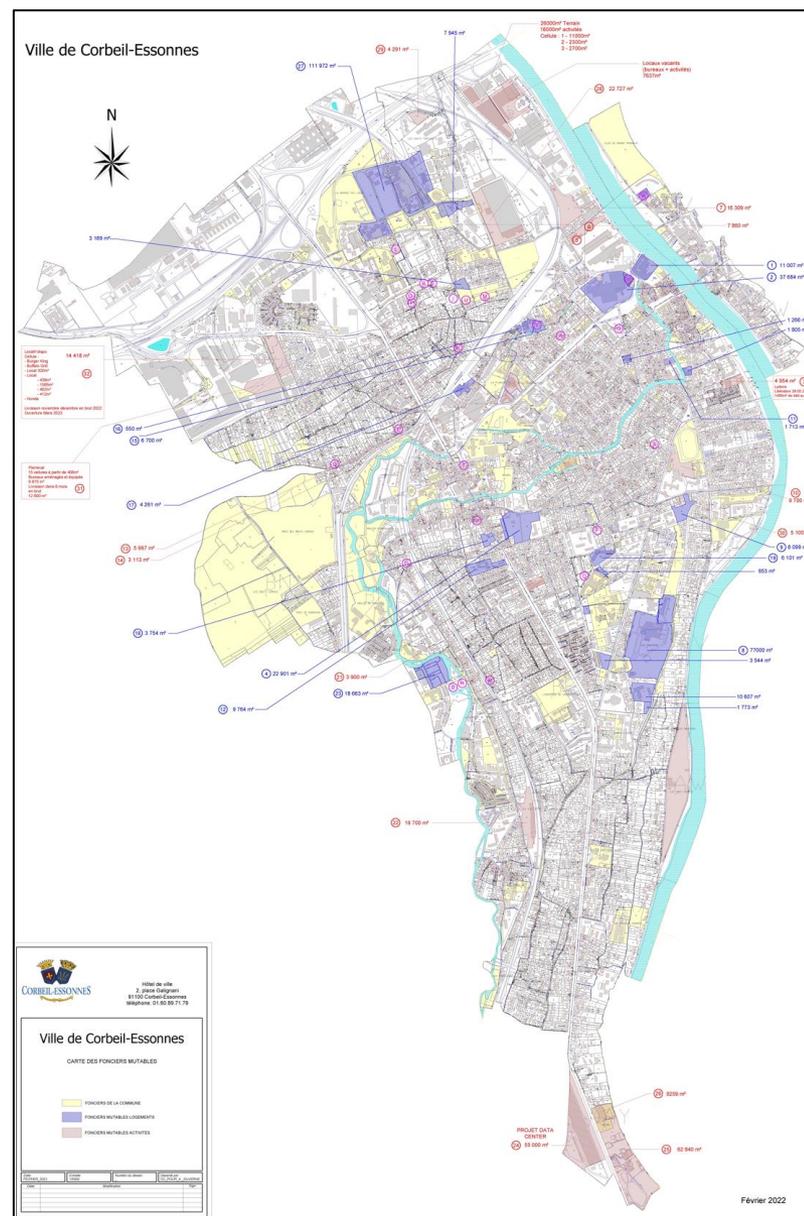
- Entre 2006 et 2019 la commune a gagné environ 10 000 habitants (+ 25 %), source de déplacements supplémentaires



Morphologie urbaine – ITER, 2012 - ETC

DE NOMBREUX PROJETS

- PNRU des Tarterêts : densification de 200 logements
- PNRU Montconseil : pas d'information précise sur le solde restant à bâtir
- Helio : environ 700 logements
- Grands Moulins : 200-240 logements et 4 800-7 000 m² de RDC actifs
- Projet Papèterie : pas d'information précise sur le solde restant à bâtir
- ZAC Montagne des Glaises : pas d'information précise sur le solde restant à bâtir
- Quartier gare : densification d'environ 400 logements
- Site de l'ancien hôpital : en suspens pour le moment
- Résidus de la parcelle non occupés par le SMR du Tzen4 : non connu à ce stade
- Secteur Intermarché/Lidl/Quick : Requalification à long terme
- Site INAPA : réflexion autour d'un nouveau quartier à proximité de la gare RER de Villabé. Pas de projet officiel. Nécessité d'hypothèses pour évaluer à l'avenir les impacts potentiellement importants sur le réseau viaire
- Projet de logement rue Jean Bouvet : 150 logements et d'une passerelle sur l'Essonne
- Reconstitution de la résidence ADOMA : 288 chambres, la moitié aux Tartarêts, l'autre avec 42 logements seniors rue du General Leclerc
- Requalification de l'ancien centre administratif : 108 chambres étudiantes, 23 LLI, 1 gardien
- Requalification de l'immeuble EDF : résidence étudiante (nombre de chambre inconnu) et bureaux pour des personnels communaux
- Maison de l'Essonne : programme non-connu, de part et d'autre de la rue Lafayette au croisement avec la rue de Seine
- Nouveau centre des services techniques : programmation en cours
- Port Saint-Nicolas : aménagement d'un espace public en bord de Seine
- Requalification des allées Aristide Briand : suppression du parking central au profit des modes actifs
- Piétonisation de la place Comté Haymon



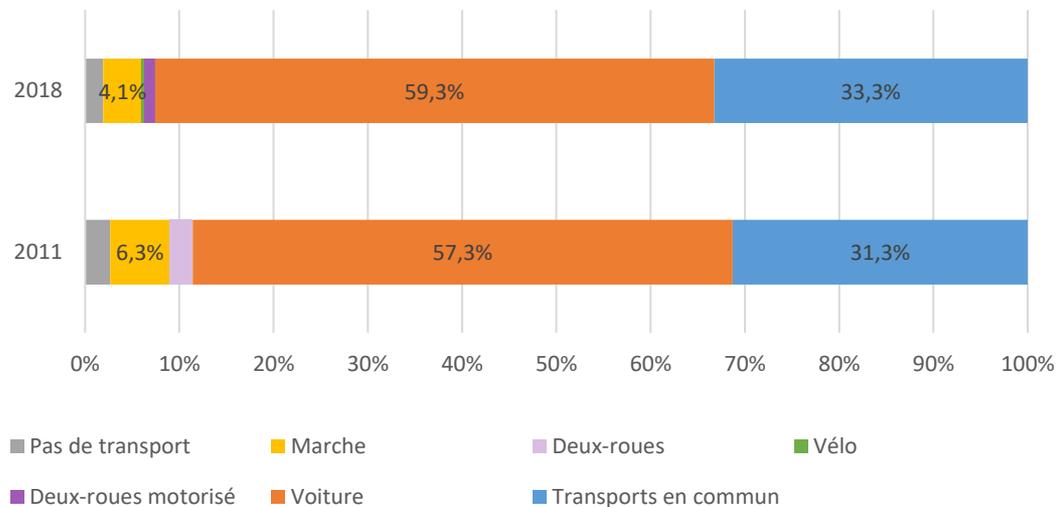
Carte des fonciers mutables – Corbeil-Essonnes

ANALYSE DES PRATIQUES DE MOBILITÉ DOMICILE-TRAVAIL (DT)

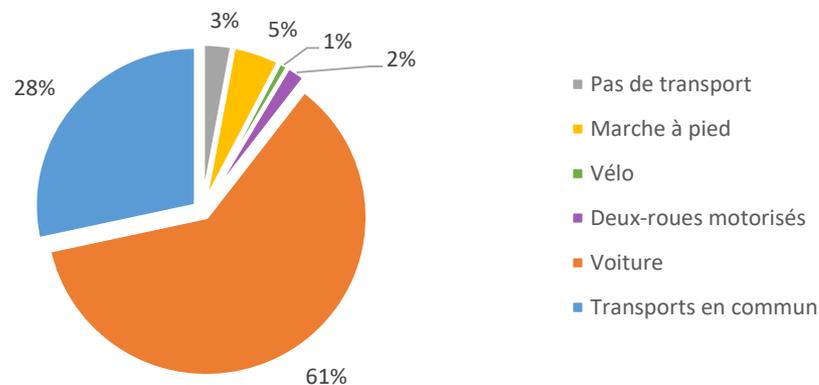
- Il s'agit du flux majoritaire en heure de pointe (environ 65 %)
- Données récentes disponibles : actualisation annuelle de l'INSEE

PARTS MODALES DES ACTIFS RÉSIDANT À CORBEIL-ESSONNES

- Voiture majoritaire (59,3%) mais légèrement inférieure à la moyenne départementale
- Transports en commun (TC) plutôt bien utilisés au regard de la localisation de la commune (33,3%), supérieurs à la moyenne départementale
- Faible usage de la marche (4,1 %) et du vélo (0,3 %) mais proches de la moyenne départementale
- Entre 2011 et 2018, **hausse de l'usage de la voiture et des transports en commun au détriment de la marche, des deux-roues** et du travail ne nécessitant pas de déplacement



Parts modales des Corbeil-Essonnois pour les déplacements domicile-travail en 2011 et 2018

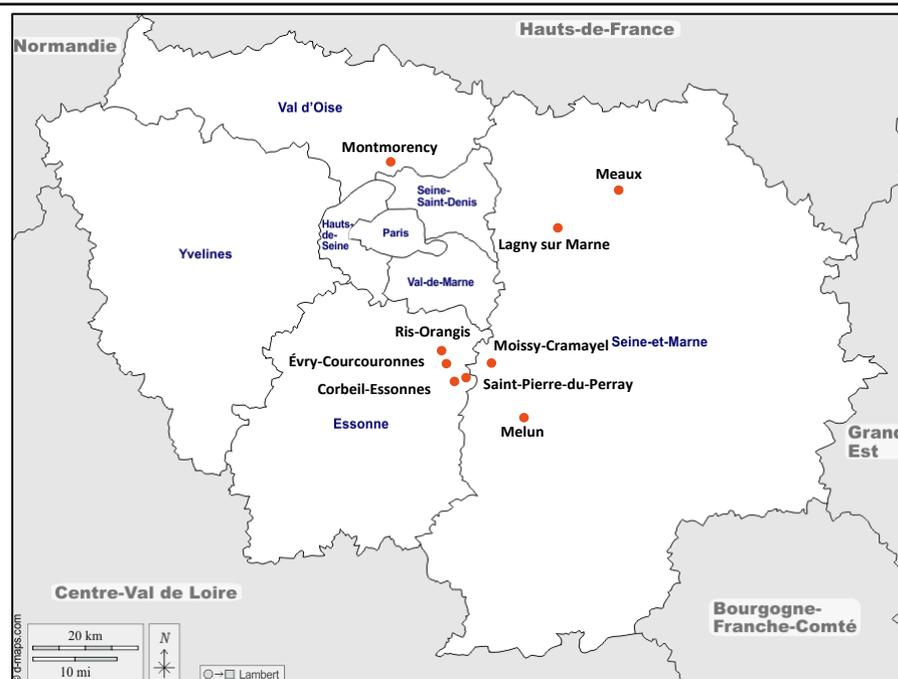


Parts modales des actifs habitant en Essonne en 2018

PRATIQUES DE MOBILITÉ

MISE EN PERSPECTIVES DES PRATIQUES DE MOBILITÉS DES ACTIFS HABITANTS À CORBEIL-ESSONNES

- Pratiques de mobilité des actifs de Corbeil-Essonnes **proches d'autres communes très urbanisées desservies par le RER D** comme Ris-Orangis ou Moissy-Cramayel
- Proches également **d'anciens chefs-lieux historiques de grande couronne** comme Lagny-sur-Marne (77) ou Montmorency, mais sont encore éloignés de grands pôles comme Melun ou Meaux
- **Éloignées des communes limitrophes** : L'usage des modes alternatifs à la voiture est davantage développé à Évry-Courcouronnes (qui dispose de plusieurs gares et d'un réseau de bus très développé) et moins développé à Saint-Pierre-du-Perray (assez représentative des communes adjacentes excepté Évry-Courcouronnes), bien que l'usage des deux-roues y soit un peu plus important



Localisation des communes comparées - ETC

Caractéristiques de la commune	Commune	Part déplacements D-T en voiture	Part déplacements D-T en TC	Pas de déplacement	Marche	Vélo	Deux-roues motorisés
Communes limitrophes	Corbeil-Essonnes	59,3%	33,3%	1,9%	4,1%	0,3%	1,1%
	Évry-Courcouronnes	48,1%	40,1%	2,8%	7,4%	0,8%	0,8%
	Saint-Pierre-du-Perray	76,1%	16,4%	2,6%	2,6%	0,8%	1,7%
	Ris Orangis	56,9%	32,8%	2,7%	5,4%	0,8%	1,5%
Commune proche sur le RER D	Moissy-Cramayel	57,5%	34,5%	2,9%	3,2%	1,2%	0,7%
Bourg ancien englobé	Lagny-sur-Marne	57,8%	32,8%	2,4%	4,2%	1,2%	1,6%
	Montmorency	55,1%	36,7%	2,9%	4,8%	0,7%	3,9%
Chef lieu historique	Melun	48,2%	37,5%	4,0%	8,7%	0,9%	0,6%
	Meaux	48,3%	39,3%	2,1%	8,6%	1,3%	0,4%

Parts modales des actifs habitant dans différentes communes de grande couronne pour les déplacements domicile-travail en 2018 - INSEE

LIEUX DE TRAVAIL DES CORBEIL-ESSONNOIS

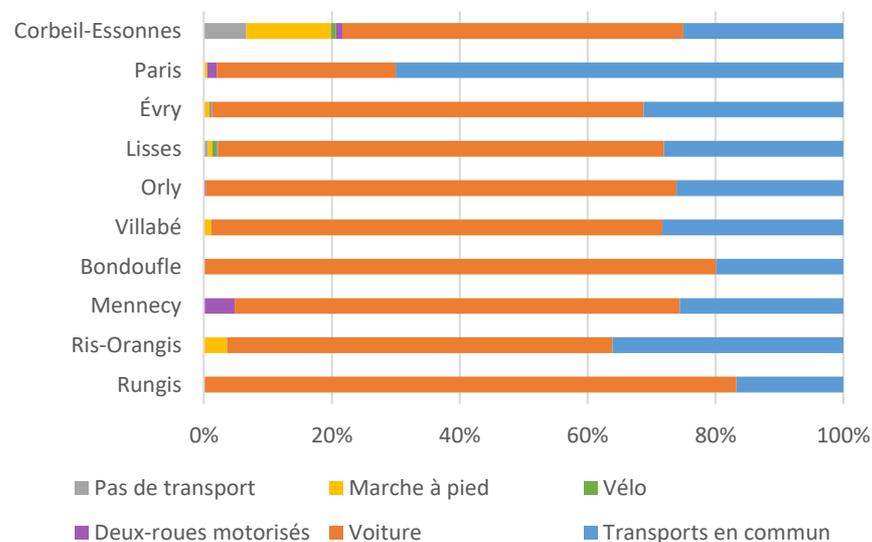
- Les actifs Corbeil-Essonnois travaillent principalement sur la **commune** (28%), à **Paris** (11%) et à **Évry-Courcouronnes** (9%)
- Les principales villes de destination sont les communes **proches** (Évry-Courcouronnes, Lisses, Villabé, Bondoufle, Mennecey), situées **sur le RER D** (Paris, Mennecey, Villabé, Évry-Courcouronnes, Ris-Orangis) ou accueillant **d'importants pôles d'emplois** au centre de l'agglomération et en petite couronne (Paris, Rungis, Orly)

PARTS MODALES DES ACTIFS CORBEIL-ESSONNOIS

- La part des transports en commun est assez similaire vers les principales communes de destination, sauf Paris (70%), Ris-Orangis (36%) et dans une moindre mesure Évry-Courcouronnes (31%), qui ont le point commun d'être desservies par la branche principale du RER D
- Les mobilités douce sont très marginales vers les communes limitrophes mais l'on note toutefois un usage du vélo **deux fois et demi plus important** que la moyenne à destination de Lisses. Cela peut en partie s'expliquer grâce à la présence d'itinéraires cyclables continus depuis Corbeil-Essonnes jusqu'aux principaux pôles d'emploi de Lisses

Commune de travail	Nombre d'actifs	Part totale
Corbeil-Essonnes	5805	28%
Paris	2402	11%
Évry-Courcouronnes	1994	9%
Lisses	579	3%
Orly	323	2%
Villabé	301	1%
Bondoufle	285	1%
Mennecey	280	1%
Ris-Orangis	245	1%
Rungis	237	1%

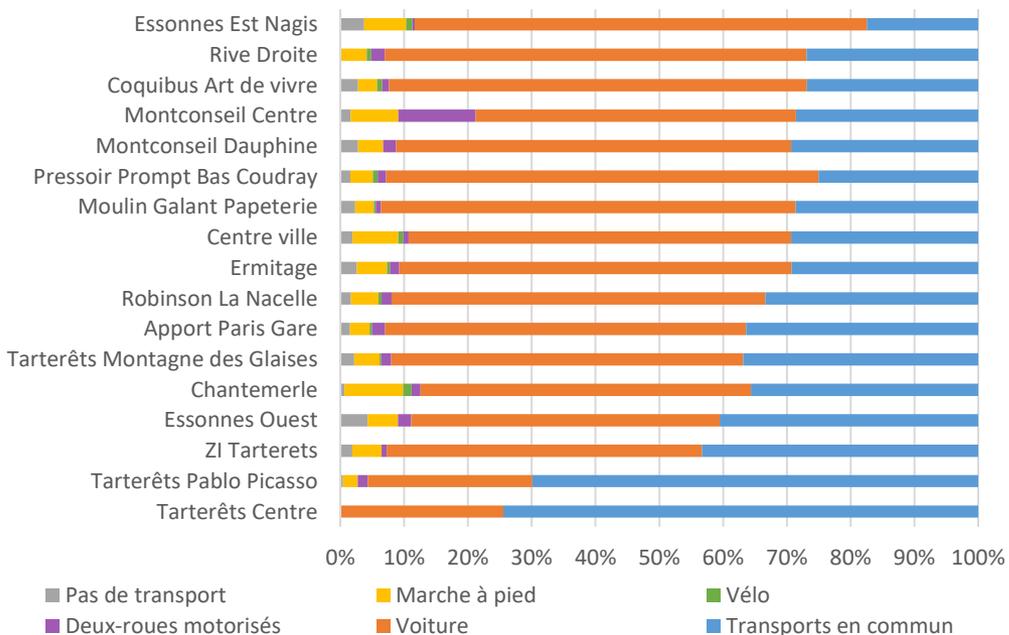
Principaux lieux de travail des Corbeil-Essonnois en 2018 - INSEE



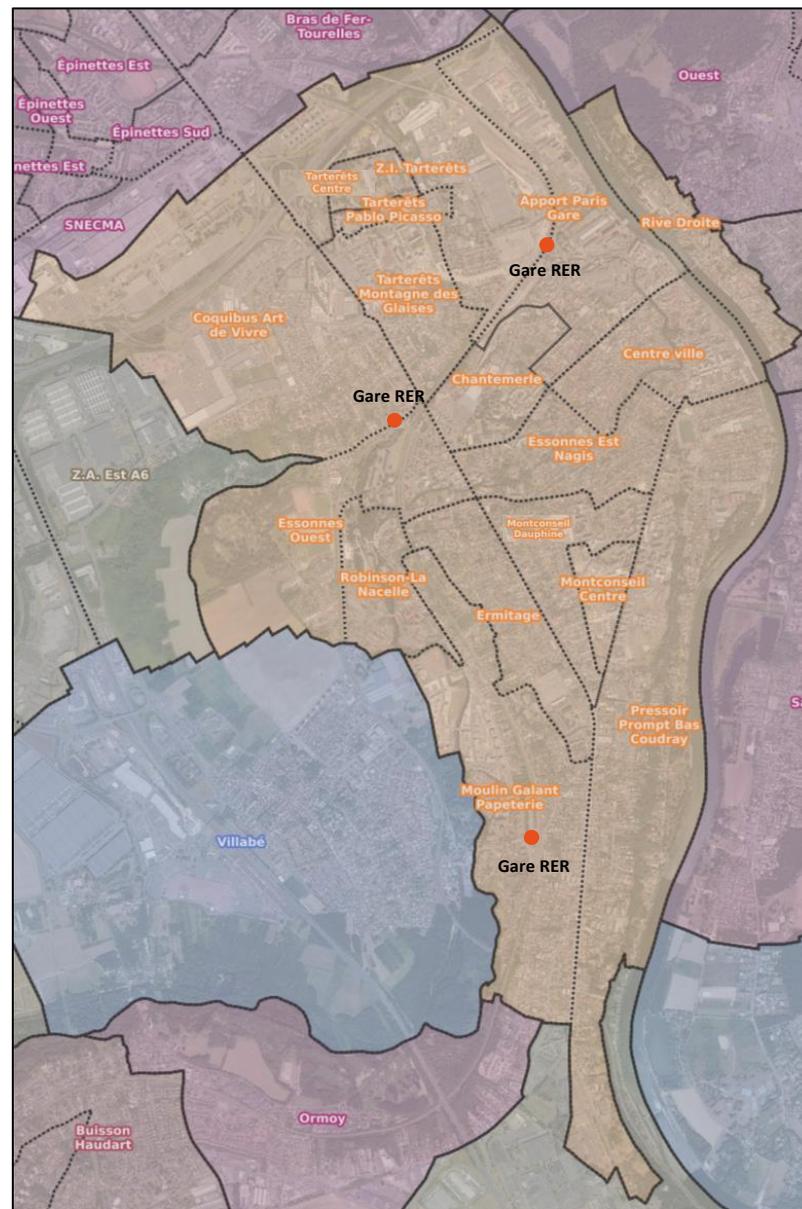
Parts modales des actifs résidant à Corbeil-Essonnes pour le motif domicile-travail en 2018 en fonction de leur lieu de travail – INSEE

PRATIQUES DE MOBILITÉS DES HABITANTS PAR IRIS

- Quelques disparités entre les IRIS
- Usage des TC généralement plus élevé au nord qu'au sud et généralement plus élevé dans les IRIS proches d'une gare, avec toutefois des exceptions : « Essonnes Est Nagis » ou « Centre Ville »
- Très forte utilisation des TC (>70%) dans les IRIS « Tarterêts centre » et « Tarterêts Pablo Picasso », fortement dotés en logement social
- Mis à part l'IRIS « Tarterêts Centre », la marche à pied est utilisée dans chacun des IRIS dans une proportion non-négligeable
- Forte variation du vélo selon les Iris. Certains IRIS où sa part est plus élevée présentant des dénivelés importants
- Part modale des 2 roues motorisés assez similaire entre les IRIS (autour de 1%), à l'exception de l'IRIS « Montconseil Centre » (12%)



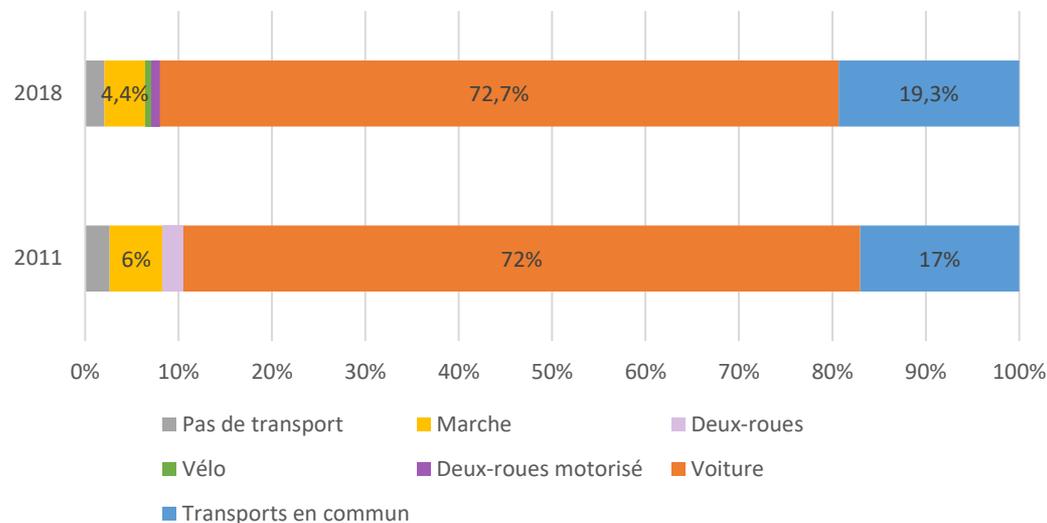
Parts modales des trajets D-T des habitants de Corbeil-Essonnes par IRIS - INSEE 2017



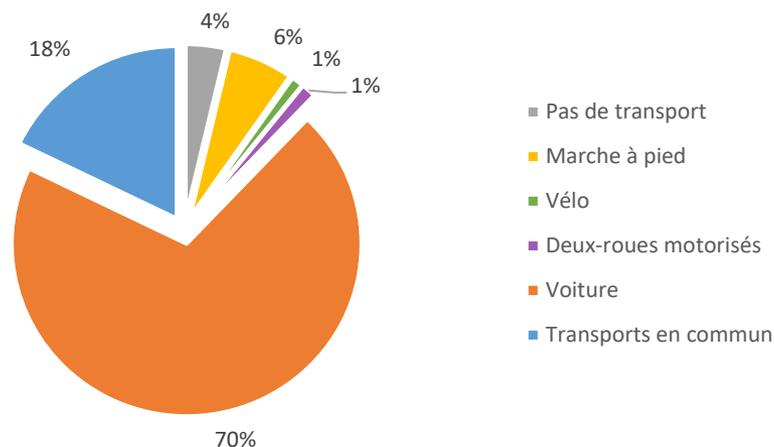
Zonage IRIS de Corbeil-Essonnes - Géoportail

