

PLAN D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

CORBEIL-ESSONNES

COPIL 1 – 20 AVRIL 2022

SUPPORT SYNTHÉTIQUE - DIAGNOSTIC

1.0

ORDRE DU JOUR

- 1. Objectifs du plan d'orientation des mobilités**
- 2. Calendrier**
- 3. Synthèse du diagnostic et principaux enjeux en matière de mobilité**
- 4. Nature des actions proposées pour le plan d'actions**

1. OBJECTIFS

OBJECTIFS DU PLAN D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

- 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

DÉMARCHE D'ÉLABORATION

- 12 entretiens ont été réalisés entre janvier et mars 2022 :

○ <i>Service voirie et pôles multimodaux de la Région Ile-de-France</i>	○ <i>Direction des transports de GPS</i>	<i>Essonnes</i>
○ <i>Direction des transports et de la mobilité du Département de l'Essonne</i>	○ <i>Services techniques de Corbeil-Essonnes</i>	○ <i>FCDE</i>
○ <i>Service projet de la direction des transports de GPS</i>	○ <i>Direction de l'habitat et de l'environnement de Corbeil-Essonnes</i>	○ <i>DARE-DARE</i>
	○ <i>Agence Makan Rafatdjou, architecte-conseil de Corbeil-</i>	○ <i>Corbeil-Essonnes Environnement</i>
		○ <i>Provélo91</i>
- 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

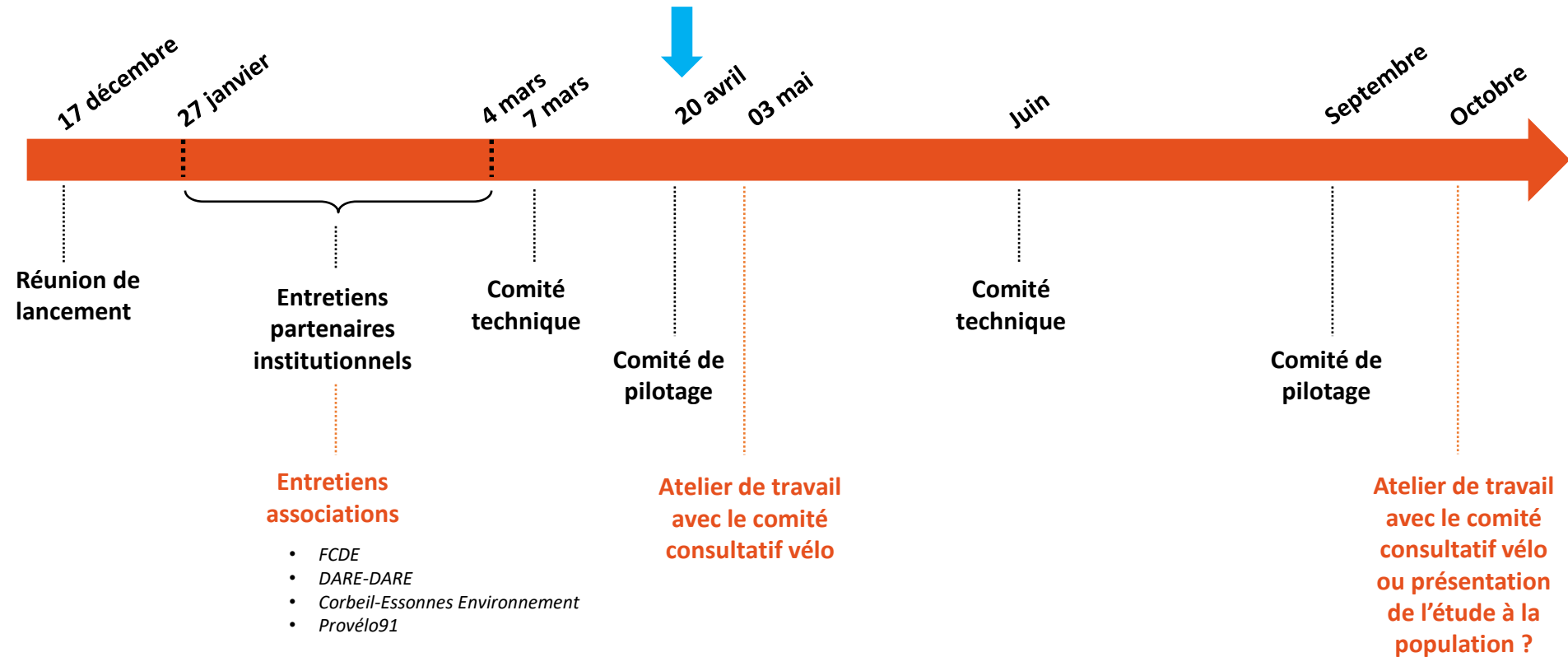
2. CALENDRIER

CALENDRIER D'ÉLABORATION DU PLAN D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