PARTS MODALES DES ACTIFS TRAVAILLANT À CORBEIL-ESSONNES

- Voiture largement majoritaire (72,7%) légèrement **supérieur** à la moyenne du Département
- Transports en commun en seconde position avec seulement 19,3% de part modale, **légèrement supérieur** à la moyenne départementale
- **Faible usage du vélo**, environ deux fois moins que la moyenne départementale
- **Même constat pour la marche** à pied avec une part modale de 4,4% contre 6% en moyenne pour le département
- Entre 2011 et 2018, légère **augmentation de l'usage de la voiture et des transports en commun au détriment de la marche, des deux-roues** et du travail ne nécessitant pas de déplacement
- **Fortes disparités** entre les pratiques de mobilités des personnes **résidant et des personnes travaillant** à Corbeil-Essonnes : fort usage de la voiture (13 points de plus) et plus faible usage des transports en commun (14 points de moins) **pour les actifs y travaillant**



Parts modales des actifs venant travailler à Corbeil-Essonnes en 2011 et 2018 - INSEE



Parts modales des actifs travaillant en Essonne en 2018 - INSEE

LIEUX DE RÉSIDENCE DES ACTIFS TRAVAILLANT A CORBEIL-ESSONNES

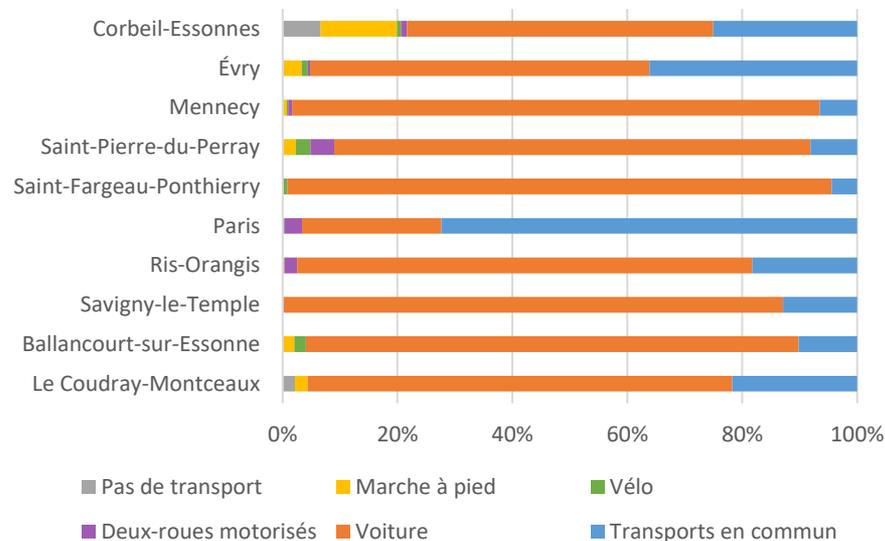
- 30% des travailleurs à Corbeil-Essonnes y résident
- Autres actifs travaillant à Corbeil-Essonnes **provenant** de nombreuses communes **situées au Sud** de la ville (Saint-Fargeau-Ponthierry, Ballancourt-sur-Essonne, Le Coudray-Montceaux) ou de villes situées **sur le RER D** (Évry-Courcouronnes, Mennecey, Paris, Ris Orangis, Saint-Fargeau-Ponthierry, Le Coudray-Montceaux)

PARTS MODALES DES ACTIFS TRAVAILLANT À CORBEIL-ESSONNES

- Transports en commun largement utilisés par les Parisiens (72%) et en proportion conséquente par les habitants d'Évry-Courcouronnes (36%)
- Voitures largement majoritaire (>73%) depuis les autres communes
- La présence d'une gare du RER D dans la commune de résidence n'est pas synonyme d'une large part modale de transports en commun comme à Mennecey (6%), St-Fargeau-Ponthierry (4%) ou Ris-Orangis (18%)
- Faible usage des deux-roues motorisés, concentré depuis quelques villes : Saint-Pierre-du-Perray, Paris et Ris Orangis
- Mobilités douce marginales mais l'on peut noter un usage **deux fois plus important** que la moyenne départemental depuis les communes de Saint-Pierre-du-Perray (malgré la traversée du pont Patton) et Ballancourt-sur-Essonne

Commune de résidence	Nombre d'actifs	Part totale
Corbeil-Essonnes	5805	30%
Évry-Courcouronnes	1044	5%
Mennecey	457	2%
Saint-Pierre-du-Perray	384	2%
Saint-Fargeau-Ponthierry	360	2%
Paris	350	2%
Ris-Orangis	308	2%
Savigny-le-Temple	261	1%
Ballancourt-sur-Essonne	245	1%
Le Coudray-Montceaux	230	1%

Lieu de résidence des actifs travaillant à Corbeil-Essonnes en 2018 – INSEE



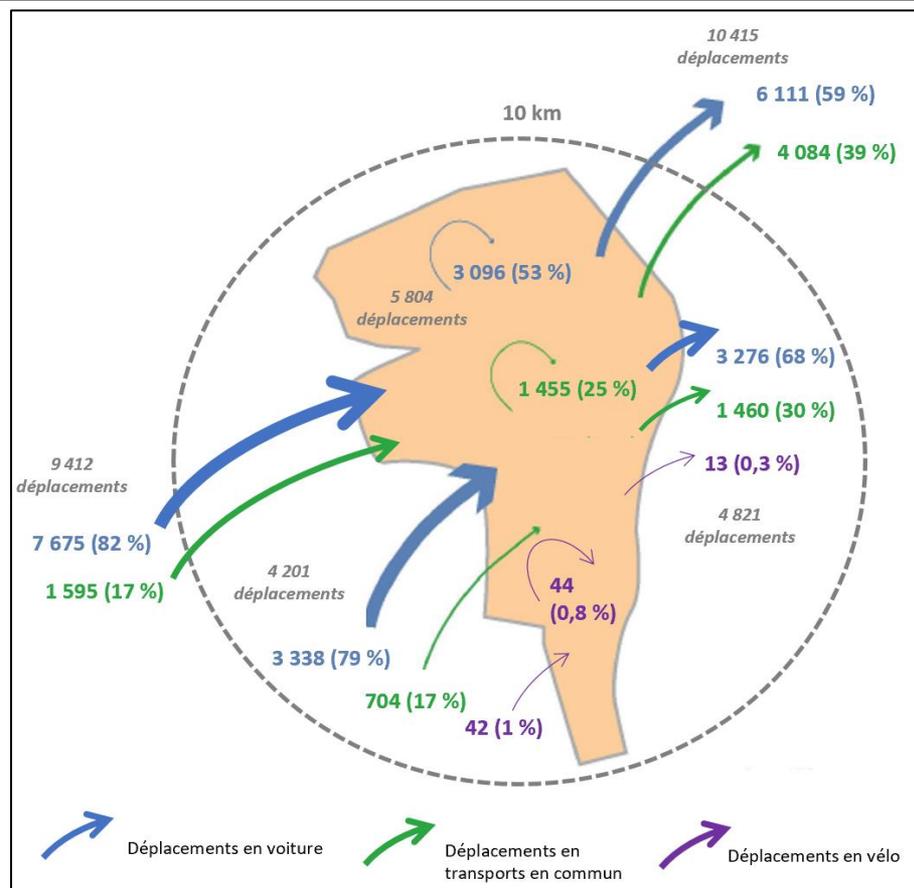
Parts modales des actifs travaillant à Corbeil-Essonnes pour le motif domicile- travail en 2018 en fonction de leur lieu de résidence – INSEE

AFFLUX DE VÉHICULES EXTÉRIEURS

- La majorité des résidents de Corbeil travaillant à l'extérieur va **vers la petite couronne et Paris (75 %)**
- La majorité des actifs venant travailler à Corbeil-Essonnes depuis l'extérieur **vient de grande couronne (71 %)**
- 62 % (9 387) des actifs quittent Corbeil en voiture
- 81 % (11 013) des actifs de l'extérieur viennent y travailler en voiture chaque jour
- Un **solde positif d'environ 1 355 véhicules** entre dans Corbeil chaque jour pour le travail (sur la base d'un taux de covoiturage de 1,2 personne/véhicule))

POTENTIEL DE REPORT IMPORTANT SUR LES MODES ACTIFS

- **53 % (3 096)** des déplacements domicile-travail internes à la commune sont réalisés en voiture alors que leur porté n'excède pas plus de quelques centaines de mètres à quelques km, dépassant rarement 5 km
 - Part importante transposable vers la **marche ou le vélo**
 - **Seulement 0,8 % en vélo en 2018, soit 44 déplacements**
- Dans un rayon de 10 km autour de Corbeil-Essonnes, un total de **6 614** déplacements entrant et sortant de la commune sont réalisés chaque jour en **voiture** pour se rendre sur son lieu de travail
 - Part importante s'inscrivant dans une distance 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, soit 28 % des déplacements totaux



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

FORCES

- Usage de la voiture et des TC par les **habitants** de Corbeil-Essonnes **cohérent** par rapport à la localisation, à la morphologie et à la population de la commune. **Comparable** à des communes **similaires**
- Hausse de l'usage des TC
- Usage marqué des TC dans certains quartiers
- Majorité des actifs de Corbeil vont travailler en petite couronne/Paris assez bien desservie en TC

FAIBLESSES

- Part importante de la voiture **vers Corbeil-Essonnes** (essentiellement provenance de grande Couronne) conduisant à un solde positif de véhicules d'environ 1300
- Usage modéré des TC pour **venir** travailler à Corbeil-Essonnes, même quand la liaison RER est directe
- **Faible usage des modes actifs** par les habitants et les actifs venant à Corbeil-Essonnes
- **Accentuation de l'usage de la voiture** au détriment des modes actifs

OPPORTUNITÉS

- Tendance régionale allant depuis 20 ans vers un **usage moindre de la voiture au profit des modes alternatifs** : contexte favorable à servant de levier
- La topographie n'est **pas un frein majeur** à l'usage du vélo (marqué dans des IRIS vallonnés)
- Fort **potentiel** de rabattement vers les modes actifs : fort usage actuel de la voiture sur des déplacements < 10 km
- Usage déjà marqué **du vélo depuis et vers quelques communes proches**, dont St-Pierre du Perray et Lisses

RISQUES

- Poursuite de la hausse de l'usage de la voiture
- Poursuite de la baisse de l'usage des modes actifs
- Accentuation du décalage par rapport aux tendances régionales qui vont à rebours de celles observées à Corbeil-Essonnes
- Usage de la voiture de plus en plus **couteux**, source **d'appauvrissement relatif**

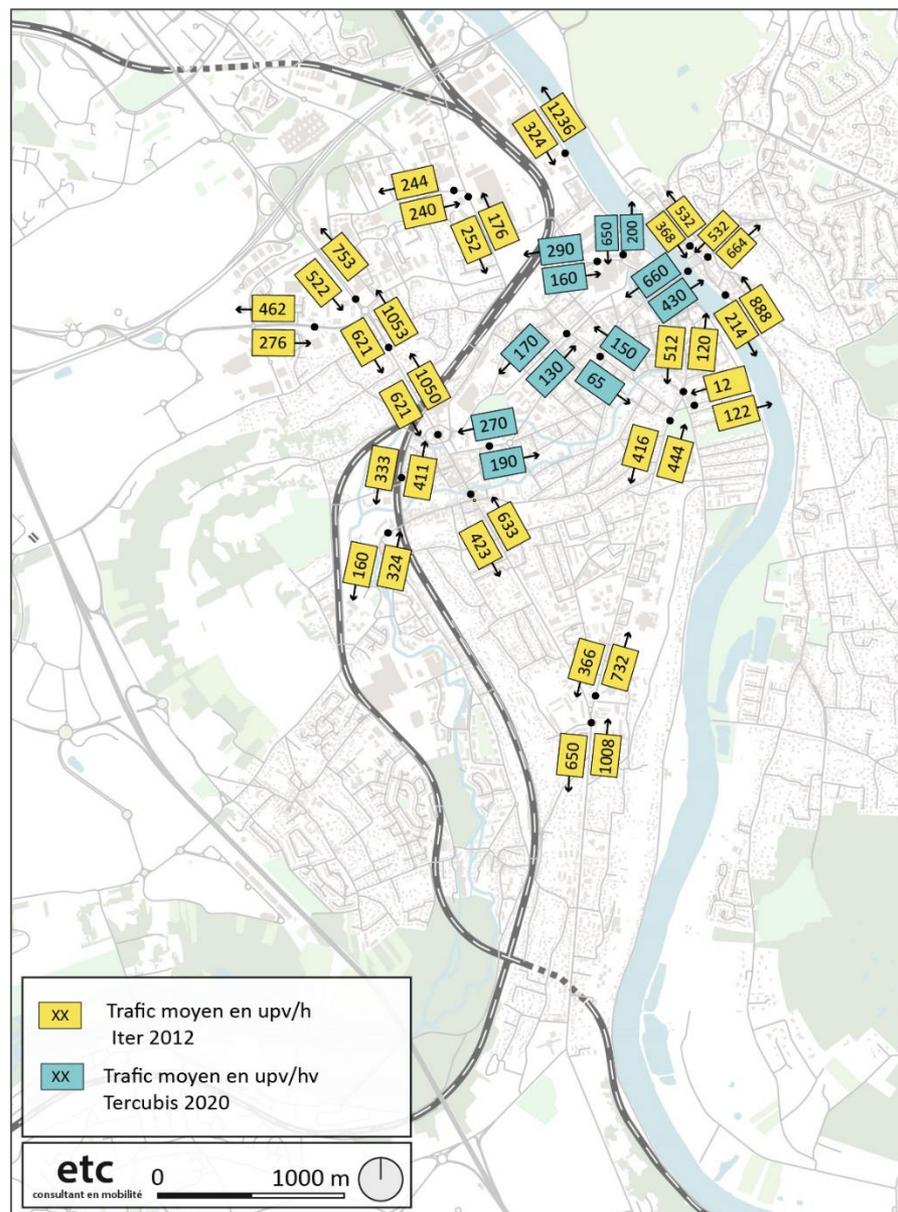
ENJEUX

- Améliorer la qualité de transport sur le RER D, ainsi qu'entre les gares de Corbeil-Essonnes et les pôles d'emploi de la commune
- **Améliorer les liaisons modes actifs** vers les principaux générateurs de flux de la **commune** et vers/depuis les communes voisines pour favoriser le **report modal** sur les déplacements **inférieurs à 10 km** : **potentiel de près de 10 000 déplacements en voiture** en partie transposables
- Rendre **moins attractifs l'usage de la voiture** sur la commune, notamment pour encourager le report sur d'autres modes des actifs venant de l'extérieur
- Analyser les bonnes pratiques des commune similaires

VÉHICULES MOTORISÉS - FLUX

FLUX À L'HPM – ÉCHELLE COMMUNALE

- Analyse issue des études d'ITER (2012) et de Tecurbis (2020)
- 2 études reposant sur des comptages
 - En section et directionnels de février 2012
 - En section et origine/destination (OD) de janvier 2020
- Flux ayant peu évolué entre 2012 et 2020 selon Tecurbis
- Flux **cohérents** sur toutes les voies au regard de leur statut
- Trafic **hétérogène** sur la RN7, avec une pendulation vers le nord :
 - **Élevés entre le carrefour avec l'avenue du 8 mai 1945 et le carrefour avec la rue de Robinson et au sud de la convergence avec la bd Henri Dunand**
 - Modéré au vu de son statut, sur les autres sections
- RD448 et RD446 rive droite :
 - **Pendularité marquée vers le nord**
 - Flux hétérogènes sur entre les 2 RD
 - Flux **moins déséquilibrés dans les 2 sens de la RD448** et globalement **moins élevés** sur celle-ci que sur la RD446
 - Flux **élevés mais pas critiques** sur les 2 axes
- Pont : flux **conséquents** avec un déséquilibre vers l'ouest
 - **Baisse de 42 %** 2012-2020. Confirmé par comptages CD91 (2018)
- **Quai de l'Apport de Paris**
 - Flux **particulièrement dense en direction du nord** après le giratoire avec la rue de la République (1 236 uvp/h)
 - Fort déséquilibre avec le sens inverse (324 upv/h)
- Rue de la République : flux **élevé** vers le sud (650 uvp/h) et 3 fois plus important que vers le nord
- Bd. Dunant : trafic **conséquent sens sud-nord et modéré** dans l'autre. Flux **plus faible au nord sens sud-nord** du fait du transit par le quai Bourgoïn s'opérant en partie en amont
- Bd. Combes-Marne et rue d'Angoulême (Est de la voie ferrée) : trafic **modéré** dans les 2 sens, un peu plus marqué vers le nord

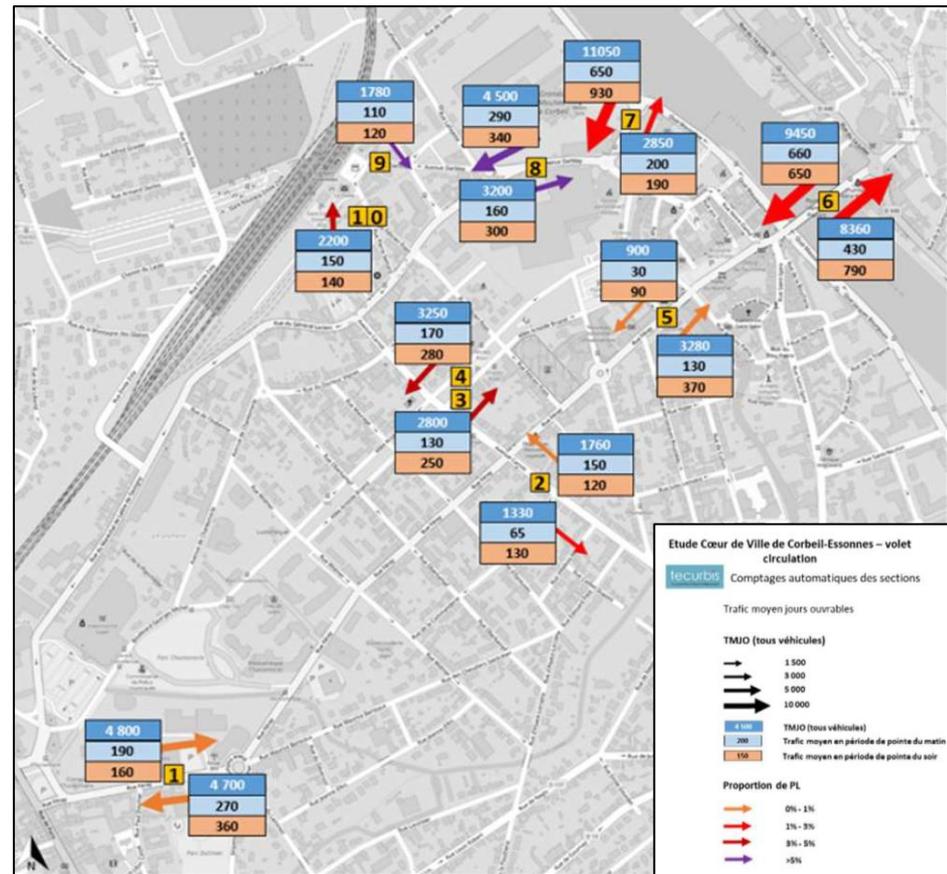


Flux à l'Heure de Pointe du Matin – ETC 2022

VÉHICULES MOTORISÉS - FLUX

ZOOM SUR LES FLUX DU CENTRE-VILLE À L'HPM

- Flux **cohérents** mais parfois **élevés** au regard du tissu traversé
- Flux **plus élevés** dans le nord du centre de Corbeil (pont, République, Darblay, Saint-Spire, quais), faibles à moyens au sud
- Flux rue Saint-Spire **conséquent** (512 uvp/h) en direction du sud. Bien qu'il soit en **adéquation avec le statut** de la rue dans le plan de circulation, il apparaît **élevé au regard de son étroitesse**, de sa **densité commerciale** et de son traitement avec trottoirs à niveau
- Comptages sur les quais de l'hypercentre de 2012 **non-représentatifs** (reconfiguration du carrefour pont/bourgoin/Mauzaisse). Nos observations révèlent des flux **élevés** cohérents avec leur statut structurant, qui isolent le centre-ville de la Seine
- Flux avenue Darblay **modérés**, mais il ne s'agit pas de son tronçon le plus chargé, qui se situe à l'est du giratoire République
- Flux sont faibles (< 200 uvp/h/sens) :
 - Allées Aristide Briand
 - Av. Carnot, mais le tronçon le plus chargé se situe à l'est du carrefour avec la rue Champlouis
 - Rue Ferray au sud de la place Comté Haymon, avec un fort déséquilibre (flux en direction du nord 4 fois plus élevé)
- Flux un peu plus élevés au sud de la rue Ferray en amont de la RN7, mais restant **modérés**
- Taux de PL :
 - Cohérents
 - Plus **élevés au nord** (taux > 3 %) (pont, République, Darblay), pouvant en partie s'expliquer par le caractère structurant de plusieurs de ces sections, ainsi que la proximité des industries du secteur Apport de Paris
 - Également plus élevés allées A. Briand et dans le secteur de la gare, du fait des nombreuses lignes de bus

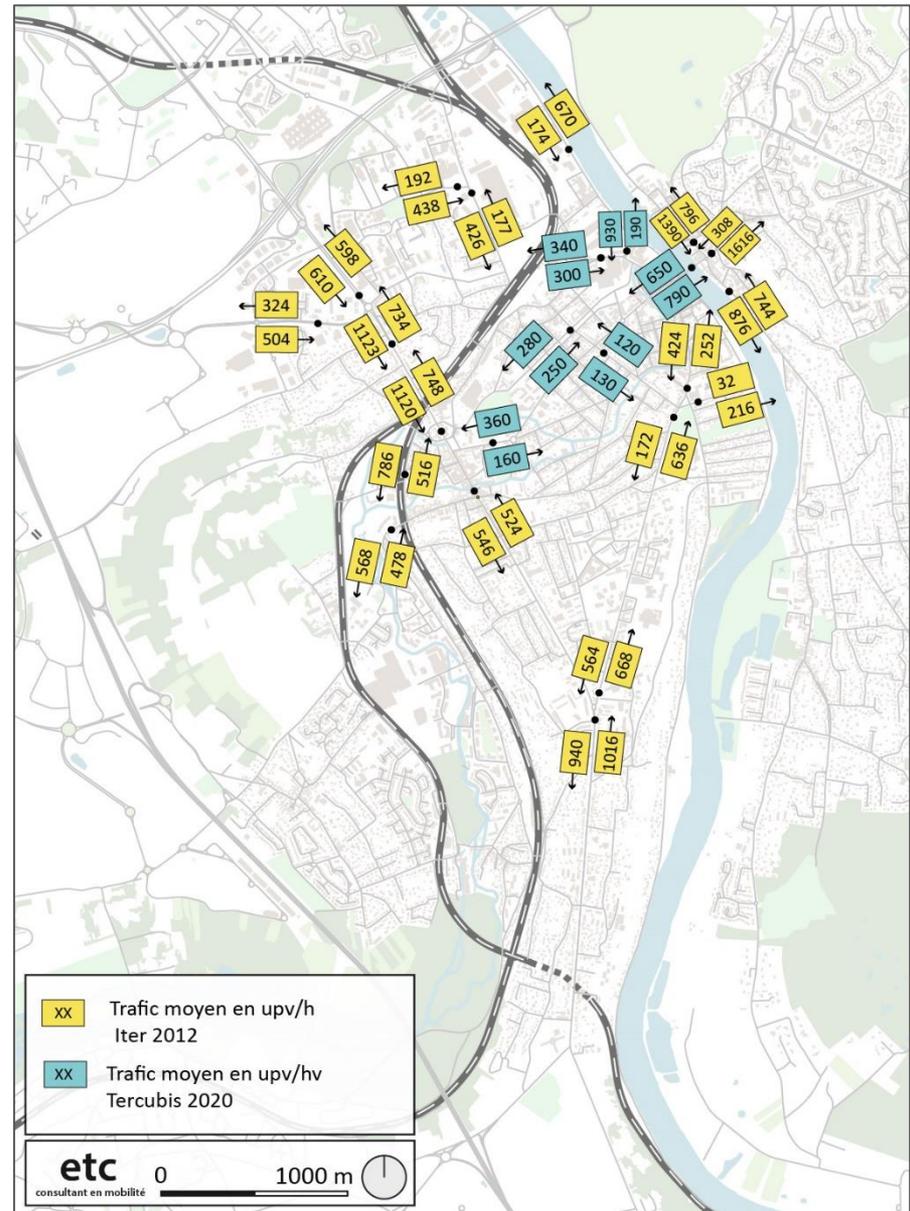


Flux dans le secteur centre-ville aux HP – Tecurbis, 2020

VÉHICULES MOTORISÉS - FLUX

FLUX À L'HPS À L'ÉCHELLE COMMUNALE

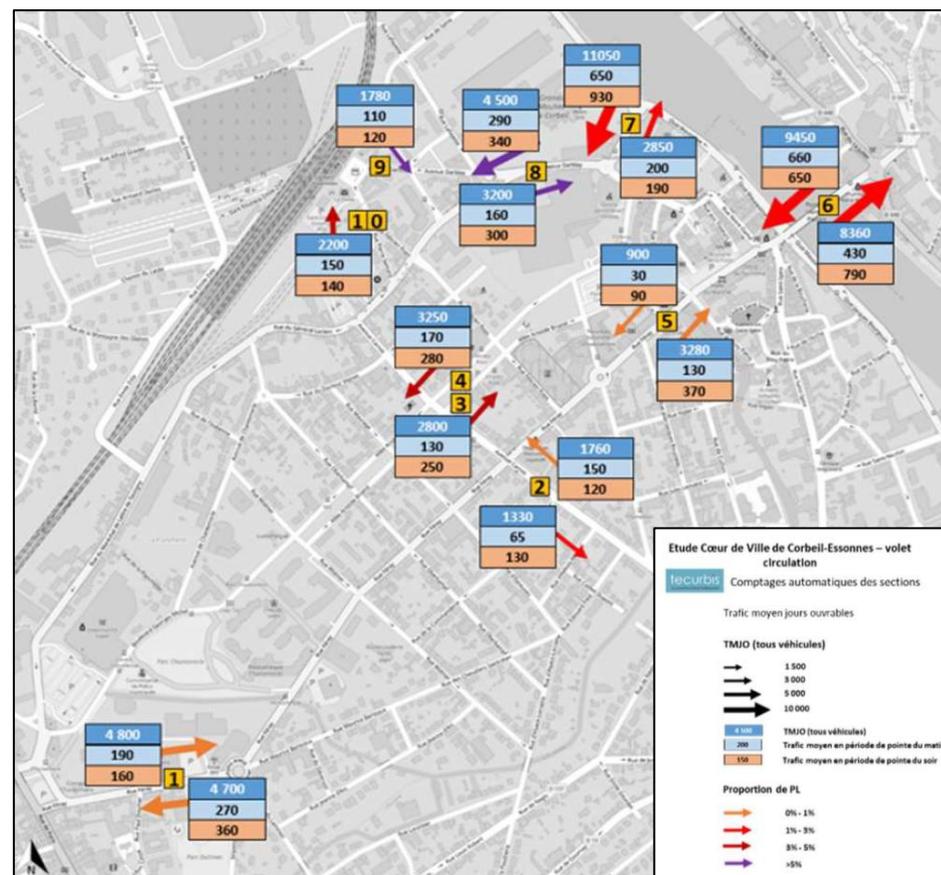
- Trafic **plus important à l'HPS**, restant **cohérent** avec le statut des voies, mais parfois en **limite de criticité rive droite**
- Flux **davantage équilibrés** sur la RN7. 2 sections chargées : entre RD446 et la rue Robinson et au sud de la convergence avec Dunant. Flux **élevé** en particulier vers le sud (1120 uvp/h). Modéré au regard du statut ailleurs
- Quais la rive gauche
 - **Baisse de 46%** quai de l'Apport de Paris dans les 2 sens par rapport à l'HPM, avec toujours un **fort déséquilibre** vers le nord
 - **Fréquentation toujours déséquilibrée** rue de la République : très élevée en direction du centre-ville (930 upv/h ; + 43% par rapport à l'HPM), et faible vers le nord (190 uvp/h)
- Pont : stable vers rive gauche et en **forte hausse** en sens inverse (+84%). Il s'agit pourtant du sens qui enregistre une **forte baisse entre 2012 et 2020 (-47 %)** alors que le flux reste stable vers la rive gauche. Le **déséquilibre entre les sens se réduit**
- RD448 et RD446 rive droite :
 - RD448 marquée par la pendularité avec presque **4 fois plus de flux** qu'à l'HPM vers le sud (1390 uvp/h, **très élevé pour une 2x1 voie**) et reste chargée dans l'autre sens (796 uvp/h)
 - Flux **équilibré** dans les 2 sens RD446 contrairement à l'HPM, **élevé** mais pas critiqué
 - Déséquilibre route de St-Germain avec 5 fois plus de flux vers le nord (1616 uvp/h, **charge critique**) que vers le sud (308 uvp/h)
- Trafic **élevé à modéré** bd. Dunant, globalement **similaire** à l'HPM



VÉHICULES MOTORISÉS - FLUX

ZOOM SUR LES FLUX DU CENTRE-VILLE À L'HPS

- **Fréquentation toujours cohérente** avec le statut des voies même si globalement plus chargées que le matin
- **Flux toujours plus élevés dans le nord** (pont, République, Darblay, Saint-Spire, quais) et faibles à moyens au sud
- Flux Av. Darblay demeurant **modéré** (environ 320 uvp/h). La section la plus chargée n'a pas fait l'objet de comptages en 2020
- Av Ferray :
 - Au nord volume de flux **3 fois supérieur en HPS qu'en HPM** dans les deux sens. Le flux **modéré** en direction du pont (370 uvp/h) et **faible** dans l'autre sens
 - Au sud, trafic **modéré**, plus élevé qu'en HPM
- Flux de la rue **Saint-Spire plus équilibré le soir** avec 424 uvp/h vers le Sud et 252 uvp/h vers le Nord. Néanmoins, trafic toujours **relativement important** au vu du statut de la voie
- Flux faibles (< 200 uvp/h/sens) :
 - Allée Aristide Briand
 - Av. Carnot, mais le tronçon le plus chargé se situe à l'est du carrefour avec la rue Champlovis
- Taux de PL calculé par Tecurbis journalier mais les comptages d'ITER nous indiquent qu'il est **plus faible en HPS**
- Pas de comptage récent des flux sur les quais, néanmoins les observations de terrain montrent un **flux élevé**

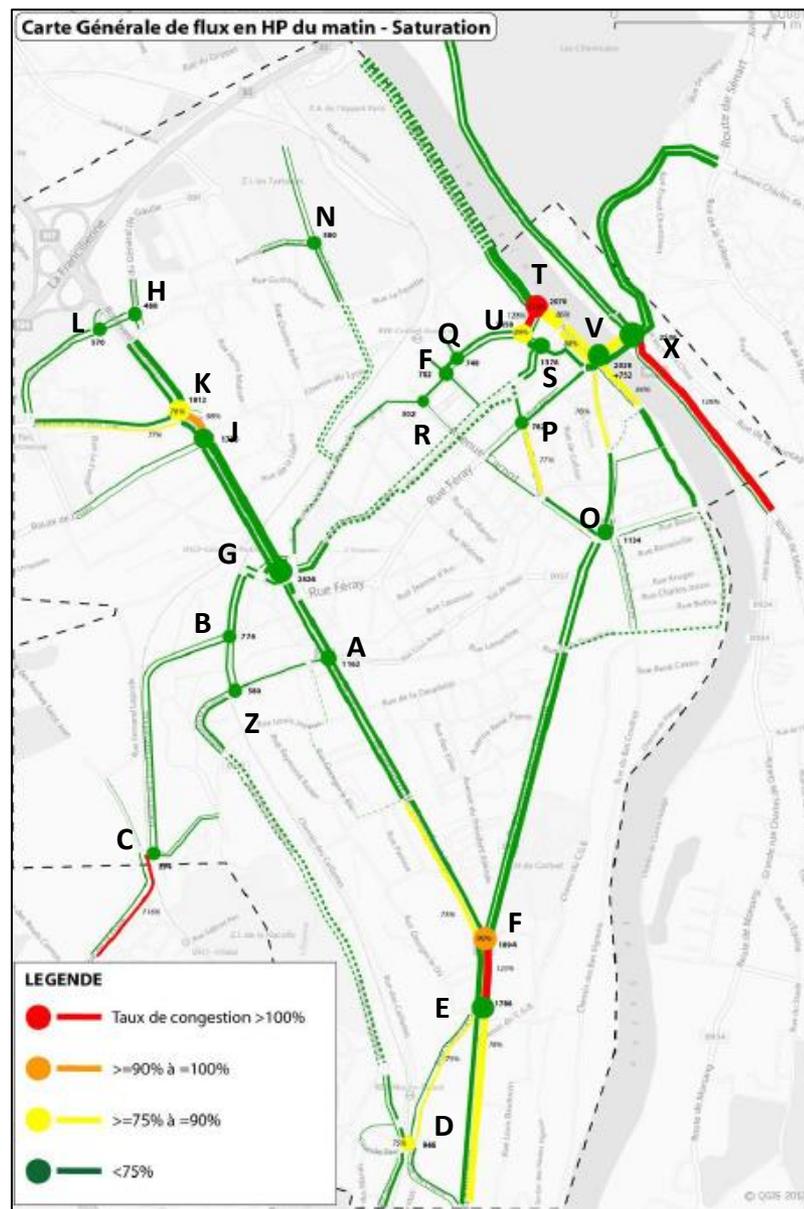


Flux dans le secteur centre-ville à l'HPS – Tecurbis, 2020

VÉHICULES MOTORISÉS - ÉTAT DU RÉSEAU

UN RÉSEAU ESSENTIELLEMENT FLUIDE À L'HPM (1/3)

- Carrefours numérotés pour simplifier l'analyse
- Analyse de la congestion réalisée par ITER en 2012. La plupart des analyses sont **encore valables**, les flux étant restés globalement stables (à quelques exceptions). 2 modifications importantes de carrefours (K/J et V) réalisées depuis et une synchronisation des feux sur la RN7 dans le centre d'Essonnes. Les analyses d'ITER ne sont pas reprises pour ces derniers. L'étude ITER est annexée. Est présentée ici une **synthèse**
- **Bonne fluidité générale** malgré **quelques zones à fort taux de congestion**, essentiellement sur certains axes structurants sur 3 principaux secteurs
- Secteur RN7 sud/st-Lazare :
 - Giratoire F : RC inférieure à 10 % et des **remontées de file sur la RN7 nord et sud**. La proximité des arrêts de bus et la fréquence élevée accentuent ponctuellement les remontées de file
 - Carrefour E : RC au minimum de 20 % sur chaque branche mais **blocages et remontées de files ponctuelles** pouvant impacter le **giratoire F** ou descendre sur la rue St-Lazare
 - Carrefour D : géométrie **complexe** avec le passage à niveau au centre. Fluide, excepté lors de la fermeture du passage à niveau avec **quelques remontées de file**. Problématique de **mauvais respect des cédez-le passage** avec très ponctuellement un véhicule pouvant se retrouver sur les voies lors de la fermeture du passage. Passage à niveau classé **rouge** par la SNCF. Shunt par la contre-allée de la rue Paul Bert, notamment lorsque le passage à niveau est fermé et génère des remontées de file

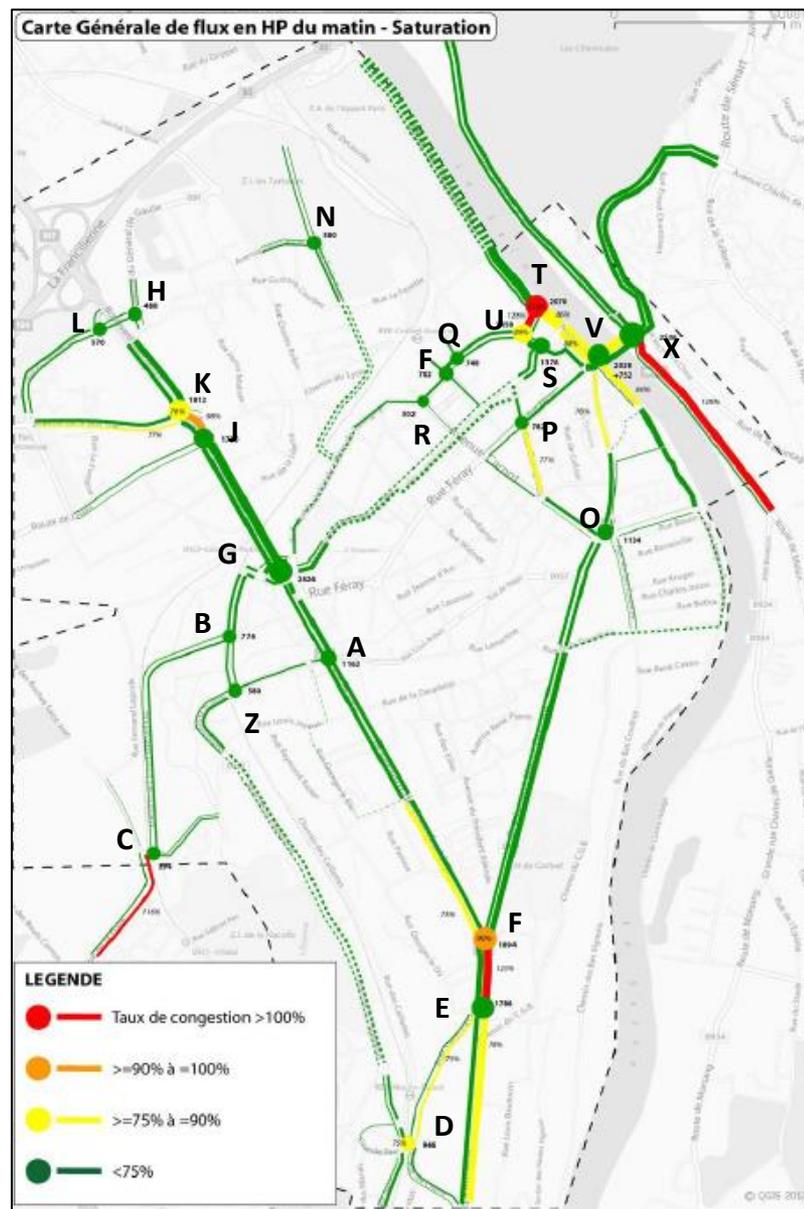


État du réseau à l'HPM – ITER, 2012

VÉHICULES MOTORISÉS - ÉTAT DU RÉSEAU

UN RÉSEAU ESSENTIELLEMENT FLUIDE À L'HPM (2/3)

- Secteur centre Corbeil rive gauche et rive droite
 - Axe RD448/446 : giratoire X ne permettant **pas un écoulement satisfaisant de la RD446**. Le flux provenant du pont continue majoritairement tout droit route de St Germain, contraignant l'écoulement de la RD446, créant une **remontée de file**
 - Carrefour V avec plusieurs mouvements interdits pour maintenir la fluidité (tout droit depuis le quai Bourgoin interdit sauf par la voie sur berge, tourne-à-gauche (TAG) de Bourgoin interdit impliquant d'aller faire demi-tour au giratoire X). **Fonctionne globalement bien. Ce carrefour a été reconfiguré avec notamment l'inversion de sens du quai Bourgoin et l'ajout de quelques interdits qui ont permis de le fluidifier**
 - Carrefour T : **Remontées de file sur la rue de la République et sur le quai Mauzaisse** (n'atteignant pas le pont). La sortie de camions des grands moulins dans le giratoire accentue les difficultés
 - Rue St Spire : la dépose des élèves du lycée au débouché de la passerelle du quai de l'Essonne génère des **ralentissements**
 - Rue de la Quarantaine : la dépose des élèves du collège St Spire génère des **ralentissements**
- L'étude de Tecurbis précise que la circulation est **globalement fluide**, hors congestions ponctuelles comme **l'accès au pont Patton**
- Toujours selon Tecurbis, les **ralentissements aux carrefours sont limités**, avec un maximum de 15 à 20 m de remontées de file en approche (giratoire rive droite du pont Patton, carrefour Darblay / République, carrefour Feray / Carnot), ce qui est **moins important que ce qui a été identifié en 2012**

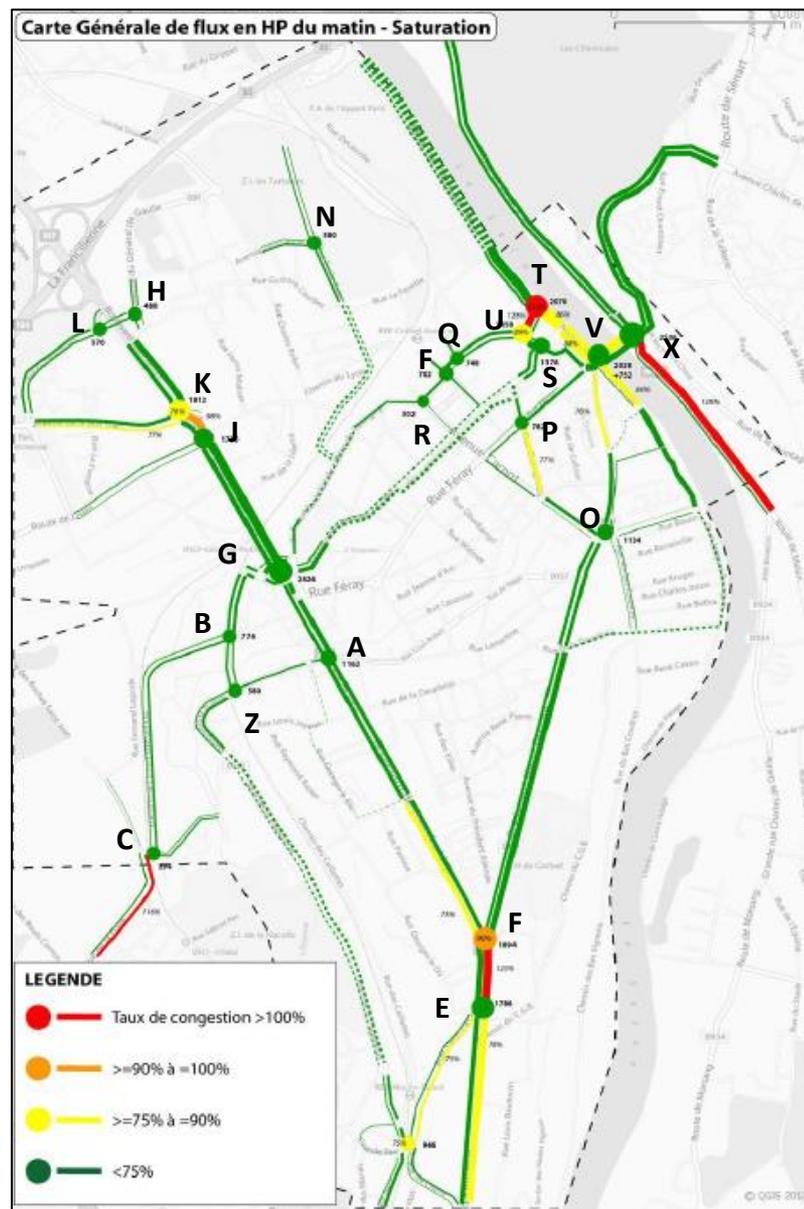


État du réseau à l'HPM – ITER, 2012

VÉHICULES MOTORISÉS - ÉTAT DU RÉSEAU

UN RÉSEAU ESSENTIELLEMENT FLUIDE À L'HPM (3/3)

- Secteur Essonnes-RN7 nord
 - Carrefour K : réaménagé depuis mais il ne parvient pas à écouler de manière satisfaisante **le flux de l'avenue du 8 mai 45**. L'arrêt de bus au sud du giratoire accentue ponctuellement la file
 - Carrefour J simplifié en même temps que le carrefour K en mettant à sens unique entrant l'extrémité ouest de la route Lisses afin de supprimer le shunt de l'av. du 8 mai 45 congestionnée, et en y interdisant l'accès en TAG depuis la RN7 sud. Quelques véhicules empruntent à **contre-sens cette voie pour shunter l'av. du 8 mai 45**
 - Carrefour G : fonctionnement fluide en HPM. A noter la difficulté des véhicules en TAG depuis le bd. Michel vers la rue Tassigny au carrefour Michel/Tassigny. Le flux important venant d'en face contraint le TAG formant **ponctuellement une remontée de file sur le bd. Michel**. Le véhicule en TAG coincé dans le carrefour se trouve ensuite avec une **faible visibilité** au moment où passe au vert la rue Tassigny alors qu'il occupe encore le centre du carrefour. Temporalité de vert à retravailler
 - Section entre les carrefours A et G ayant bénéficié d'une synchronisation des feux depuis 2012, ayant **amélioré l'écoulement**

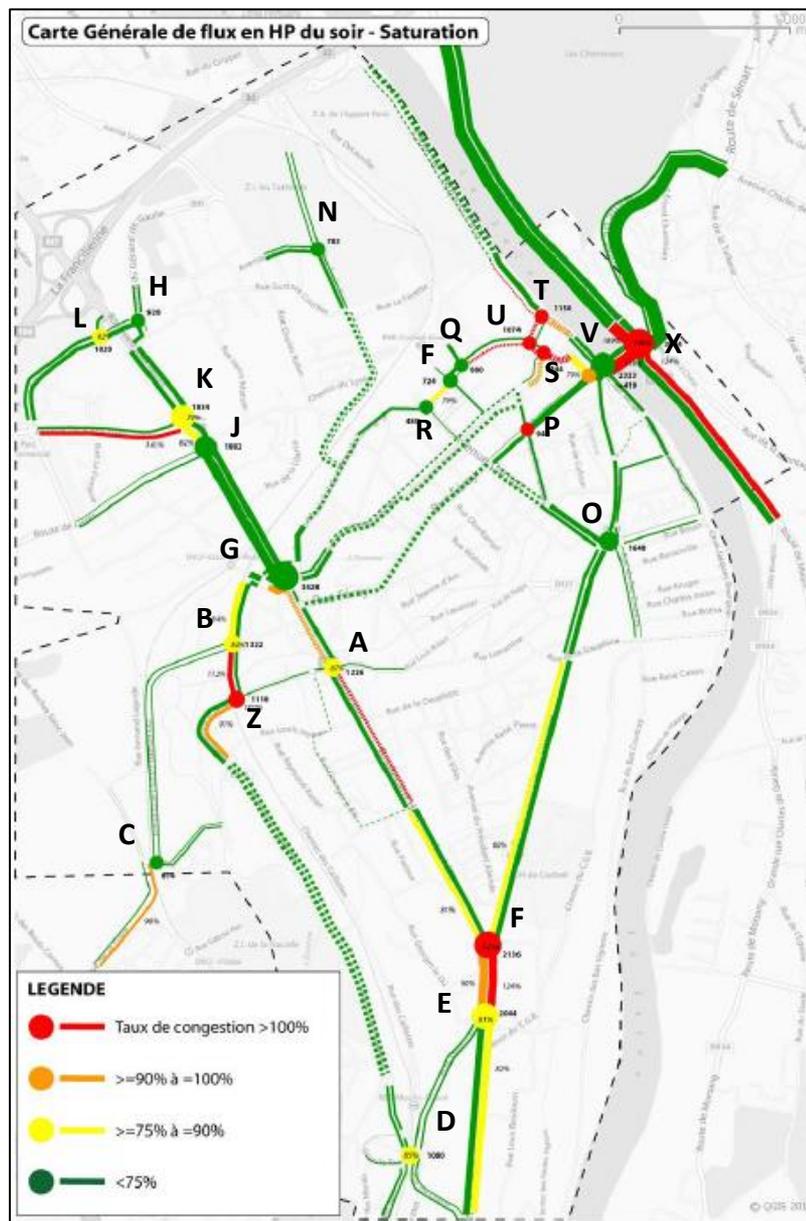


État du réseau à l'HPM – ITER, 2012

VÉHICULES MOTORISÉS - ÉTAT DU RÉSEAU

UN RÉSEAU DAVANTAGE CONGESTIONNÉ L'HPS (1/2)

- Zones de tensions essentiellement sur certains axes structurants sur les 3 principaux secteurs identifiés à l'HPM, avec une congestion **amplifiée**
 - Secteur RN7 sud/st-Lazare :
 - Giratoire F n'a **plus de RC**, générant des **remontées de file** sur la RN7 nord et sud, ainsi que le bd. Dunant. Celui-ci est parfois bloqué par des remontées de files des **carrefours F et le Dunant/Allende**
 - Le carrefour E avec des **RC faibles** sur la RN7 (entre 20 % et 10 %) générant des **remontées de file sur la RN7** impactant le carrefour F
 - Carrefour D : problèmes similaires à l'HPM
 - Secteur centre Corbeil rive gauche et rive droite
 - Axe RD448/446 **saturé en approche du giratoire X**. En 2012, ses RC globales étaient négatives, générant des remontées de file sur toutes les branches. La baisse des flux enregistrée sur le pont en 2018 et 2020 a pu améliorer légèrement la situation, mais le secteur reste congestionné en HP, en particulier sur la RD446
 - Conditions de circulation **moins bonnes** carrefour V qu'en HPM
 - Carrefour T : congestion accentuée et étendue à tout le secteur avec des **remontées de file rue de la République, quai Mauzaisse, rue Dablay et bd Créte** dues aux blocages des carrefours S, T et U du fait de l'important flux provenant du pont redescendant vers Créte via République et Darblay. Ce flux limite l'insertion des véhicules venant des autres branches, y générant d'autres remontées de file
- Teurbis indique ne pas avoir observé de problématiques particulières, si ce n'est ponctuellement des remontées de file jusqu'à **15 véhicules sur le Pont Patton** vers la Rive Droite, sur la voie de dépassement/TAG et **2 à 3 véhicules arrêtés aux intersections** (Quais / pont Patton)

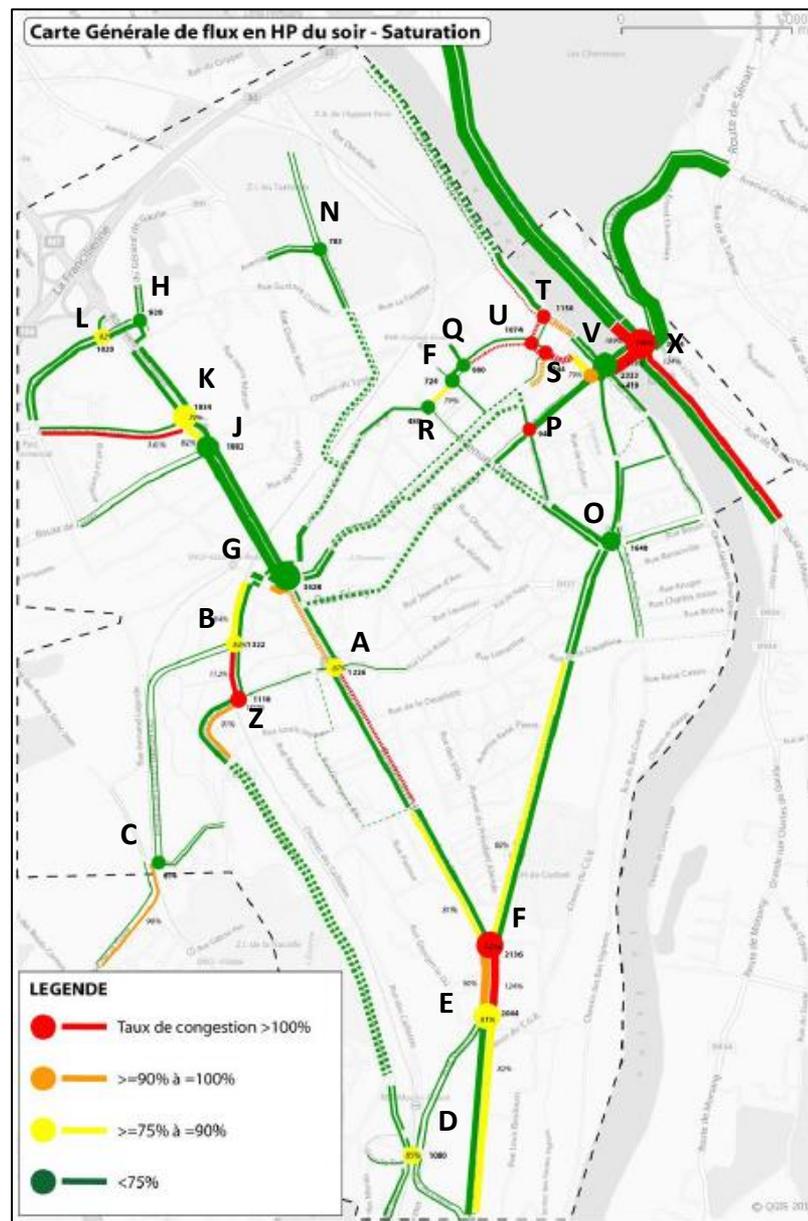


État du réseau à l'HPS – ITER, 2012

VÉHICULES MOTORISÉS - ÉTAT DU RÉSEAU

UN RÉSEAU DAVANTAGE CONGESTIONNÉ À L'HPS (2/2)