Phase 1 - Diagnostic

Phase 2 – Plan d'actions

Nous sommes ici

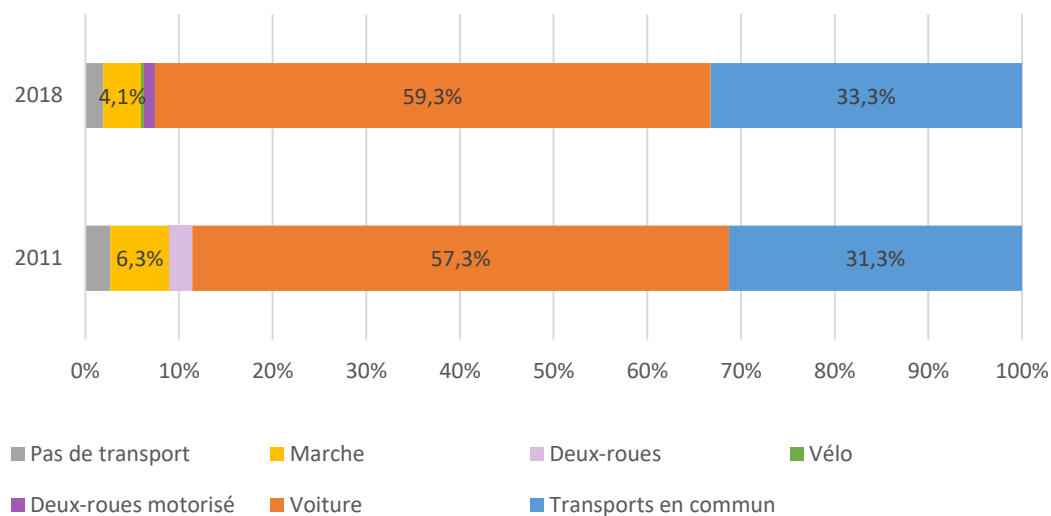


➤ Modalités de concertation ou de restitution en fin de phase 2 restant à établir

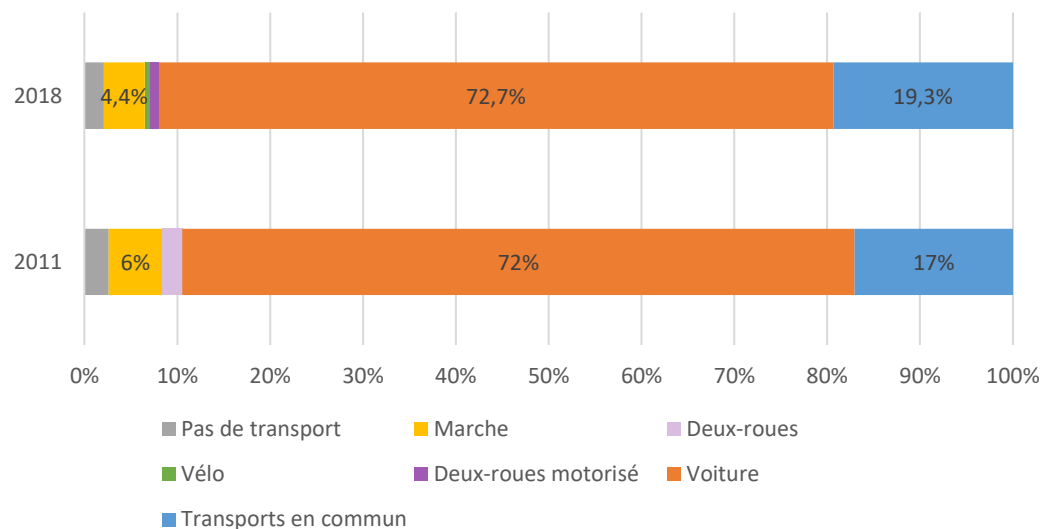
3. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET PRINCIPAUX ENJEUX