- Secteur Essonnes-RN7 nord
 - Carrefour K : congestion accentuée à l'HPS sur l'av. du 8 mai 1945
 - Carrefour G : fonctionnement fluide, avec toutefois une RC de 10 % sur le flux en TAD depuis la RN7 en direction de Robinson. Difficulté similaire à l'HPM sur le sous-carrefour Michel/Tassigny
 - Section entre les carrefours A et G davantage chargée
 - **Carrefours B et Z très chargés contrairement à l'HPM**, dans le sens Nord-Sud en sortie de la RN7. Carrefour Z **saturé** avec une RC totale négative, générant des remontées de file **importantes** sur Combes-Marne et moins marquées sur Angoulême

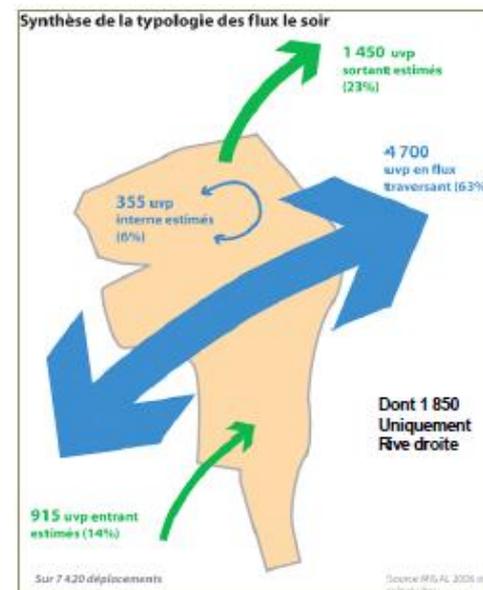
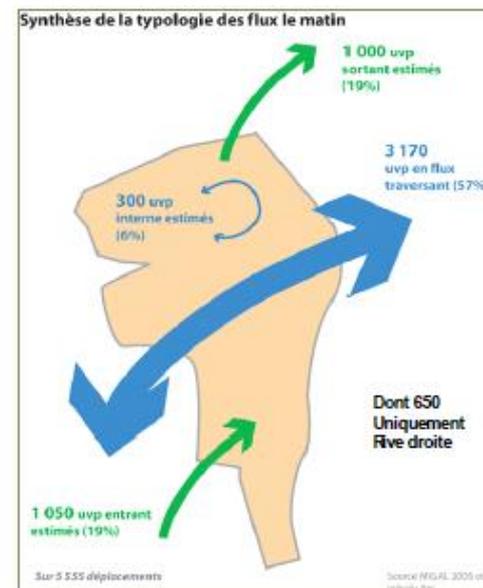


État du réseau à l'HPS – ITER, 2012

VÉHICULES MOTORISÉS - TRANSIT

DES FLUX MAJORITAIREMENT EN TRANSIT

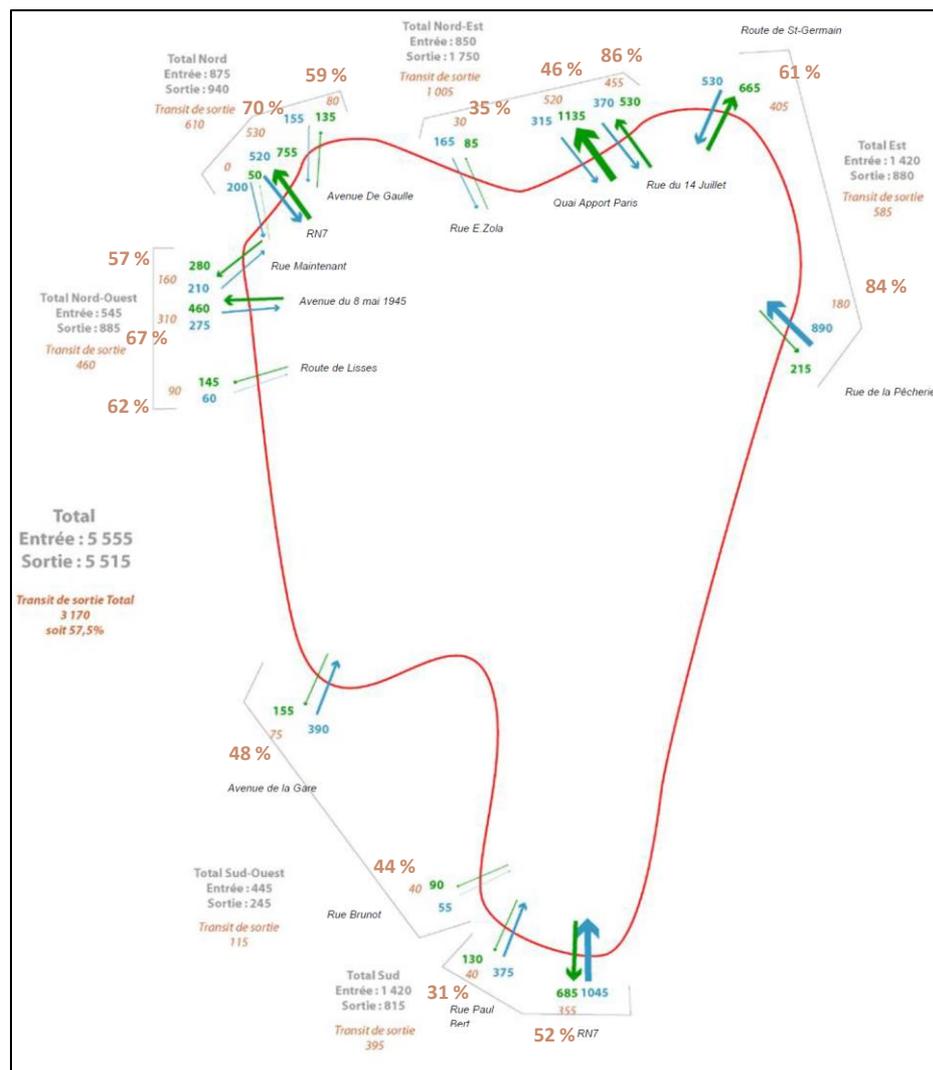
- ITER a réalisé en 2012 une enquête cordon qui a permis d'évaluer l'origine et la destination des flux
- Les volumes de flux **internes** sont largement **minoritaires** (6 % estimés par ITER) et **varient peu** entre l'HPM et l'HPS
- Les flux **entrant** sont d'importance **modérée** (14 à 19 %) et varient également peu
- Les flux sortant sont un peu plus importants (19 à 23 %) et sont presque **50 % plus nombreux** à l'HPS qu'à l'HPM
- Les flux de transit sont :
 - **Largement dominants sur le réseau** (57 % à l'HPM à 63 % à l'HPS) et leur volume croît de **50 % à l'HPS**
 - **Concentrés sur 2 axes** :
 - **20 % du total sur la rive droite** à l'HPM et **40 % à l'HPS (1 850 uvp)**. La rive droite accueillant même **80 % de la hausse** de flux de transit observée à l'HPS (1 200 uvp)
 - **20 % du total sur la RN7 à l'HPM** (630 uvp). L'augmentation globale de flux traversant constatée entre le matin et le soir ne s'effectue pas sur la RN7. Le volume en transit reste similaire (625 uvp). **Celle-ci perd en importance pour le flux de transit à l'HPS**
 - Le reste de l'augmentation des flux traversant entre matin et soir (300 uvp) correspond à de très légères variations sur de multiples itinéraires
- La localisation de la commune au carrefour routiers de plusieurs axes structurants du sud-est de l'agglomération parisienne (RN7, RN104) et d'envergure intercommunale (RD448-RD446, pont de l'Armé Patton, RD446, RD26) conduit la commune à être **traversée par un flux de transit important**
- L'estimation de la part des flux de transit effectuée par ITER repose sur l'hypothèse que les flux internes en voiture sont d'environ 300-350 uvp en HP. Cette estimation nous apparait fortement **sous-évaluée**. Elle pourrait être multipliée par un **facteur 3 à 7**, au vu de la part de travailleurs de Corbeil y résidant et du taux de venue en voiture. Cela conduirait à un **taux de transit d'environ 45 % en HPM et 45-50 % en HPS**
- Ce **taux de transit demeure particulièrement élevé** pour une commune de plus de 50 000 habitants, constituant un pôle d'emplois



VÉHICULES MOTORISÉS - TRANSIT

CONCENTRATION DES VÉHICULES EN TRANSIT SUR LES AXES STRUCTURANTS ET SUR QUELQUES VOIES DE DISTRIBUTION - HPM

- La **majorité** des véhicules entrant sur la commune ne fait qu'y **transiter** : **57,5 %**
- Les taux de transit les plus importants sont logiquement enregistrés essentiellement sur les **axes structurants** :
 - RD448 : **86 %**
 - RD446 : **84 %**
 - RN7 : 52 à 70 %
 - Avenue du 8 mai 1945 (RD446) : 67 %
 - Route de Saint-Germain : 61 %
 - Quai de l'apport de Paris : 46 %
- Quelques voies de distribution, essentiellement au nord-ouest présentent des taux importants :
 - Route de Lisses (RD26) : 62 %
 - Rue Maintenant : 57 %
- L'axe **RD448-RD446** est très majoritairement emprunté par des flux qui ne sont pas en lien avec Corbeil-Essonnes
- La RN7 l'est mais dans une mesure un peu moindre

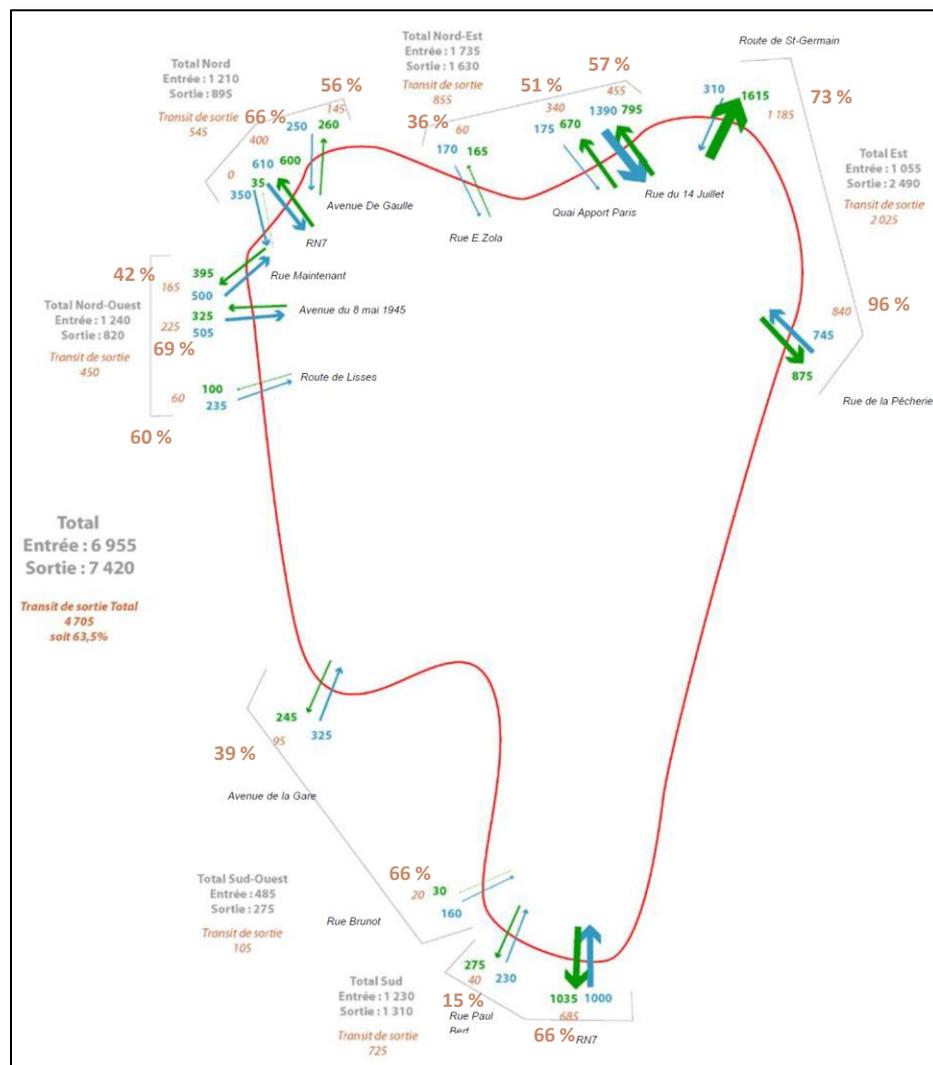


Flux entrant-sortant à l'HPM et estimation du transit
– ITER, 2012 - ETC

VÉHICULES MOTORISÉS - TRANSIT

CONCENTRATION DES VÉHICULES EN TRANSIT SUR LES AXES STRUCTURANTS ET SUR QUELQUES VOIES DE DISTRIBUTION - HPM

- Le taux de véhicules en transit sur la commune est encore **plus élevé à l'HPS** : 63,5 %
- Les taux de transit les plus importants sont logiquement enregistrés essentiellement sur les **axes structurants** :
 - **RD446 : 96 %**
 - Route de Saint-Germain : 73 %
 - Avenue du 8 mai 1945 (RD446) : 69 %
 - RN7 : 66 %
 - RD448 : 57 %
 - Quai de l'apport de Paris : 51 %
- Quelques voies de distribution, essentiellement au nord-ouest présentent des taux importants :
 - Rue Brunot : 66 %
 - Route de Lisses (RD26) : 60 %
 - Avenue De Gaulle : 56 %
- L'axe **RD448-RD446** et en particulier la **RD446** est très majoritairement emprunté par des flux qui ne sont pas en lien avec Corbeil-Essonnes
- La route de St-Germain (RD947) est particulièrement utilisée par des flux de transit à l'HPS
- La RN7 l'est mais dans une mesure un peu moindre



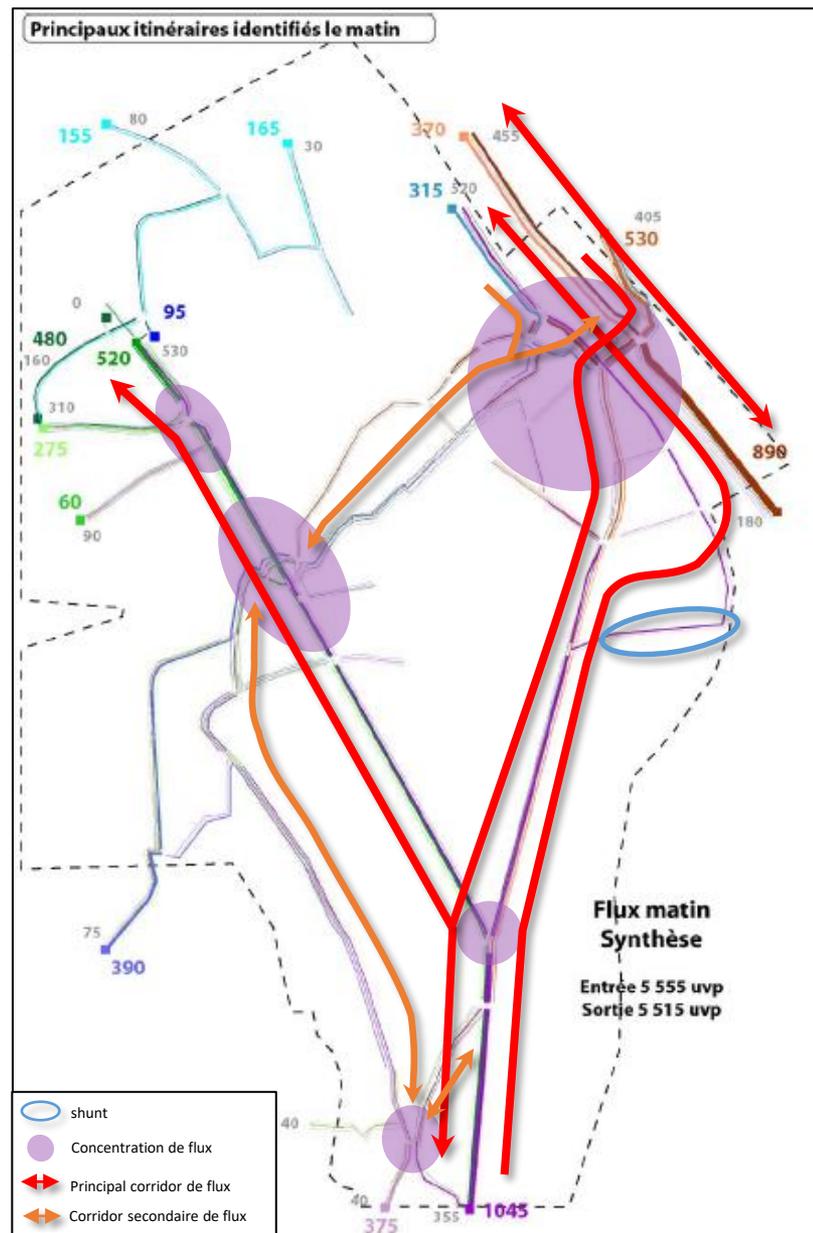
Flux entrant-sortant à l'HPS et estimation du transit
– ITER, 2012 - ETC

VÉHICULES MOTORISÉS - TRANSIT

CONCENTRATION DES FLUX ENTRANT-SORTANT SUR QUELQUES SECTEURS

- ITER a estimé les principaux itinéraires suivis, à partir de l'enquête Cordon
- Ils sont différenciés par des variations de couleurs en fonction de l'origine des flux. Les traits ont une épaisseur proportionnelle aux flux représentés
- Le plan de circulation ayant peu évolué depuis 2012, les principaux résultats mis en évidence à l'HPM par ITER en 2012 restent d'actualité :
 - **Origine Sud** : parts égales sur RN7 et Dunant, puis se divise sur le quai et Carnot pour se diluer dans le centre ou passer rive droite
 - **Origine Sud-Ouest** : vers rive droite par Vallès et Briand
 - **Origine Quai Riquiez** : récupère Darblay et se divise par Crété et Leclerc. Flux un peu plus marginal par St-Spire
 - **Origine St-Germain** : même logique que les flux originaires de Riquiez mais avec une part plus importante vers St-Spire
 - **Origine 14 juillet** : vers St-Spire
 - **Origine 8 mai** et **Jaurès** : principalement vers le sud (RN7). Les flux transversaux de Maintenant vers Evry/Francilienne sont assez faibles
 - **Origine Evry (Strathkelvin/Zola)** : en marge du secteur, vers Maintenant
 - **Origine Quai Apport Paris** : se diluent dans la ville, mais le flux le plus important est en direction de St-Germain

- Les **principaux axes structurants sont les plus empruntés** : RN7, Dunant, quais Bourgoin et Apport de Paris, le pont, l'axe RD448-RD446
- Des axes de **distribution** ressortent : Darbaly-Tassigny-Leclerc, Notre-Dame-Darblay-Briand-Michel, Combes-Marne-Papèterie, Angoulême
- 1 **shunt** ressort essentiellement : Dauphinée-Ormes à la place de Chevalier
- Des concentrations de flux ressortent :
 1. Au niveau du **centre-ville**, notamment à l'approche du **pont**
 2. Au niveau du **centre d'Essonne** (carrefour RN7/Tassigny/Michel/Ferray/Robinson en particulier)
 3. Aux carrefours RN7/Maintenant/8 mai 45/Rte de Lisses
 4. Au carrefour RN7/Dunant
 5. Autour du **passage à niveau** de la gare de Moulin Galant

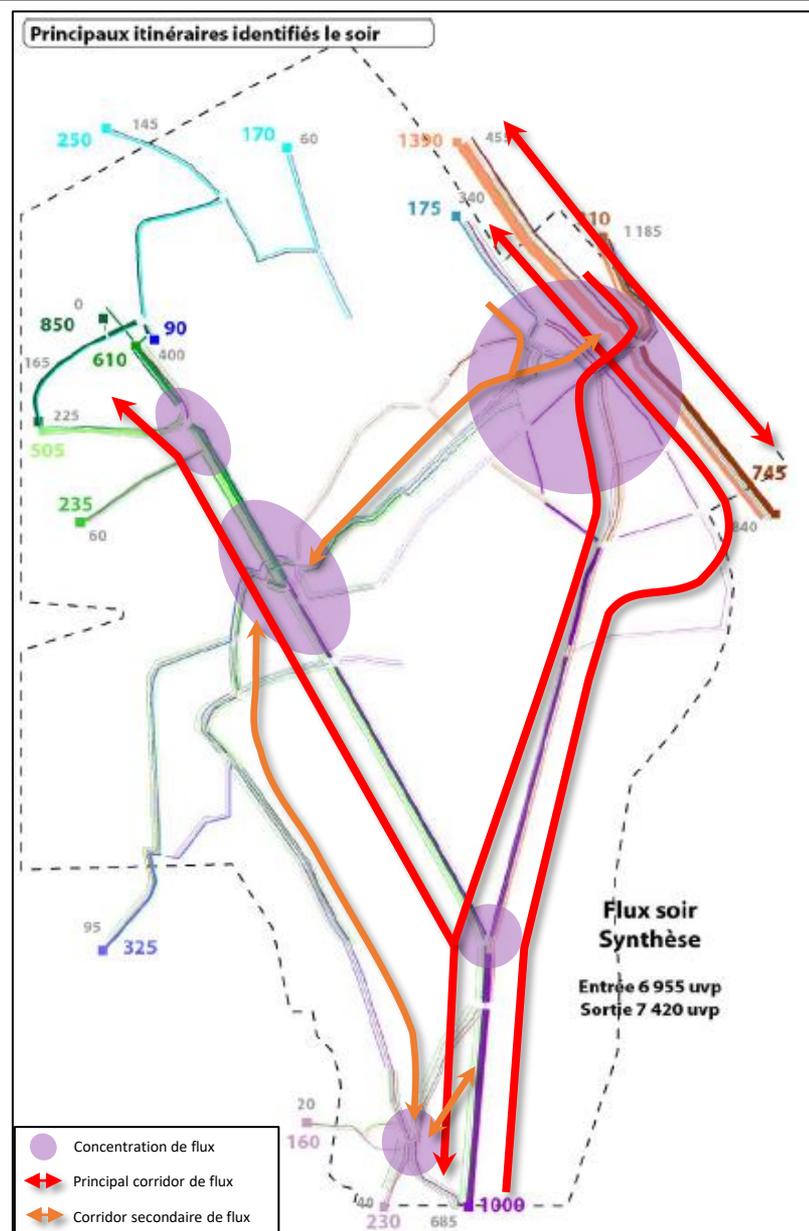


Principaux itinéraires de transit à l'HPM – ITER, 2012 - ETC

VÉHICULES MOTORISÉS - TRANSIT

CONCENTRATION DES FLUX ENTRANT-SORTANT SUR QUELQUES SECTEURS

- Le plan de circulation ayant peu évolué depuis 2012, les principaux résultats mis en évidence à l'HPS par ITER en 2012 restent d'actualité :
 - Origine Sud** : parts égales sur RN7 et Dunant, puis principalement vers Carnot (et aujourd'hui par les quais) pour passer rive droite
 - Origine Sud-Ouest** : vers rive droite par Vallès/Angoulême et Briand
 - Origine Quai Riquiez** : à parts égales au giratoire, puis côté rive gauche récupère Darblay/Leclerc pour se diluer sur plusieurs itinéraires
 - Origine St-Germain** : principalement vers St-Spire
 - Origine 14 juillet** : restent essentiellement rive droite, surtout tout droit
 - Origine 8 mai et Jaurès** : contrairement au matin, se divise entre RN7 vers le sud et la traversée du centre vers Patton, par Briand et Féray. Les flux transversaux vers Evry ou Francilienne sont modérés, une partie récupérant la RN7 pour éviter la retenue sur 8 mai 1945
 - Origine Evry (Strathkelvin/Zola)** : en marge du secteur, vers Maintenant. Les flux vers le sud-ouest existent mais sont marginaux
 - Origine Quai Apport Paris** : se diluent dans la ville, mais le flux le plus important est en direction de St-Germain
- Les principaux axes structurants et de distribution utilisés à l'HPM ressortent
 - La rue Ferray est **davantage utilisée** qu'à l'HPM
 - Les flux transversaux entre la RN7 et le centre-ville s'étalent sur **3 axes de distribution parallèles**
 - Le shunt Dauphinée-Ormes est **moins emprunté** qu'à l'HPM
 - Les concentrations de flux observées à l'HPM le sont également à l'HPS
 - L'organisation du réseau viaire sur la commune conduit à **concentrer les flux**, dont une part importante, si ce n'est majoritaire, du **transit dans le centre-ville et dans le centre d'Essonne**

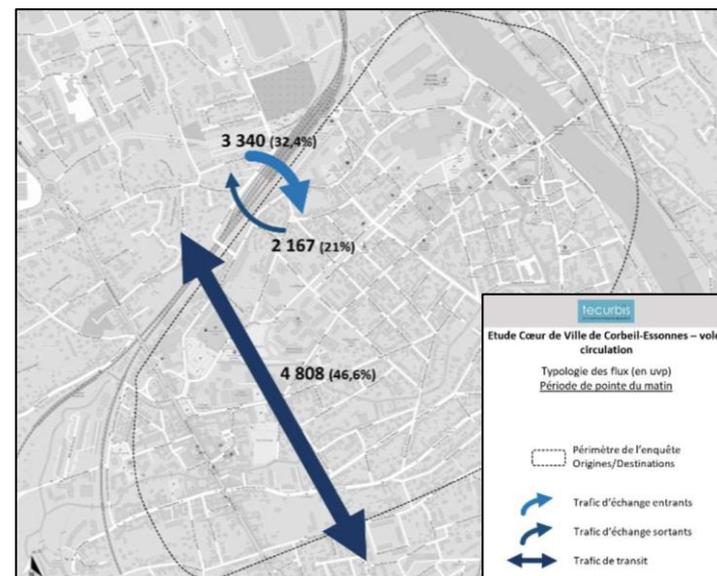


Principaux itinéraires de transit à l'HPS – ITER, 2012 - ETC

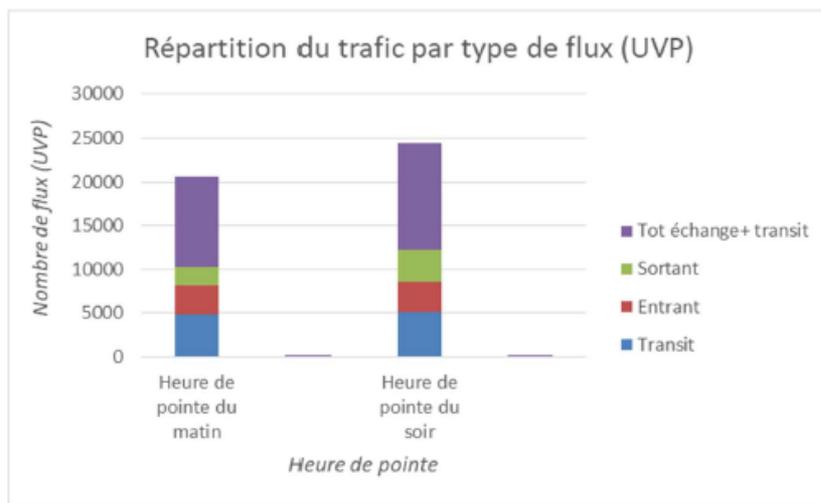
VÉHICULES MOTORISÉS – ZOOM TRANSIT CENTRE-VILLE

DES FLUX MAJORITAIREMENT EN ÉCHANGE AVEC LE CENTRE-VILLE

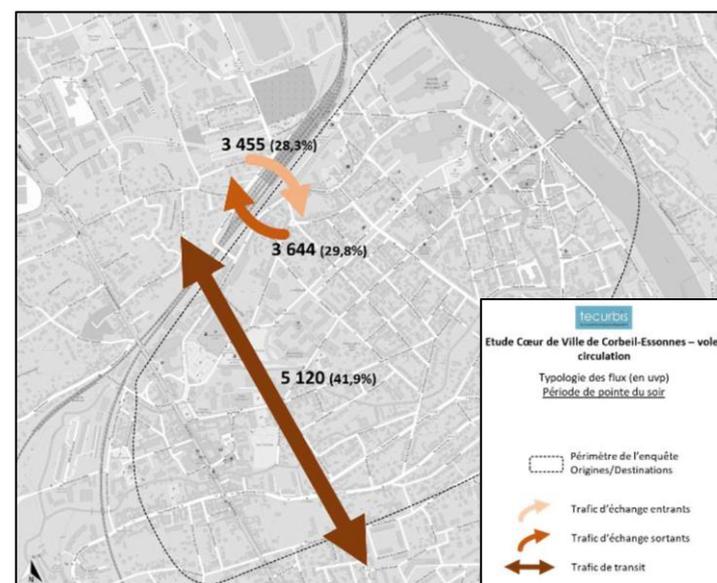
- Le transit représente **46,6 % des flux à l'HPM** contre **41,9% à l'HPS**
- Les flux sortant du périmètre représentent 39,3% du total des flux d'échange à l'HPM, contre 60,7% de flux entrant : le **centre-ville attire des flux** : emplois, équipements, commerces
- Le soir, les flux sortant du périmètre représentent 51,3% du total des flux d'échange, contre 48,7% de flux entrant : le centre-ville **attire encore des flux** pour d'autres motifs : achats, loisirs, etc.
- Le taux de transit dans le centre-ville se rapproche de notre estimation corrigée des flux de transit de l'étude d'ITER, ce qui est **cohérent** avec les itinéraires de transit identifiés à l'échelle communale, qui **transitent presque en totalité par le centre-ville** (secteur RN7 ou secteur quais rive gauche/pont/rive droite)



Flux entrant-sortant à l'HPM et estimation du transit - Tecurbis, 2020



Classification du trafic selon les heures de pointe (échange et transit) - Tecurbis, 2020

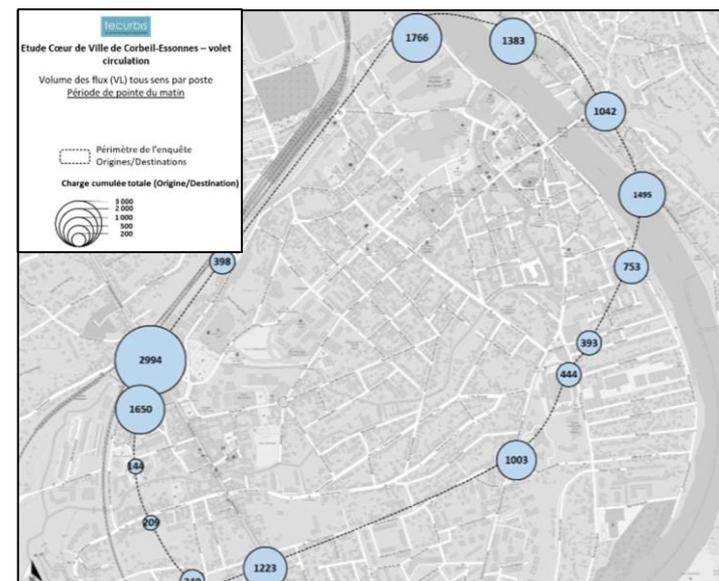


Flux entrant-sortant à l'HPS et estimation du transit - Tecurbis, 2020

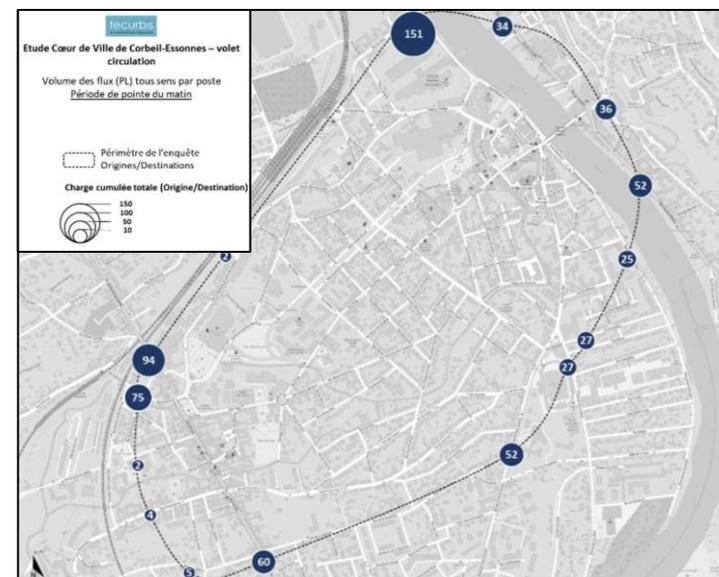
VÉHICULES MOTORISÉS – ZOOM TRANSIT CENTRE-VILLE

ACCÈS AU CENTRE-VILLE CONCENTRÉS SUR LES AXES STRUCTURANTS - HPM

- Les VL se **concentrent sur quelques points d'accès** au centre-ville : 8 axes sur 15 représentent 82 % du trafic en entrée-sortie
- Ces 8 principaux points d'accès et de sortie sont répartis aux **2 extrémités** :
 - Au **sud-ouest** : La RN7, en particulier depuis le nord (2 994 VL au nord, 1 223 VL au sud) et la rue de Robinson (1 650 VL) : **38 % du flux**
 - Au **nord-est** : la rue de l'Apport de Paris (1 766 VL), la RD446 (1 495 VL), la RD448 (1383 VL) et la route de St-Germain (1 042 VL) : **37 % du flux**
 - Seule exception : le bd. Henri Dunand (1 003 VL) : **7 % du flux**
- Cela correspond aux **axes structurants**
- La différence de volumes entre le poste nord de la RN7 et le poste sud est portée par le **trafic d'échange**, beaucoup plus important de/vers le nord qu'au Sud
- Les PL se **concentrent également sur les mêmes points d'accès** : 88 %
- Un point d'accès **concentre toutefois à lui seul un quart des PL** (24 %) : le quai de l'Apport de Paris, qui s'explique par la présence des grands moulins et d'un accès direct à la RN104 au nord



Volume des flux (vl) par poste à l'HPM – Tecurbis, 2020

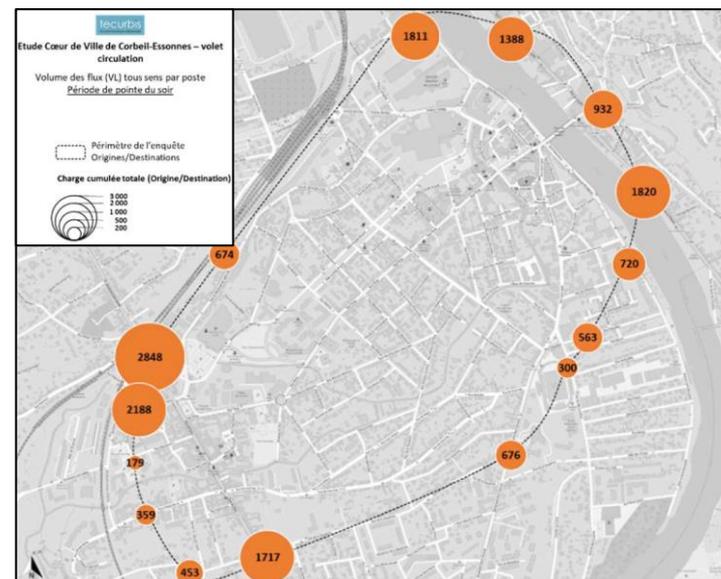


Volume des flux (PL) par poste à l'HPM – Tecurbis, 2020

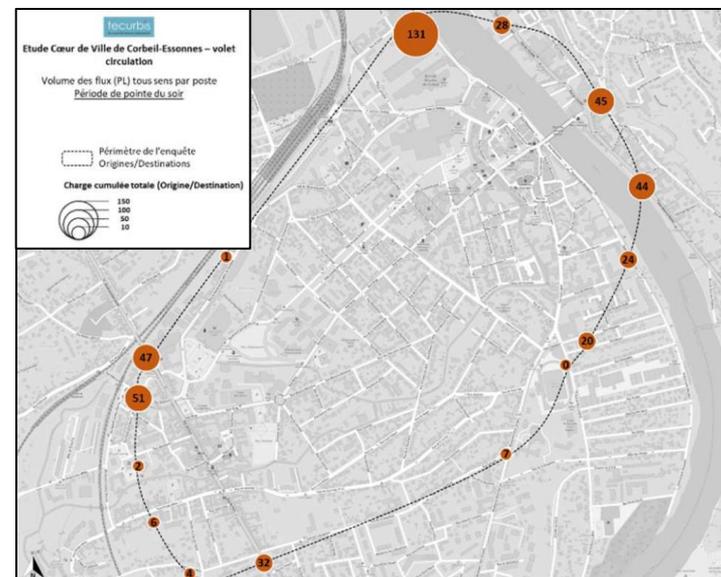
VÉHICULES MOTORISÉS – ZOOM TRANSIT CENTRE-VILLE

ACCÈS AU CENTRE-VILLE CONCENTRÉS SUR LES AXES STRUCTURANTS - HPS

- Le soir, les tendances sont **globalement similaires** aux observations du matin
- On observe quelques **variations importantes** sur certains points d'accès :
 - RD446 Sud : +300vl (+ 20 %)
 - Rue du Bas Coudray : -150vl (- 35 %)
 - Boulevard Henri Dunant : -350vl (- 35 %)
 - RN7 Sud : +500vl (+ 40 %)
 - Rue Robinson : +500vl (+ 30 %)
 - Rue Emile Zola : +250vl (+ 60 %)
- Le trafic est **davantage concentré**, avec 7 axes sur 15 qui concentrent 76 % du flux entrant-sortant du centre-ville
- Ils sont répartis aux **2 extrémités** comme à l'HPM :
 - Au **sud-ouest** : La RN7, en particulier depuis le nord (2 848 VL au nord, 1 717 VL au sud) et la rue de Robinson (2 188 VL) : 41 %
 - Au **nord-est** : la rue de l'Apport de Paris (1 811 VL), la RD446 (1 820 VL), la RD448 (1388 VL) et la route de St-Germain (932 VL) : **36 % du flux**
 - Le bd Henri Dunand n'en fait pas partie à l'HPS avec 4 % du flux
- Concernant les PL, les tendances du matin sont globalement respectées, avec une majorité de PL qui transitent par le quai de **l'Apport de Paris** (30 %)
- Contrairement à la tendance générale sur le périmètre, le flux de PL est **moins important à l'HPS** (- 30 %). Il s'agit d'une tendance normale et courante pour les PL



Volume des flux (VL) par poste à l'HPS – Tecurbis, 2020

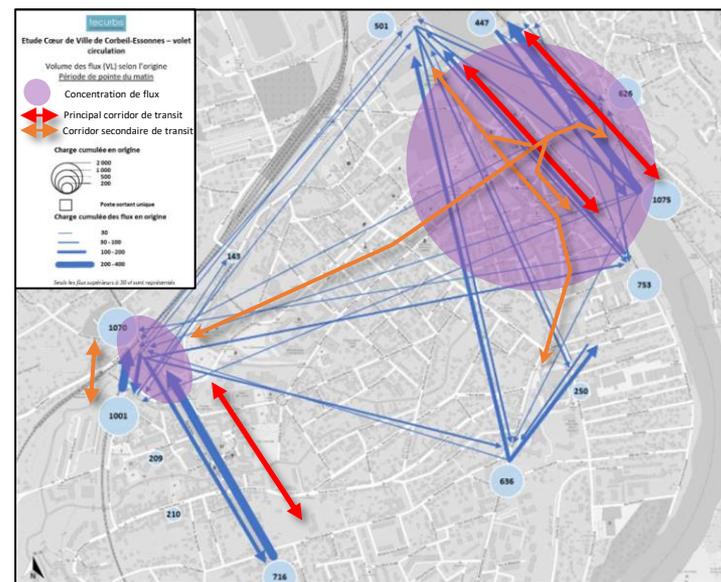


Volume des flux (PL) par poste à l'HPS – Tecurbis, 2020

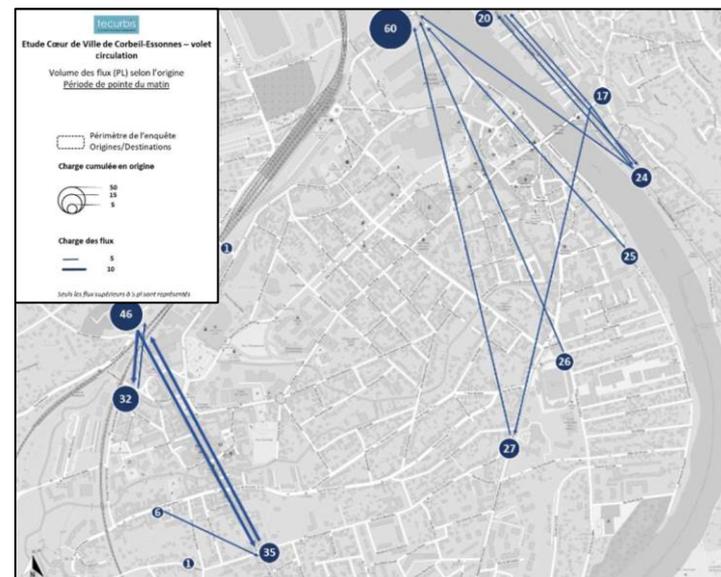
VÉHICULES MOTORISÉS – ZOOM TRANSIT CENTRE-VILLE

CONCENTRATION DE FLUX DE TRANSIT SUR QUELQUES SECTEURS - HPM

- Tecurbis a identifié les principaux flux origine-destination (OD) transitant dans le centre-ville. Les flux représentatifs (supérieurs à 30 VL et 5pl) sont représentés
- À l'HPM, les flux de transit se concentrent principalement sur 3 corridors correspondant aux axes structurants :
 - RN7
 - Rives gauche et droite de la Seine
- Des flux de transit, un peu moins importants, sont également visibles :
 - De la rue de Robinson (au sud-ouest de la voie ferrée) à la RN7 Nord
 - De la rue Dunant à la rue de l'Apport de Paris : via le centre-ville, soit par :
 - Chevalier/Saint-Spire et les quais
 - Carnot-Champlouis-Ferray-les quais
 - Carnot-Champlouis-Crété-République-les quais
 - Via le pont de et/ou vers La RD446, la route de Saint-Germain, le quai Bourgoin et la RN7 Nord
 - Via le quai Bourgoin/la rive gauche de/vers la RN7 nord
- Ces résultats :
 - Sont **cohérents** avec les itinéraires principalement utilisés par les **flux de transit et d'échange** observés à l'échelle **communale**
 - **Confirment** que la **concentration de flux dans les secteurs centre-ville**, notamment à l'approche du **pont**, et du **centre d'Essones est constituée d'une part non négligeable de flux de transit**
 - Montrent un **volume moindre de flux de transit par les rues Notre-Dame et St-Spire** que par les **rues Carnot et Champlouis**
- Les itinéraires de transit PL :
 - Sont davantage **concentrés** : RN7 et rive droite
 - Évoluent **peu dans l'hypercentre** : quelques flux entre Bourgoin/Dunant et Apport de Paris
- **L'orientation dominante est sud-nord** et s'explique par la localisation au nord de la RN104, de l'activité économique d'Evry et au-delà de la petite couronne et Paris : ces flux sont constitués notamment de **pendulaires**



Volume des flux (VL) selon l'origine et principales O/D à l'HPM – Tecurbis, 2020 - ETC

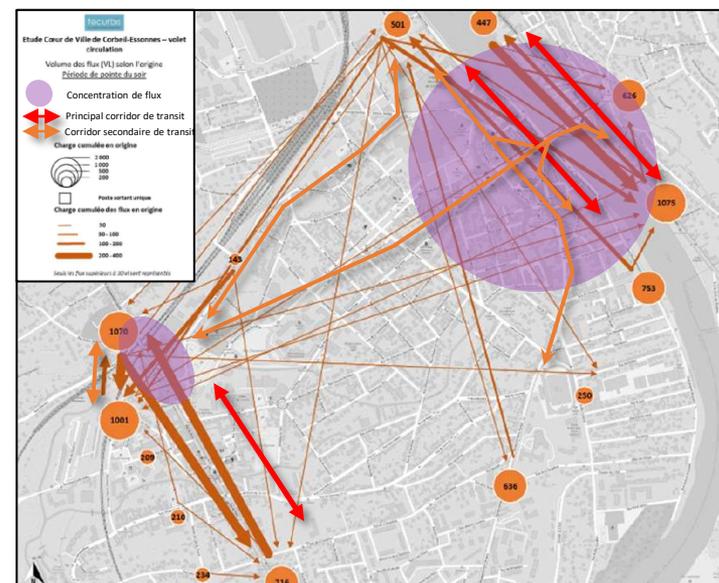


Volume des flux (PL) selon l'origine et principales O/D à l'HPM – Tecurbis, 2020

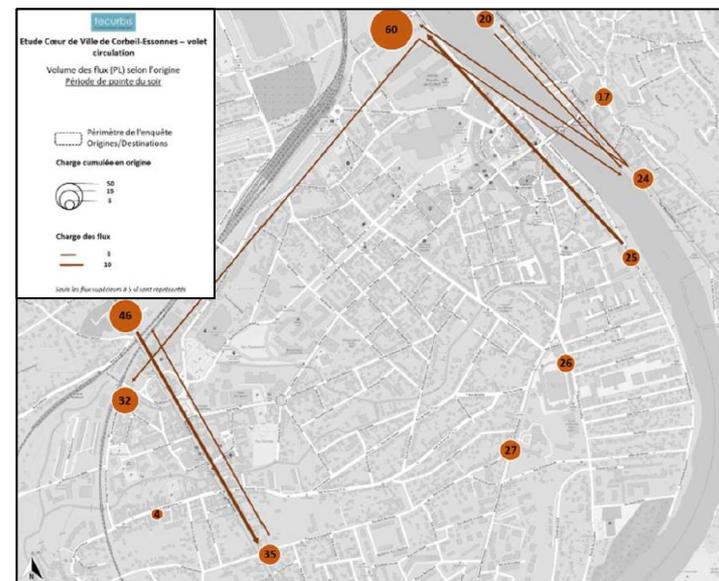
VÉHICULES MOTORISÉS – ZOOM TRANSIT CENTRE-VILLE

CONCENTRATION DE FLUX DE TRANSIT SUR QUELQUES SECTEURS - HPS

- L'HPS présente plus d'OD diffus, s'expliquant par une tendance générale selon laquelle les motifs de déplacements du soir sont plus divers (pendulaires + loisirs + achats)
- Les principales OD recensées suivent les tendances du matin sur les **3 principaux corridors** (axes structurants), avec une inversion des volumes en rive droite et entre la RN7 et le secteur Robinson (sens Nord vers Sud).
- On constate quelques flux significatifs entre :
 - Apport Paris et la RD448 Sud (via Patton)
 - Emile Zola et Robinson
 - Dunant et Apport de Paris (moindre qu'en HPM)
- Les itinéraires de transit PL :
 - Sont encore moins diffus qu'à l'HPM
 - Sont toujours majoritairement **concentrés** sur la RN7 et dans une moindre mesure rive droite
 - A noter un flux sur les quais rive gauche davantage présents qu'en HPM
 - Évoluent **peu dans l'hypercentre**
- Ces résultats sont également **cohérents** avec les itinéraires principalement utilisés par les **flux de transit et d'échange** observés à l'échelle communale par ITER en **2012**
- Ces résultats confirment ceux établis en HPM :
 - **La concentration de flux de transit dans les secteurs centre-ville**
 - Les flux de transit via les **voiries à préserver** (rue St Spire, Notre-Dame) sont **moins prononcés** que par les **quais et les rues Carnot et Champlois**



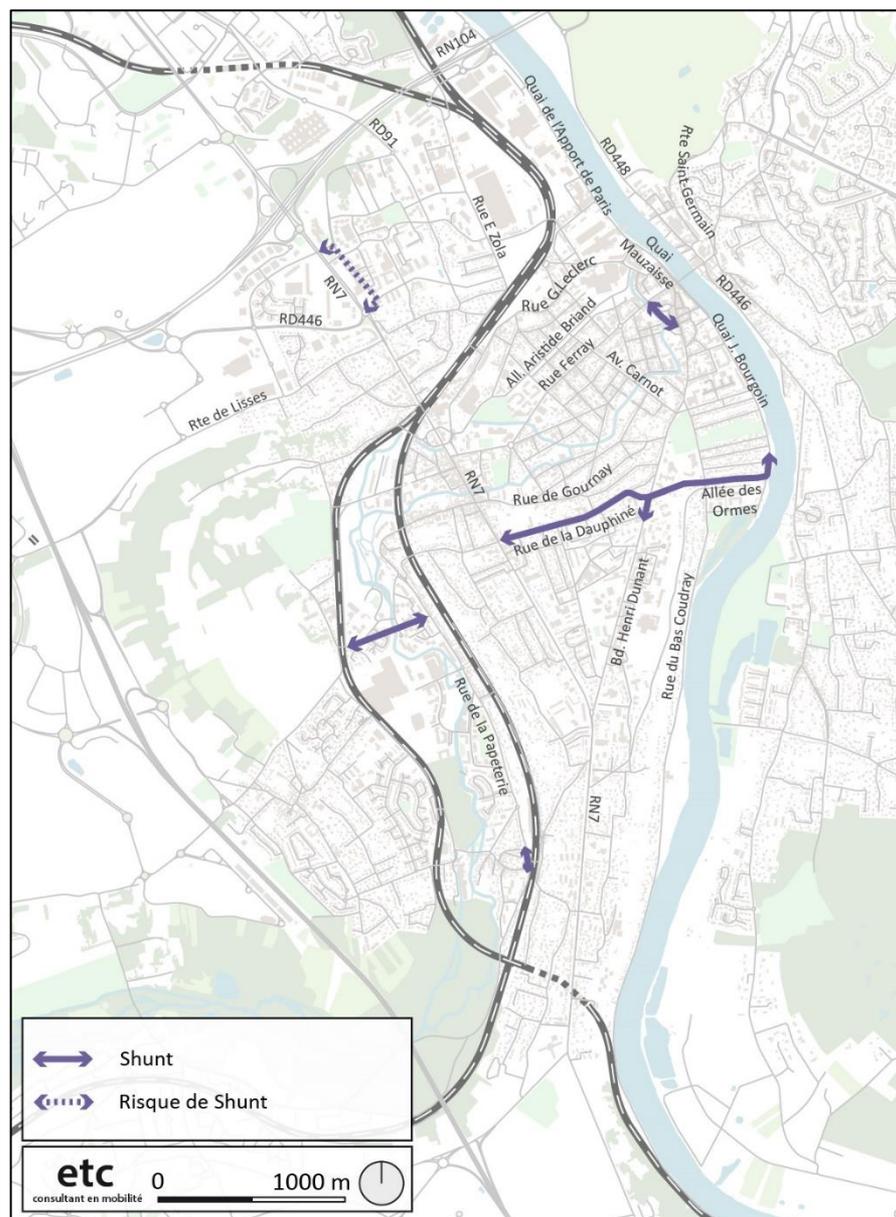
Volume des flux (VL) selon l'origine et principales O/D à l'HPS – Tecurbis, 2020 - ETC



Volume des flux (PL) selon l'origine et principales O/D à l'HPS – Tecurbis, 2020

PEU DE SHUNTS

- L'étude conduite par ITER évoque **2 itinéraires de shunt** :
 - Entre le bd. Louis Lecouillard et la rue de la Papèterie par le secteur de la Nacelle (rue Bernardin de Saint-Pierre, rue Paul et Virginie)
 - Entre la RN7 et le quai Bourgoin par la rue de la Dauphinée et l'allée des Ormes
- Un risque de shunt du bd Jean Jaurès (RN7) par l'avenue du Général de Gaulle est évoqué
- L'étude de Tecurbis évoque cette possibilité dans le vieux Corbeil lors du marché, sans identifier d'axe concerné
- Les entretiens n'ont pas fait ressortir de problématique de shunt, excepté **rue du Trou Patrix** en évitement de la rue Saint-Spire
- Les orientations devront toutefois veiller à dissuader l'usage des voies de desserte aux flux en transit local ou intercommunal

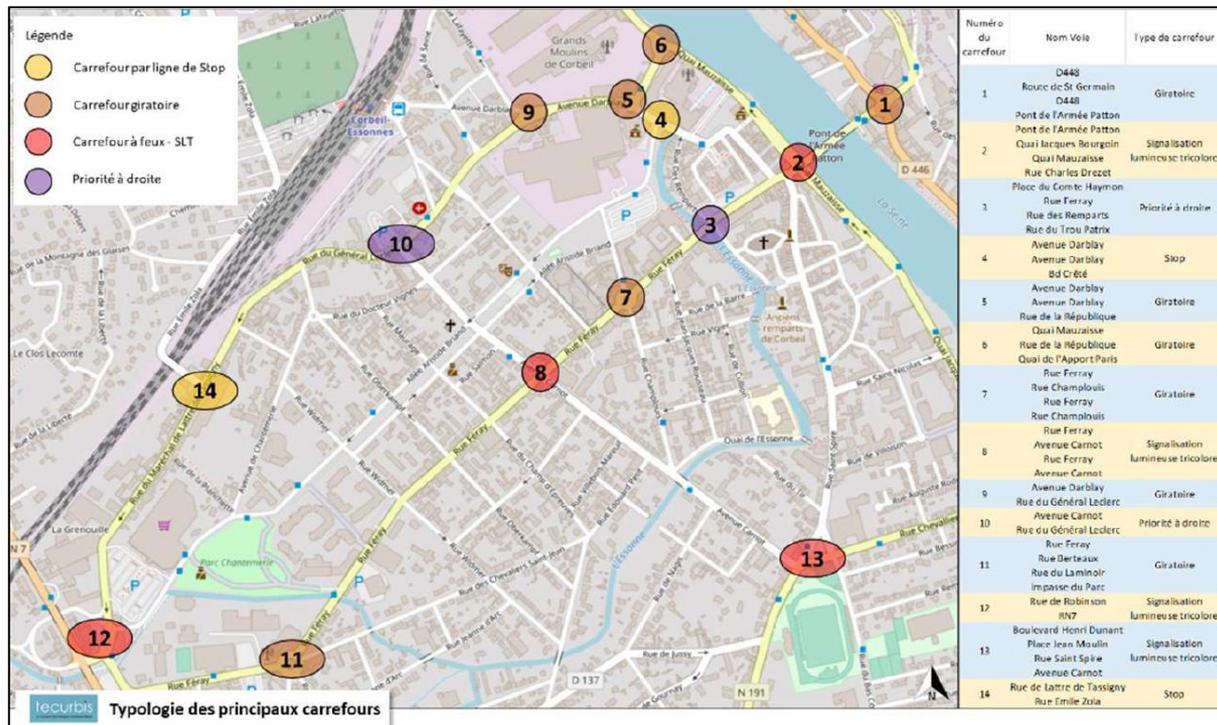


Principaux shunts – ETC

VÉHICULES MOTORISÉS - GESTION DES CARREFOURS

DES MODES DE GESTION DES CARREFOURS ADAPTÉS AUX FONCTIONS DES VOIES

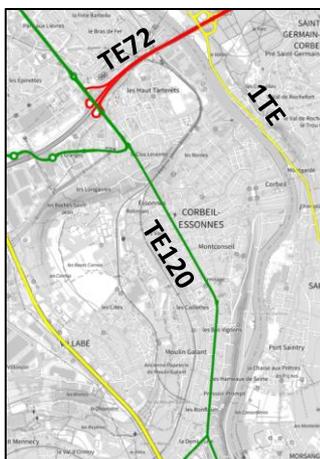
- Analysées en centre-ville par Tecurbis
- Types de carrefours :
 - Priorités à droite et stop pour les intersections plutôt secondaires
 - Giratoires et feux les croisements des axes principaux
- Giratoires principalement de type mini-giratoire (rayons extérieurs compris entre 7,5m et 12m) ; dimensions adaptées aux contraintes urbaines
- Ils peuvent engendrer des **problématiques de giration** pour les véhicules à fort gabarit (giratoire RD446/RD448, giratoire Apport Paris et avenue Darblay)
- Certains carrefours **peu lisibles** et **potentiellement accidentogènes**, notamment le carrefour entre l'avenue Darblay et le boulevard Créteil
- Carrefour RN7/Robinson/Michel/Feray /Leclerc particulièrement **vaste** et semble **surdimensionné**



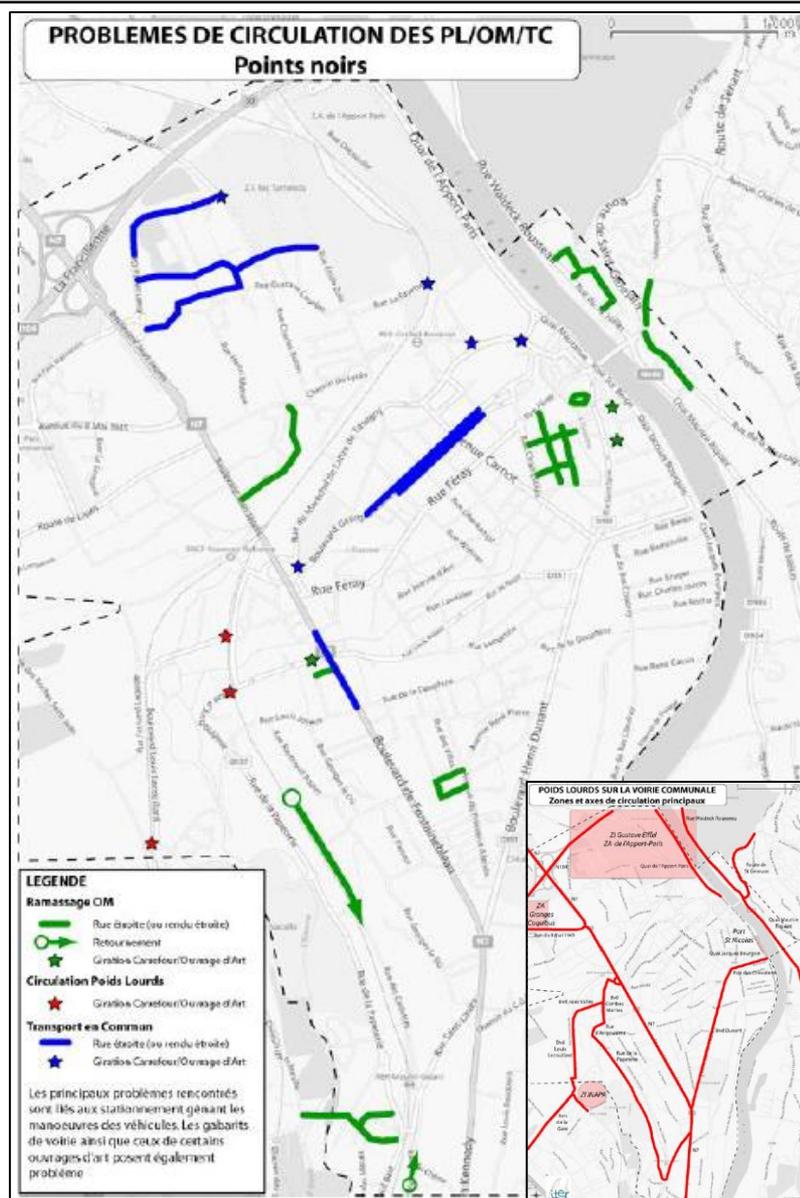
VÉHICULES MOTORISÉS - PL

DES PL CONCENTRÉS À CERTAINS ENDROITS ET SUR LES PRINCIPAUX AXES

- 4 zones concentrent la majorité des PL. 3 devraient fermer à court terme :
 - ZA et ZI Gustave Eiffel, quai de l'Apport-Paris. Le site des grands Moulins sud va être requalifié et perdre sa fonction industrielle
 - ZA des Granges Coquibus l'Ouest
 - Port St Nicolas : l'activité va se réduire avec la fermeture de ce port
 - INAPA à Villabé (accès depuis Corbeil-Essonnes), qui devrait fermer
- PL empruntent :
 - Essentiellement le réseau **structurant** : RN7, bd. Dunant, rue des Chevaliers, quai Bourgoin (convois exceptionnels du port St Nicolas pour ces trois derniers), quai Mauzaisse nord, av du 8 mai 1945, RN104, quai Apport-Pari, RD446, RD448 et route de St Germain rive droite
 - Parfois les voies de **distribution** : bd. Combes Marnes, bd. Jules Vallès, av. de la gare, rue d'Angoulême, rue de la Papeterie, la rue St Lazare, bd. Louis Lecouillard (**problème de gabarit des PL sur celui-ci sous le pont SNCF**)
 - Parfois PL égarés sur des voies inadaptées, bloquant la circulation
 - Centres-villes de Corbeil et d'Essonnes **contraints pour les PL et les bus** : giration et étroitesse de voirie
- **Centre-ville de Corbeil relativement épargné** en dehors de quelques PL liés à l'activité commerciale
- **Centre d'Essonnes : 2 axes privilégiés par les PL** : Papeterie et Lecouillard/Gare
- Iter a identifié en 2012 les **points noirs** (carte). Principales causes de ces gênes :
 - Stationnement gênant (licite ou illicite)
 - Gabarit contraignant de certaines rues
 - Gabarit inadapté de certains carrefours
 - Gabarit d'ouvrages d'art (ponts RER)
 - Cumul de critères



Axes de transport exceptionnel – Géoportail



Principaux axes de circulation des PL – ITER, 2012

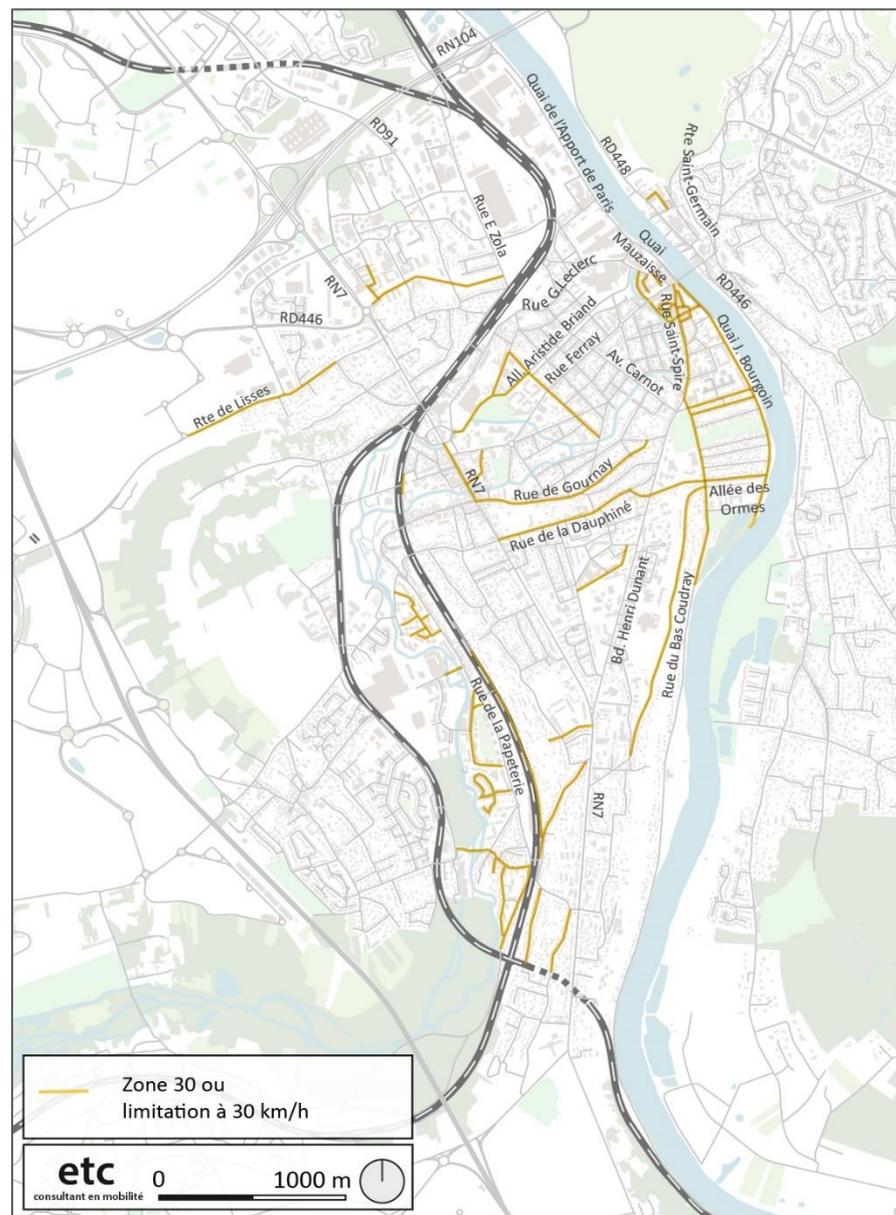
VÉHICULES MOTORISÉS - VITESSE

UN EFFORT PARTIEL EN FAVEUR DE LA MODÉRATION DE LA VITESSE

- L'étude ITER n'aborde pas les problématiques de vitesse excessive
- Cette thématique est peu ressortie des entretiens
- L'entretien avec les services techniques a révélé que des ralentisseurs étaient mis en place au coup par coup, notamment après des plaintes de riverains
- De **nombreuses voies sont aujourd'hui dotées de ralentisseurs**, impliquant de fait des **limitations ponctuelles à 30 km/h**
- À noter également des ralentisseurs mis en place devant la **majorité des établissements scolaires**
- L'étude portant sur le centre-ville a toutefois pointé quelques axes et carrefours : RD448, avenue Darblay, Quais Mauzaisse et de l'Apport Paris, carrefour Feray/Berteaux) : ces axes ne sont pas ou très peu dotés de ralentisseurs
- Malgré les nombreux ralentisseurs, seules quelques sections ont été mises à **30 km/h** et d'autres en **zone 30** :
 - Quelques quartiers totalement inscrits à l'est de la rue de la Papèterie et de la rue Paul Bert
 - Ailleurs, une **logique d'axe** plus que de zone, alors que de nombreuses **voiries résidentielles s'y prêteraient**



Ecluse et coussins à Corbeil-Essonnes – ETC



Rues en zone 30 ou limitées à 30 km/h – ETC

FORCES

- Réseau hiérarchisé
- **Faible hausse des flux depuis 2012**
- Flux cohérents
- **Baisse** notable sur le pont
- Taux de PL Cohérents
- **Fluidité** générale
- Peu de shunts
- Flux de transit via les rues à préserver **moins prononcés** que par quais, Carnot et Champlouis
- Vieux Corbeil relativement **épargné** par les PL
- Nombreux ralentisseurs

FAIBLESSES

- Carrefour d'axes de transit (RN7, RD448-446, RD26, pont)
- **Plan de circulation concentrant le transit dans le vieux Corbeil (seul pont urbain) et le viel Essonnes**
- Flux parfois élevés et ou critiques (apport de Paris et RD448) sur le réseau structurant et de distribution
- Flux **élevés en centre-ville**
- 3 zones de congestion, dont **2 en centre-ville**
- **Taux de transit élevé**
- Quelques carrefours peu lisibles, accidentogènes ou surdimensionnés
- **Vieil Essonnes traversé par des PL**
- **Gabarit de voies** pas toujours optimal pour les PL
- Peu de zones 30

OPPORTUNITÉS

- Tendance à la **baisse des flux automobile** en Île-de-France
- Cadre règlementaire permettant de **justifier** certaines limitations de capacité de la voirie
- Trame viaire dense pouvant offrir des **alternatives** de plan de circulation
- Plusieurs plans d'actions disponibles proposant des solutions **pour partie encore pertinentes**

RISQUES

- Accentuation des flux de **transit extérieur**
- Tissu urbain à préserver limitant les marges de manœuvre
- Projets urbains risquant **d'accentuer** les flux et la congestion dans les secteurs tendus, notamment en centre-ville

ENJEUX

- **Revoir le plan de circulation** pour limiter le flux de transit en centre-ville (Vieux Corbeil et Vieil Essonnes)
- **Anticiper** les flux des projets urbains pour limiter les risques : étude circulation intégrant l'ensemble des projets urbains
- **Accentuer les alternatives à l'automobile** pour réduire les flux endogènes
- **Accepter quelques points de congestion** ponctuels pour ne pas attirer davantage de transit
- Retravailler certains carrefours pour en optimiser le **fonctionnement, la taille et la sécurité**
- Poursuivre la **pacification de la vitesse**

TRANSPORTS COLLECTIFS - OFFRE ET QUALITÉ DE DESSERTE

OFFRE

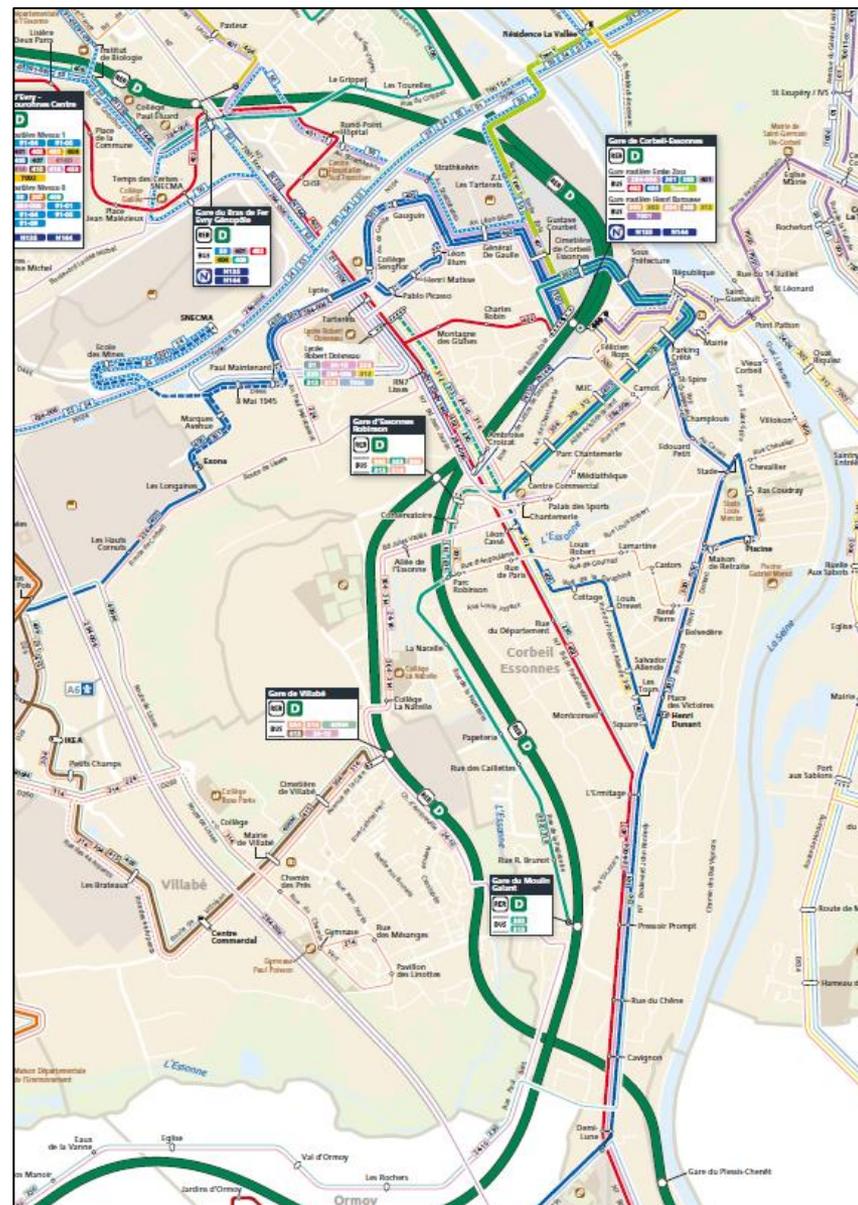
- **3 gares RER D** : Corbeil-Essonnes, Essonnes Robinson et Moulin-Galant
- 2 autres gares à proximité : Villabé et le Plessis-Chenêt
- **Gare la plus importante** : **Corbeil-Essonnes** avec près de 6,7 millions de voyageurs en 2017
- **25 lignes de bus** articulées autour des gares RER dont :
 - Tzen 1 au nord (Corbeil-Essonnes – Lieusaint)
 - Réseaux urbains TICE (comprenant la ligne 402, future Tzen 4), Keolis Seine Essonne et Cars Sœur

QUALITÉ DE LA DESSERTE RER

- **SA 2019** a permis de **doubler le nombre de RER** entre Corbeil-Essonnes et Paris via Évry, de proposer des trains supplémentaires sur la branche de Melun et de **favoriser les correspondances**
- Trains de la Branche Malesherbes par contre devenus origine Juvisy ou Viry, **perdant leur accès direct à Paris**
- **Ponctualité des trains améliorée** ces dernières années à la lecture du taux moyen de ponctualité (IDFM) : 2018 : 84,1% ; 2019 : 85,8% ; 2020 : 87,4% ; 2021 : 88%
- **Amélioration notable du taux de ponctualité sur l'étoile de Corbeil** (92,6% en 2019 : Transilien.com)
- Cependant, ces **retards restent problématiques**, y compris en comparaison des autres lignes de trains d'Ile-de-France (seule le RER B connaît un retard plus important en 2021)
- Desserte par train **omnibus** uniquement : temps de trajet depuis Paris important : **45 min**

UNE INTERMODALITÉ AUX GARES À AMÉLIORER

- Des pôles gares peu qualitatifs ne facilitant pas l'intermodalité tous modes avec le train



Réseau de transport public à Corbeil-Essonnes – IDFM

TRANSPORTS COLLECTIFS - OFFRE ET QUALITÉ DE DESSERTE

UN RÉSEAU DE BUS ASSEZ QUALITATIF, AVEC DES DISPARITÉS

- Un réseau de bus globalement **dense**
 - **Un centre-ville bien desservi, nœud de convergence de plusieurs lignes**
 - **Mais disparité de l'offre entre le nord**, desservi par des lignes structurantes **et le sud**, irrigué par des lignes d'importance secondaire
 - Faible desserte du secteur quais Bourgoin et nulle chemin des Bas Vignons
- Des **fréquences élevées** sur plusieurs lignes
 - Sur les 10 lignes régulières desservant la gare de Corbeil-Essonnes, 50 % ont une fréquence inférieure ou égale à 10 min en heure de pointe (HP)
 - Gare avec un faible taux de rabattement en voiture : 11 % en 2015 (SNCF)
 - Des fréquences restant attractives en heure creuse (HC) sur la plupart des lignes
- Des **chevauchements** de lignes sur certains tronçons **n'optimisant pas l'offre** de transport : lignes 405 et 301 ; 401 et 301 ; 401 et 402 ayant des troncs communs peu pertinents
- Une partie des arrêts **non dotés d'abris et de bancs**

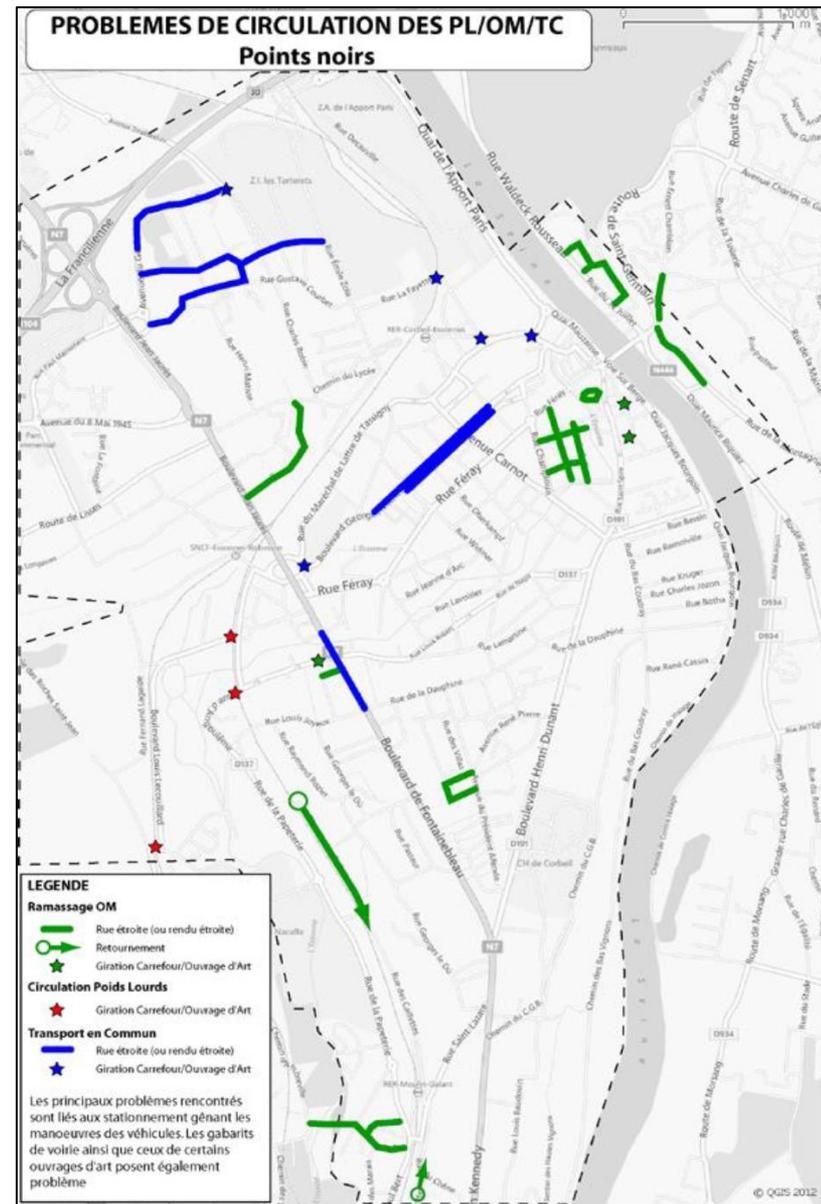
Ligne	Pôle d'échange	Amplitude	Fréquence HP	Fréquence HC
TZen 1	Zola	05h – 23h30	7'	15'
301		05h-23h	10'	30'
303		05h-23h	10'	15'
401		05h-23h	10'	13'
402		05h-22h	13'	16'
405		05h30-22h	10'	13'
284-006		3 départs scolaires/jour		
300	Barbusse	07h30-15h	30'	30'
302		05h40-20h30	20'	Non pertinent
304		05h30-20h30	30'	30'
305		7 départs scolaires/jour		
312		6 départs scolaires/jour		
7001		06h-20h	15'	60'

Caractéristiques des lignes desservant la gare de Corbeil-Essonnes en jour ouvré, période scolaire, sur la période 2019-2020 - Tecurbis

TRANSPORTS COLLECTIFS – DYSFONCTIONNEMENTS BUS

DYSFONCTIONNEMENTS DU RÉSEAU DE BUS

- **Saturation de la gare routière « Émile Zola »** qui va s'accroître avec la mise en service du TZEN 4 si la gare routière ou le réseau ne sont pas modifiés à cet horizon : intégration de la problématique dans l'étude de pôle de la gare de Corbeil-Essonnes
- Quelques zones contraignant la **circulation** et la **vitesse** des bus du fait de l'**étroitesse de la chaussée**, parfois générée par du **stationnement sauvage**
- Quelques zones de **giration délicates** en centre-ville
- Quelques difficultés liées à la **congestion** routière en centre-ville et sur la RN7 notamment
- **Lisibilité moyenne** du réseau :
 - 3 réseaux de bassin avec un opérateur dédié : TICE, Seine Essonne Bus, Cars Sœurs
 - Une vingtaine de ligne régulières, des services avec terminus intermédiaires, des ligne spéciales et des ligne scolaires rendant le réseau difficile à appréhender
 - Faible lisibilité de certaines correspondances bus sur le pôle de Corbeil-Essonnes (2 gares routières et des lignes hors gares routière)

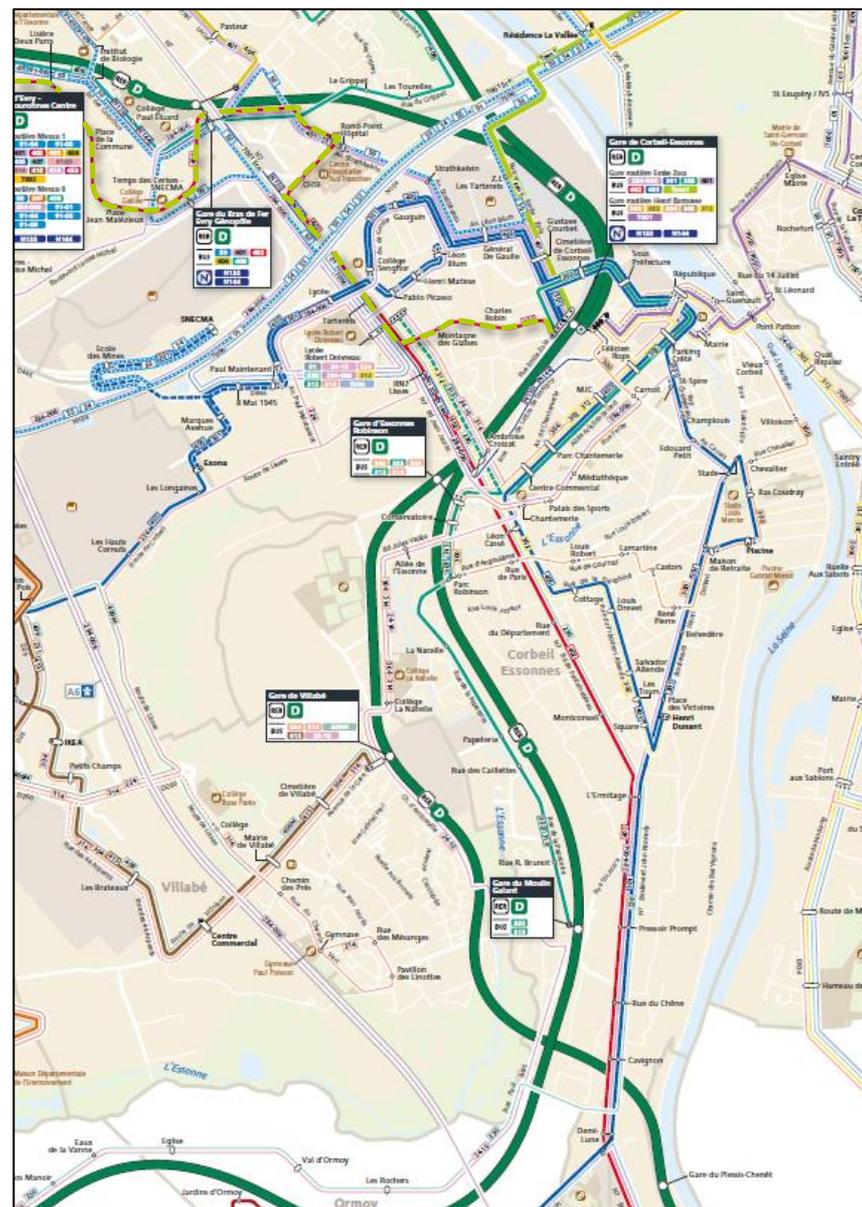


Problèmes de circulation (hors congestion) des bus (en bleu) – Iter, 2012

TRANSPORTS COLLECTIFS - PROJET

PROJETS

- **Tzen 4** : a vocation a **remplacer le bus 402**, aujourd’hui saturé, sur 14 km entre « la Treille » à Viry-Chatillon et la gare RER de Corbeil-Essonnes
 - **Horizon : 2023**
 - **Offre de service améliorée** : augmentation de la fréquence, de la vitesse commerciale, augmentation de la capacité et trajets simplifiés
- **Nouvel opérateur unique** des réseaux TICE, KSS et Cars Sœurs dans une **délégation de service public (DSP)** à horizon **mi-2024**
 - DCE publié avant été 2022
 - Possibilité du nouvelle opérateur de proposer une réorganisation du réseau
 - À court terme, modifications du réseau uniquement à la marge, à niveau d’offre constant
 - Possibilité de ré-interrogation du réseau une fois le nouvel opérateur entré en fonction
- **Nouvelles rames** sur le tronçon principal du RER D :
 - **Horizon : 2023 (retard de 2 ans)**
 - **Différence entre les rames** actuelles et futures sur la **vitesse** et la **capacité** :
 - Rames actuelles (Z 20500) : 140 km/h – capacité : 1179 voyageurs
 - Rames future (RER NG) : 160 km/h – capacité : 1861 voyageurs
- Réaménagement du **pôle de la gare** de Corbeil-Essonnes
 - Étude de pôle en pause depuis 2018
 - Sujet stationnement extrait de l’étude. Étude d’opportunité conduite par GPS en 2022-2023
- **NExTEO** : nouveau système d’exploitation déployé sur le RER B et D pour améliorer la performance du système de transports public en termes de débit et de temps de parcours
 - **Horizon : 2025**
 - **Objectif principal** : limiter les perturbations de trafic lié au tunnel commun des deux RER entre Châtelet et Gare du Nord



Réseau de transport public à Corbeil-Essonnes – IDFM

FORCES

- Desserte par modes lourds importante : **3 gares** de RER D
- Amélioration de l'**offre** et de la régularité sur le RER depuis le SA 2019
- **Fréquence attractive** sur la plupart des lignes de bus
- Nord de la commune, dont centre-ville, bien maillés
- Étude de pôle qui devrait permettre **d'améliorer l'accès des bus à la gare** de Corbeil-Essonnes, **l'intermodalité et la saturation** de la gare routière Emile-Zola

FAIBLESSES

- **Ponctualité** du RER D qui reste problématique
- **Temps de trajet** depuis Paris important
- **Disparité** de desserte entre le nord et le sud de la commune
- Gare Routière Emile Zola **saturée**
- Chevauchements de lignes : **offre non-optimisée**
- Quelques **girations** difficiles
- Quelques sections **étroites** gênant la vitesse/circulation des bus
- Quelques **ralentissements** du fait de la congestion
- **Lisibilité** moyenne du réseau
- Étude de pôle en **pause**

OPPORTUNITÉS

- Projet du **Tzen4**
- **Renouvellement** des rames du RER D
- Système d'exploitation **NExTEO**
- Future DSP avec un **opérateur unique**

RISQUES

- Densification de l'offre TC sur la partie nord de la commune susceptible d'augmenter le **rabattement des véhicules** depuis le sud
- Hausse de la population pouvant créer une augmentation de la demande difficile à absorber

ENJEUX

- Développer les transports collectifs sur le sud de la commune
- Adapter l'offre à la hausse attendue de population
- Poursuivre les sollicitations à IDFM et à la SNCF pour un service de grande couronne sans arrêt vers Paris
- Améliorer l'intermodalité des pôles gare
- Favoriser le rabattement vélo et bus vers les gare pour limiter les nuisances liées au rabattement automobile et au risque de hausse de la congestions liées à l'amélioration de l'attractivité du RER D et à l'augmentation de la population

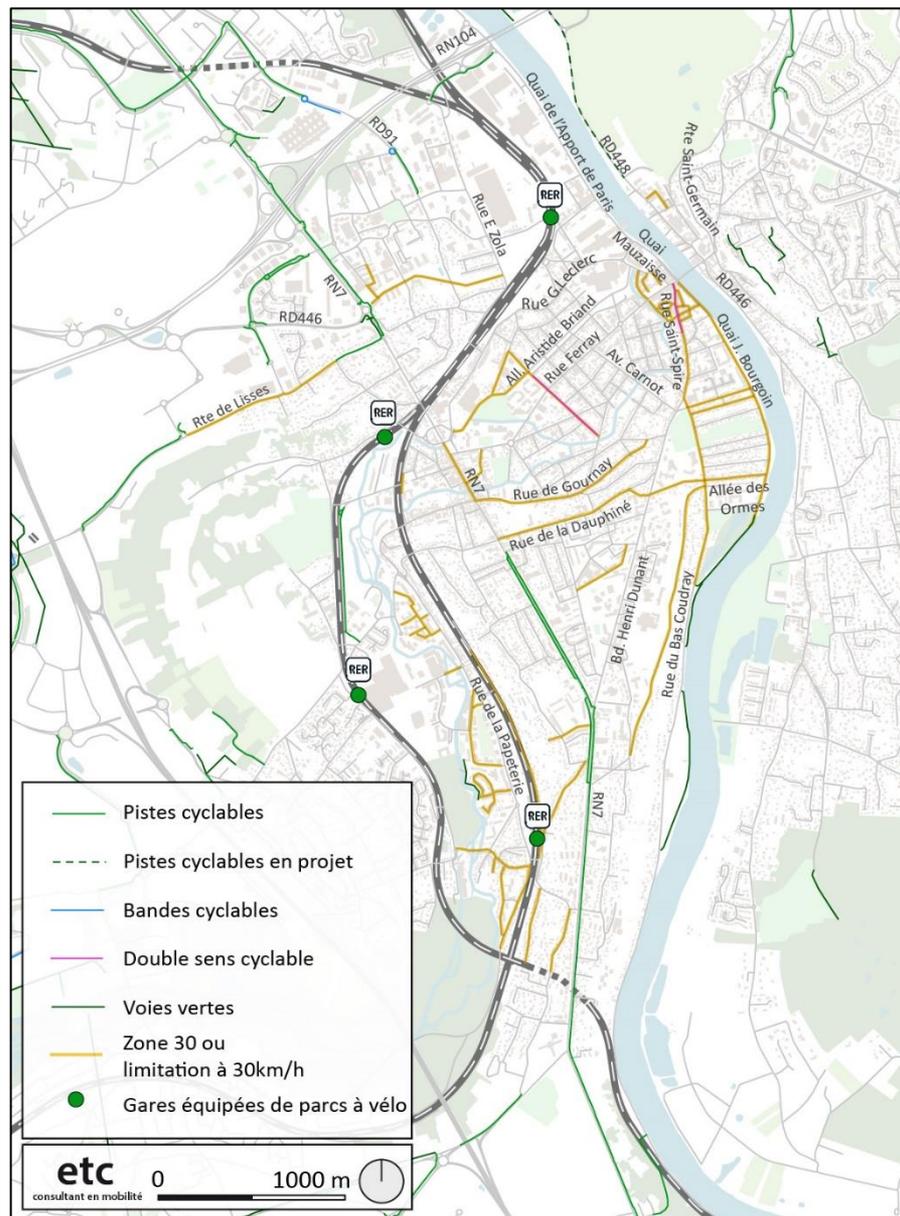
VÉLO – AMÉNAGEMENTS

QUELQUES AMÉNAGEMENTS ESSENTIELLEMENT NON MAILLÉS

- **12,2 km d'aménagements** cyclables, hors zones 30 (IPR, 2019) et un projet de piste cyclable sur la RD448 (CD91)
- Essentiellement sur la RN7 : **pertinent** au regard de l'intensité de la circulation automobile
- Quelques zones 30
- Quelques aménagements bien pensés mais une **part conséquente peu pratique** au quotidien : nombreux potelets, étroitesse, parfois non réglementaire
- Plusieurs **points durs** non-aménagés
- Des voies requalifiées ces 20 dernières années **sans aménagement cyclable** (notamment la rue de la Papeterie, le boulevard Dunant, etc.) malgré l'**obligation légale**
- Peu d'aménagements simples **raccourcissant** et **sécurisant** les déplacements à vélo : double-sens cyclable (DSC), sas vélo, cédez-le-passage cycliste au feu
- Sites propres bus interdits aux vélos
- Des revêtements parfois dégradés ou glissants (pavés St-Spire, etc.)



Nombreux potelets ne pardonnant pas d'écart sur la RN7 (gauche) et chaussée trop étroite pour tracer des bandes sans que les véhicules ne roulent dessus rue Bernardin de St-Pierre (droite) – ETC



Aménagement cyclables – ETC

VÉLO – AMÉNAGEMENTS



Nombreux obstacles à éviter pour les vélos – ETC



Piste cyclable non correctement entretenue avec du sable source de chute et des bris de verre – ETC



Nid de poule sur piste cyclable – ETC



Carrefour très vaste anxiogène pour la plupart des cyclistes potentiels – ETC



Trafic trop dense pour la plupart des cyclistes potentiels sans aménagement dédié – ETC



Potelet sur la trajectoire du cycliste – ETC

UNE CYCLABILITÉ HÉTÉROGÈNE

- **Cyclabilité faible sur la plupart des voies structurantes ou de distribution :**

- Plupart des voies structurantes non-dotées d'aménagements séparatifs, excepté la RN7
- Plupart des points durs identifiés par les cyclistes s'y concentrent : RN7 sections non dotées de pistes, bd. Dunant, pont, RD448-446, quais, rues Feray, Leclerc et St-Spire notamment
 - Concentration au **carrefour RN7/Robinson/Feray /Michel/Tassigny** et de **part et d'autre du pont**
- **Trafic important**, notamment en centre-ville (convergence des flux) alors que c'est une **polarité privilégiée** pour les cyclistes : équipements, commerces, marché
- Présence de poids lourds (PL) importante (RN7, quais, RD446, RD448, bd. Dunant, bd. Combes Marnes, rue de la Papèterie, etc.)

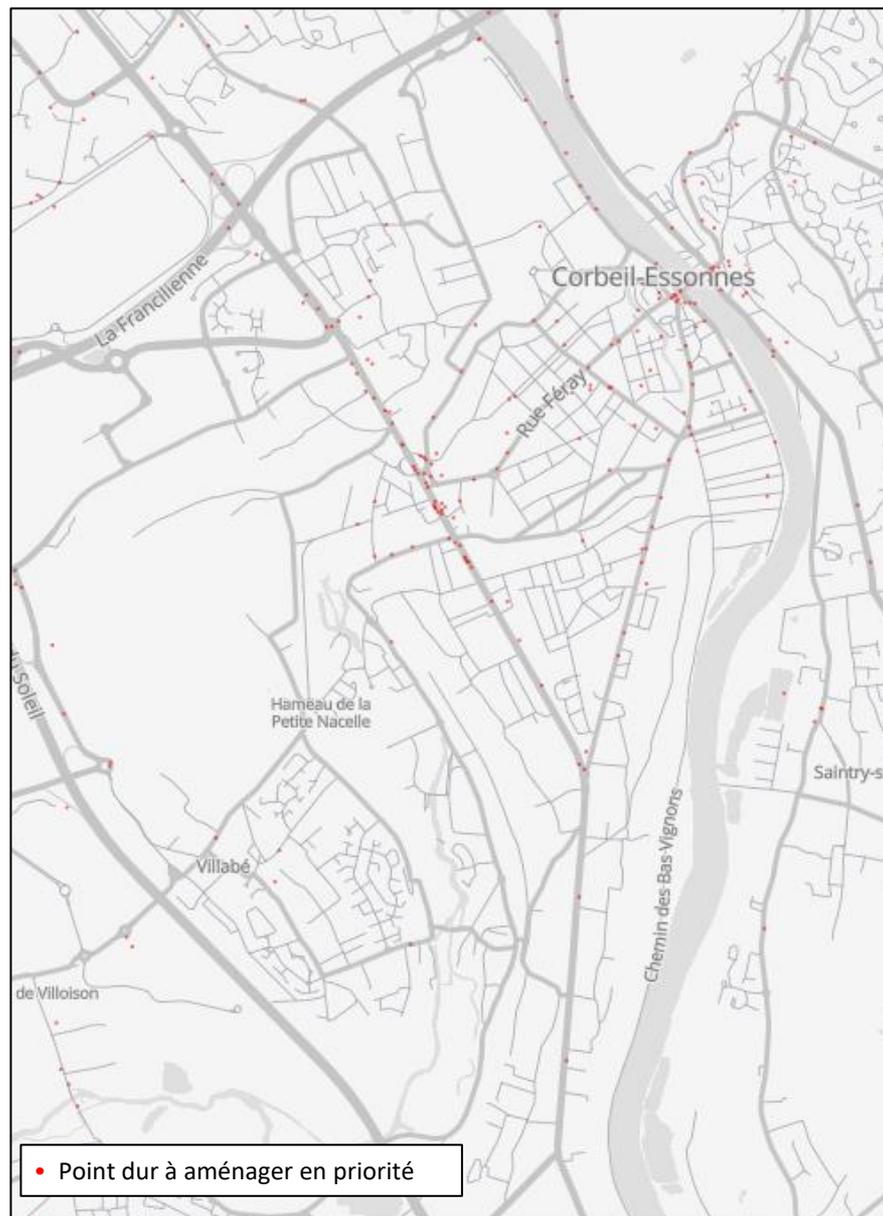
- **Cyclabilité correcte à bonne sur la plupart des voies de desserte malgré l'absence globale d'aménagements dédiés :**

- Faibles flux
- Vitesse pratiquée moins élevée
- Nombreux ralentisseurs

- Liaisons cyclables vers les **communes voisines peu développées**



Aménagement de mauvaise qualité, peu visible de la partie piétonne et laissant un espace résiduel au piéton – ETC



• Point dur à aménager en priorité

Points noirs identifiés dans le baromètre des villes cyclables – FUB

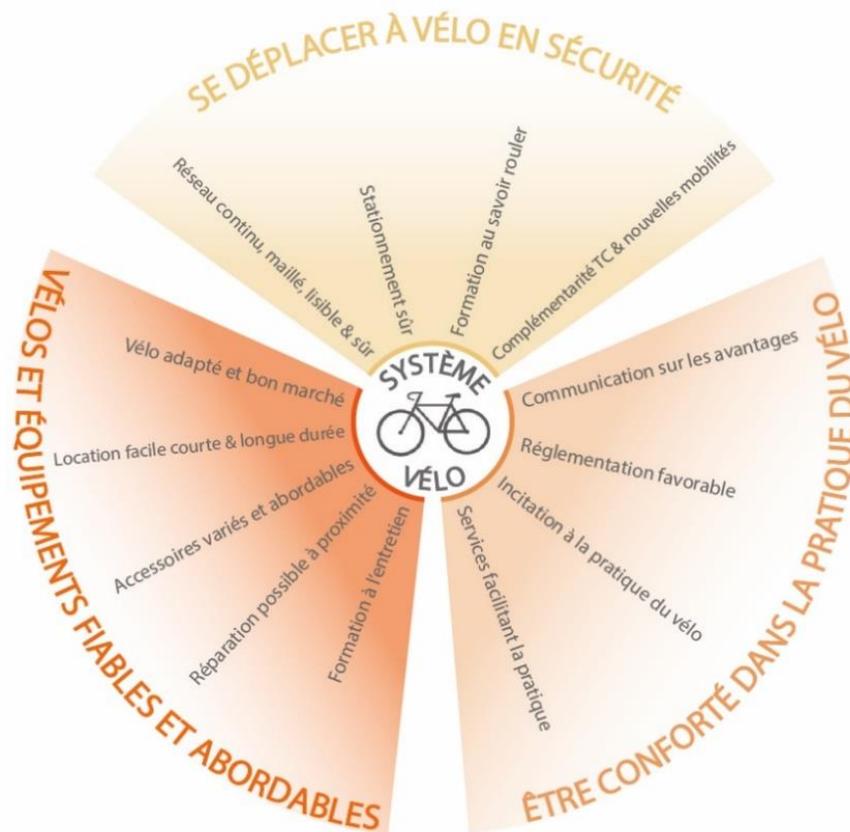
VÉLO – SYSTÈME VÉLO

ABSENCE DE RÉEL SYSTÈME VÉLO

- Quelques éléments positifs :
 - Quelques itinéraires aménagés
 - Nombreux ralentisseurs
 - 2 stations de gonflage
 - 2 vendeurs de vélos
- Mais de nombreux manques :
 - Absence de jalonnement en dehors de l'Eurovélo
 - Stationnement implanté de manière très ponctuelle, notamment aux équipements communautaires
 - Stationnement vélo en gare de Corbeil-Essonnes **fortement utilisé** (consigne et quarantaine arceaux)
 - Aucun réparateur identifié
 - Très peu ou pas d'apprentissage du vélo (disponible dans certaines communes comme Ris-Orangis)
 - 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



Arceaux et station de pompage devant la piscine - ETC



Les constituants du système vélo – ETC

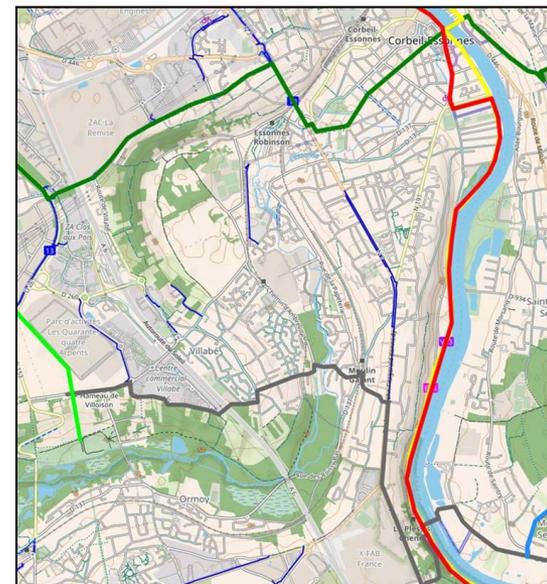
VÉLO – POTENTIEL

PLUSIEURS CARACTÉRISTIQUES INTRINSÈQUES FAVORABLES À LA PRATIQUE DU VÉLO

- Part de déplacements courts en partie **transposables** vers le vélo
 - 9 710 déplacements <10 km en voiture pour le travail (28 %)
 - Centre-ville accessible en moins de 15 min de vélo depuis toute la commune
- **Densité d'aménités** accessibles à des distances **réalisables** en vélo
 - Polarités dans le centre-ville (Corbeil et Essonnes)
 - Équipements importants : piscine, palais des sports, théâtre, lycées, collèges, etc.
- Deux **grands itinéraires** :
 - Eurovélo 3
 - Futur branche D2 du RER V
- Des sentes permettant de **raccourcir** les trajets. Réaménagement nécessaire de celles qui sont les plus larges pour être accessibles au plus grand nombre
- **Plan vélo de GPS** :
 - Réseau cyclable structurant communautaire : 2 itinéraires par Corbeil-Essonnes
 - Remettre en place les ateliers d'autoréparation
 - Mettre en place un évènement d'échelle communautaire
 - Etc.
- 2 principales caractéristiques défavorables
 - **Topographie** marquée dans certains secteurs (coteaux des vallées de la Seine et l'Essonnes)
 - Fortement amoindri grâce au développement du vélo à assistance électrique (VAE)
 - **Trafic motorisé** intense sur la plupart des grands axes et dans le centre-ville
 - Réductible par une incitation à l'usage moindre de l'automobile, à la modération de la circulation dans certaines rues (plan de circulation à retravailler) et à des aménagements séparatifs



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



Itinéraires cyclables du plan vélo de GPS à Corbeil-Essonnes – GPS

FORCES

- Quelques aménagements cyclables
- Nombreux **ralentisseurs** limitant la vitesse des véhicules motorisés
- **Cyclabilité correcte à bonne sur la plupart des voies de desserte**

FAIBLESSES

- Des aménagements essentiellement **non maillés**
- **Faible cyclabilité** sur la plupart des voies **structurantes** et de **distribution**
- Peu de **liaisons vers les communes voisines**
- Très peu de **services** vélo
- Très peu de **communication** vélo
- Coupures urbaines générant quelques **détours** importants

OPPORTUNITÉS

- **Potentiel** de rabattement sur le vélo important
- Nombreux **équipements** et **commerces à proximité**
- Tendance régionale et national en **faveur** du vélo
- Politiques cyclables de la **Région, du département** et de **GPS**

RISQUES

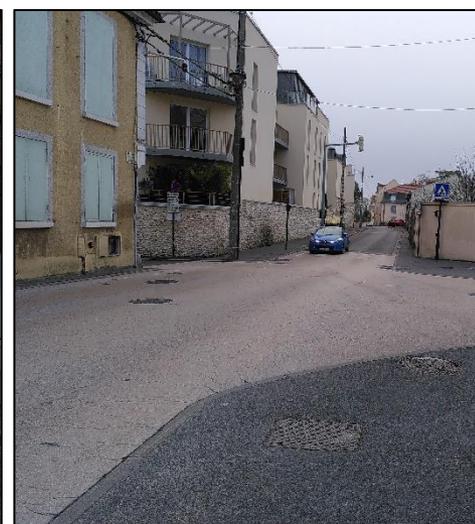
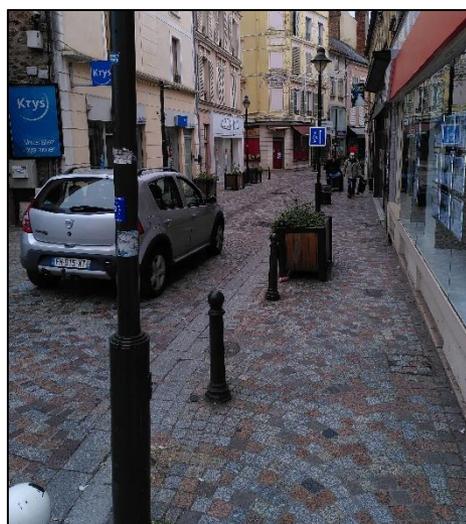
- **Stagnation** de l'usage du vélo
- Faible cyclabilité générant un **risque** et un **sentiment d'insécurité accrus** pour les cyclistes alors que la tendance est à une amélioration générale de la prise en compte du vélo

ENJEUX

- Améliorer la cyclabilité des voies structurantes en priorité
- Résorber les principaux points durs du réseau
- Faciliter les trajets via la systématisation des aménagements peu coûteux et simples
- Développer également le stationnement, la sensibilisation, la formation, les événements et les services pour mettre en place un système vélo
- Développer les liaisons vers les communes voisines, en priorisant les liaisons vers les grandes polarités/générateurs de flux

UN TRAITEMENT DES ESPACES PUBLICS TOURNÉ AUTOUR DE LA VOITURE ET PEU DES PIÉTONS

- Trottoirs **souvent étroits** de largeur inférieure à **1,40 m hors obstacle (obligatoire)**, y compris dans des **opérations récentes**
 - Notable à proximité de la **gare** de Corbeil-Essonnes du fait des flux piétons importants, devant parfois circuler sur la chaussée
 - Dans certaines **rues commerçantes** du centre-ville : rue Notre-Dame, rue Saint-Spire, rue de Paris, rue du Général Leclerc
 - Très anxiogène sur la **RD448** au vu de l'intensité du flux routier
- Quelques trottoirs plus larges :
 - Au **droit des établissements scolaires**, accompagnés généralement de ralentisseurs
 - Sur **quelques sections commerçantes des polarités**, avec les exceptions citées précédemment
- Efforts sur les **grands axes requalifiés** ces dernières années : axe Angoulême-Papèterie, Dunant, sections requalifiées de la RN7
 - Section sud requalifiée de la RN7 présentant toutefois une façade Est peu confortable et ne respectant pas les normes d'accessibilités, conduisant les piétons à circuler sur la piste cyclable : trottoir hors obstacle < 1,40 m et dévers important
- Des trottoirs **rétrécis ponctuellement par du stationnement illicite** dans de nombreuses rues et des **dépôts sauvages**
- Des potelets anciens **non aux normes** (trop peu visibles)
- Quelques carrefours vastes, pénibles à traverser :
- Une signalétique piétonne très **peu présente**
- Un traitement **généralement peu qualitatif**, excepté quelques opérations récentes et plusieurs voies dans les vieux centres
- Quelques carrefours **réaménagés en faveur des piétons** : plateau, bonne visibilité



CONCENTRATION DE FLUX PIÉTONS DANS DES ZONES D'IMPORTANTS FLUX ROUTIERS

- Iter a identifié en 2012 4 zones de concentration piétonne :
 - 3 liées aux gares : Corbeil-Essonnes, Moulin Galant et dans une moindre mesure Robinson. Des comportements dangereux en traversée de passage à niveau en phase de fermeture des barrières avaient été identifiés pour les 2 dernières
 - 2 liées aux **deux pôles du centre-ville**
 - 1 liée à 2 manifestations d'envergure : le marché et la mosquée des Tarterêts
- 2 autres zones de concentration peuvent être ajoutées en 2022, au niveau de la polarité secondaire de la Papeterie d'une part et de Montconseil d'autre part, bien que moins importantes que les précédentes
- Toutes ces zones, exceptées les Tarterêts, se situent dans des secteurs de **concentration du trafic routier**, en particulier au niveau du **vieux Corbeil et du vieux Essonnes**
 - Inconfort pour les 2 modes et risque d'accidentologie accru



Zones de concentration piétonne – Iter 2012, ETC

MARCHABILITÉ HÉTÉROGÈNE

- **Marchabilité faible sur la plupart des voies structurantes ou de distribution non requalifiées :**
 - **Trottoirs parfois étroits (RD448, quais, rue Feray, rue St Spire, rue Notre-Dame, allées Aristide Briand, rue Darblay et de la République, rue Paul Bert)**
 - Trottoirs **inexistants** bd. De Fontainebleau et sur une partie du bd. Jean Jaurès du fait du stationnement spontané et de la piste cyclable dans le 1^{er} cas
 - **Flux routier important**
 - Présence de poids lourds (PL) importante (RN7, quais, RD446, RD448, bd. Dunant, bd. Combes Marnes, rue de la Papèterie, etc.)
 - Flux piéton parfois **conséquent** en centre-ville
 - **Frein à l'attractivité du centre-ville**
 - Problématique pour les **personnes à mobilité réduite (PMR)**
- **Marchabilité globalement bonne dans les voies de desserte** même dans celles non requalifiées du fait de la possibilité de circuler ponctuellement sur la route sans gêne ou à faible risque (vitesses pratiquées et volume de trafic moins important)
 - Quelques voies résidentielles traitées à **niveau sans trottoirs** (rues Georges le Du, Louis Baudoin [avec marquage emplacement piéton])



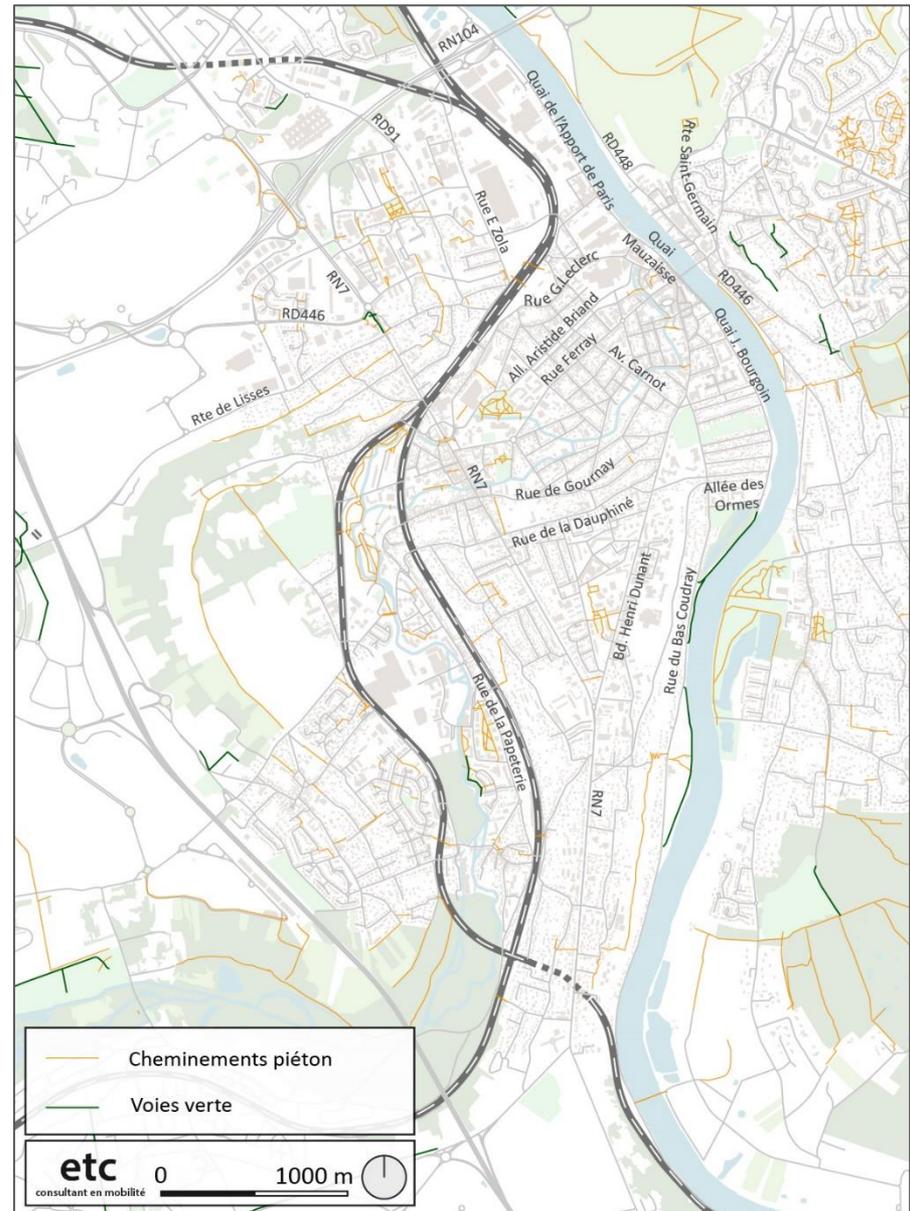
Trottoir de droite très étroit rue Notre-Dame – Google Maps



Trottoirs étroits rue Darblay – Google Maps

UN TERRITOIRE PRÉSENTANT PLUSIEURS CARACTÉRISTIQUES INTRINSÈQUES FAVORABLES À LA MARCHE

- Des déplacements courts en partie **transposables** vers la marche
 - 3 100 déplacements internes à la commune pour le travail
 - Polarités du centre-ville et secondaires couvrant la majeure partie avec 15 min de marche
 - Les isochrones montrent également **l'impact des coupures** : hausse du temps de trajet au-delà (Tarterêts, Papèterie, Bas Coudray)
- Nombreux cheminements piétons permettant de **réduire les distances** imposées par la trame viaire :
 - Chemins stabilisés et passerelles, notamment le long de l'Essonne et dans les nouveaux quartiers/rénovations urbaines
 - Des sentes, dans des états d'accessibilité très hétérogènes
 - Besoin de rénovation et de signalétique pour renforcer leur visibilité
- 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
 - Réductible par une incitation à l'usage moindre de l'automobile, à la modération de la circulation dans certaines rues (plan de circulation à retravailler) et à des aménagements séparatifs dans les autres



Cheminements piétons – ETC

MARCHE - POTENTIEL

Secteur : Périmètre de réflexion

Temps de trajet piétonnier depuis la place du Comte Haymon



Concentration commerciale

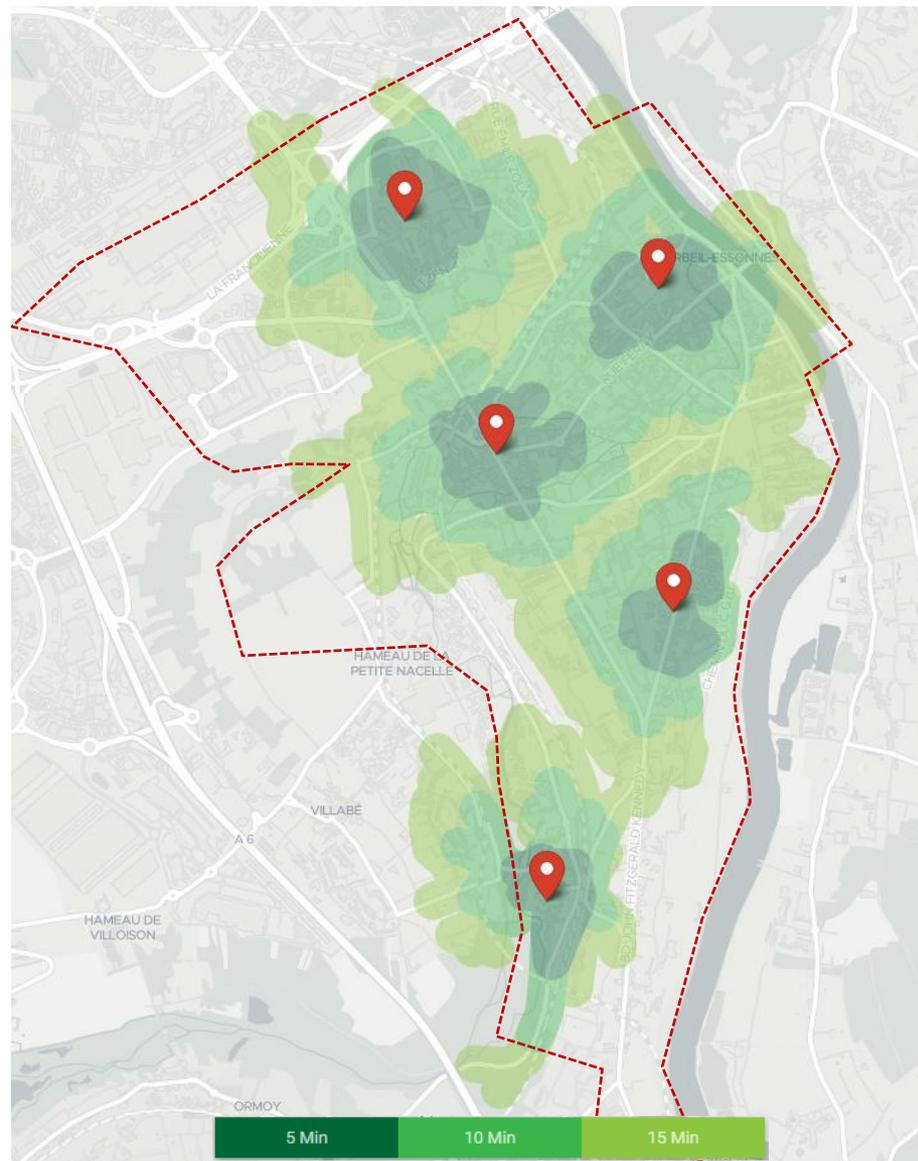
Equipements et service

tecurbis
le conseil en stratégie et innovation

Employeur privé principal

- Éducation
- Administration
- Culture
- TCSP
- Médico social
- Sport

Isochrones à pied 10 min depuis le centre du vieux Corbeil – Tecurbis



Isochrones à pied 15 min depuis les principales polarités – Targomo

FORCES

- Marchabilité globalement bonne dans les **voies de desserte**
- Efforts sur les grands axes **requalifiés**
- Quelques trottoirs plus larges au droit des **établissements scolaires** et sur **quelques sections commerçantes** du centre-ville et des polarités secondaires
- Nombreux **cheminements** piétons
- Des ouvrages de franchissement des coupures **dédiés** aux piétons

FAIBLESSES

- Trottoirs souvent **étroits**
- Rétrécis ponctuellement par du **stationnement illicite**
- Signalétique piétonne très **peu présente** : faible connaissance de certains chemins piétons
- Traitement généralement **peu qualitatif**
- **Marchabilité faible** sur la plupart des voies **structurantes** ou de **distribution** non requalifiées
- Concentration de flux piétons dans des zones **d'importants flux routiers**
- **Topographie**
- Coupures urbaines générant quelques **détours** importants

OPPORTUNITÉS

- **Potentiel** de rabattement sur la marche
- Nombreux équipements et commerces à **proximité**
- Nombreux cheminements à encore **valoriser** et rendre **visible**

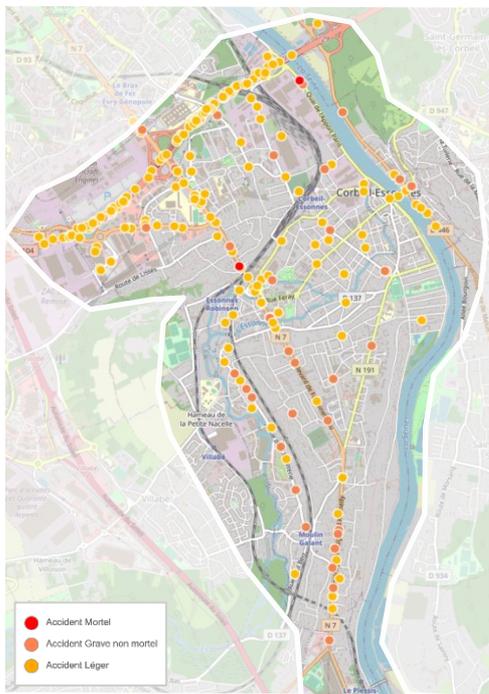
RISQUES

- **Stagnation** de l'usage de la marche
- **Débordements** sur chaussées de plus en plus fréquents avec la hausse de population en centre-ville

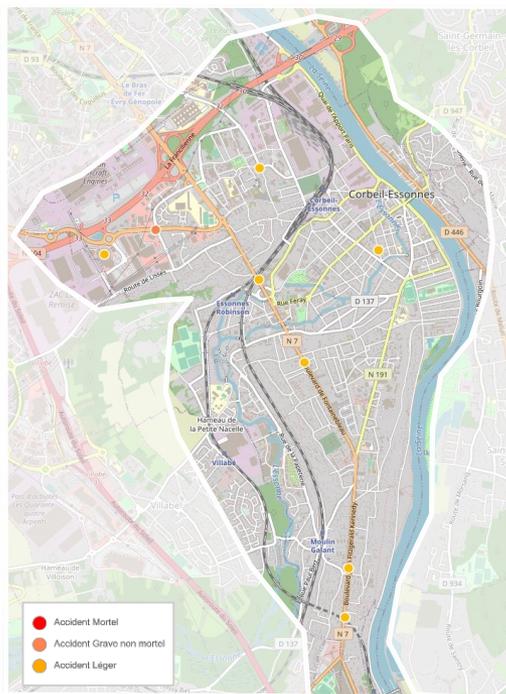
ENJEUX

- Améliorer la marchabilité des 2 polarités Vieux Corbeil et Vieil Essonnes en priorité : implique de revoir le plan de circulation
- Améliorer la marchabilité des voies structurantes et de distribution encore non requalifiées
- Valoriser davantage le réseau de cheminements piétons

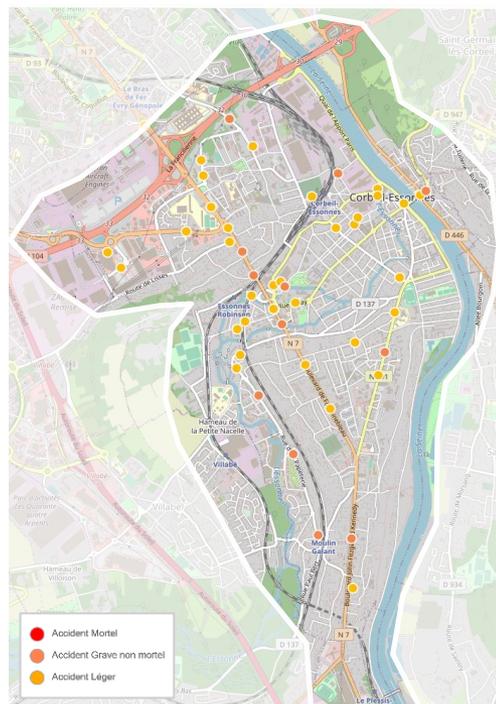
ACCIDENTOLOGIE



**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**

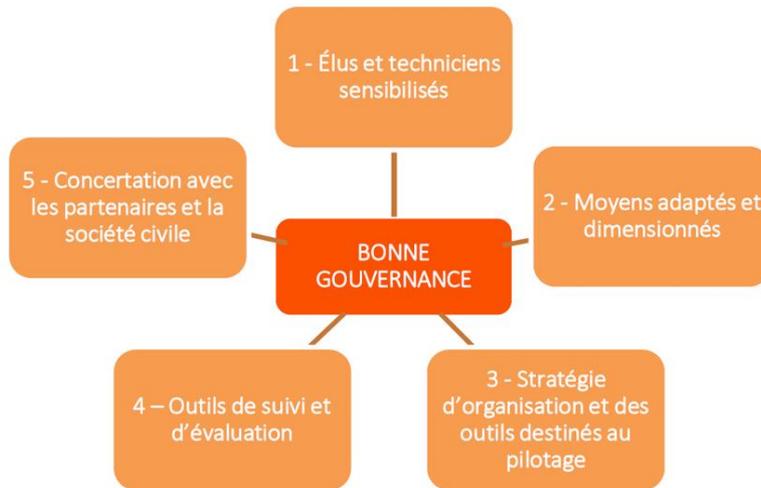
Accidentologie corporelle de la circulation 2016-2020 - ONISR

- Des accidents principalement sur les axes structurants et de distribution :
 - Véhicules motorisés : **environ 90 %**, dont **47 %** localisés sur RN7, D448/446, Dunant, quais, pont de Patton), dont les **2 tiers sur la RN7**. Concentration également importante axe **Angoulême-Papèterie-Paul Bert**
 - Vélos : environ **90 %**, dont **plus de la moitié sur la RN7** alors que celle-ci dispose partiellement de pistes cyclables
 - Piétons : environ 70 %
- 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**

- Enjeux de sécurisation des carrefours des grands axes pour les piétons et les cycles
- Enjeux d'amélioration de la marchabilité du centre-ville

GOVERNANCE ÉLÉMENT CLÉ DE RÉUSSITE

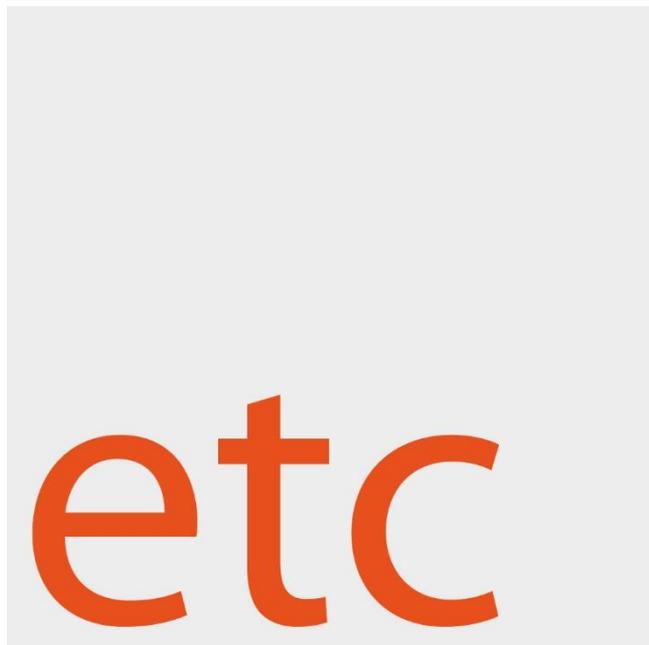
- La gouvernance de la politique de mobilité est **aussi importante** que le contenu du plan stratégique pour permettre une bonne mise en œuvre
- Une bonne gouvernance repose sur 5 piliers :



- Corbeil-Essonnes remplit la **plupart de ces piliers**
- Le deuxième et le troisième apparaissent plus fragiles. En effet :
 - La commune ne dispose **pas d'un référent pleinement dédié aux sujets mobilité**
 - Le plan d'actions de 2012 n'a été que **peu mis en œuvre** (environ 40 % des actions mises en œuvres ou partiellement mises en œuvre) : absence de référent en charge de sa mise en œuvre, faible connaissance de l'existence du document en interne

ENJEUX

- identifier un référent mobilité **dédié**
- Fixer les orientations de la politique de mobilité communale dans un document cadre : le plan d'orientation des mobilités
- Élaborer un plan d'actions **échelonné** permettant à la commune d'anticiper **l'évolution des dysfonctionnements** en matière de mobilité et de **structurer dans des schémas directeurs sectoriels ses actions** (par exemple : élaboration d'un plan de circulation, élaboration d'un schéma directeur cyclable, élaboration d'une charte d'aménagement des espaces publics, etc.)



consultants en mobilité

221, Rue Lafayette
75010 Paris
(+33) 1 85 09 60 33
contact@etc-mobilite.fr
www.etc-mobilite.fr

Paul-Emmanuel GAYE
Lucas HENRIAT
Éva BANNIER