USAGE DOMINANT DE LA VOITURE

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



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



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

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

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, Mennecy), situées **sur le RER D** (Paris, Mennecy, Villabé, Évry-Courcouronnes, Ris-Orangis) ou accueillant **d'importants pôles d'emplois** au centre de l'agglomération et en petite couronne (Paris, Rungis, Orly)
- Les mobilités douce sont très marginales vers les communes limitrophes, excepté un usage du vélo **deux fois et demi plus important** à destination 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%
Mennecy	280	1%
Ris-Orangis	245	1%
Rungis	237	1%

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

LIEUX DE RÉSIDENCE DES ACTIFS TRAVAILLANT A CORBEIL-ESSONNES

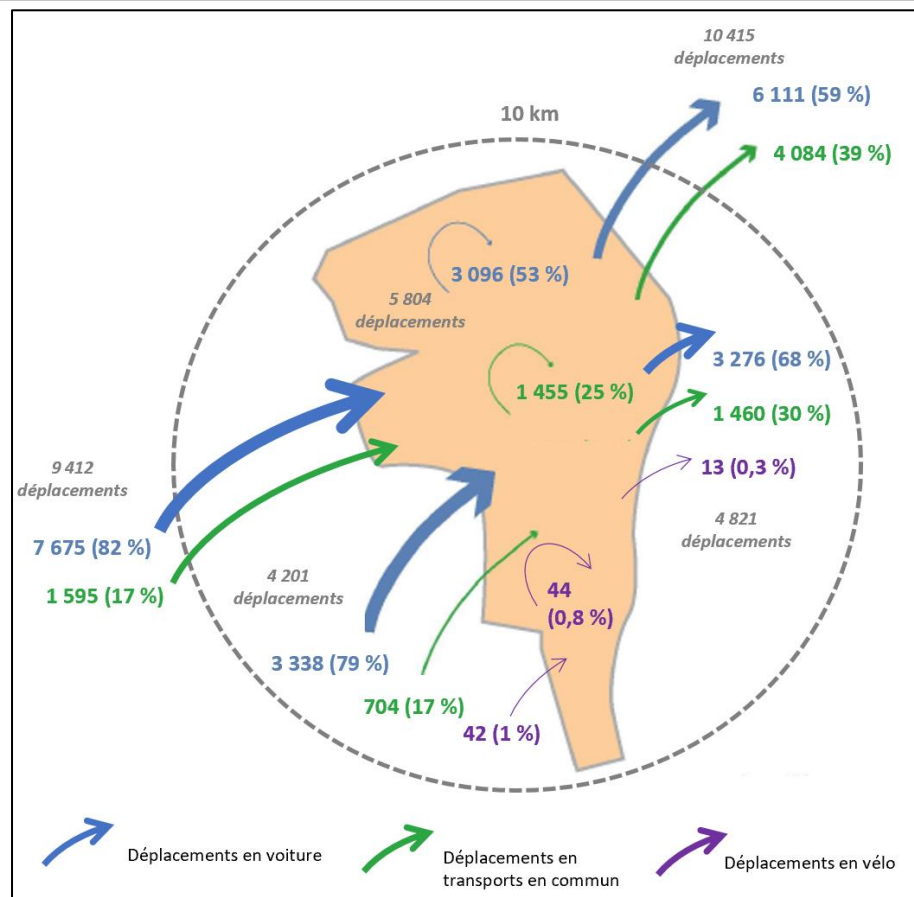
- 30% des travailleurs à Corbeil-Essonnes y résident
- Autres actifs provenant de nombreuses communes au **Sud** (Saint-Fargeau-Ponthierry, Ballancourt-sur-Essonne, Le Coudray-Montceaux) ou situées **sur le RER D** (Évry-Courcouronnes, Mennecy, Paris, Ris Orangis, Saint-Fargeau-Ponthierry, Le Coudray-Montceaux)
- Une gare du RER D dans la commune de résidence n'est pas synonyme l'un large usage des transports en commun : Mennecy (6%), St-Fargeau-Ponthierry (4%), Ris-Orangis (18%)
- Mobilités douce marginales, excepté un usage **deux fois plus important du vélo** que la moyenne départemental depuis Saint-Pierre-du-Perray et Ballancourt-sur-Essonne

Commune de résidence	Nombre d'actifs	Part totale
Corbeil-Essonnes	5805	30%
Évry-Courcouronnes	1044	5%
Mennecy	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

AFFLUX DE VÉHICULES EXTÉRIEURS ET POTENTIEL DE RABATTEMENT

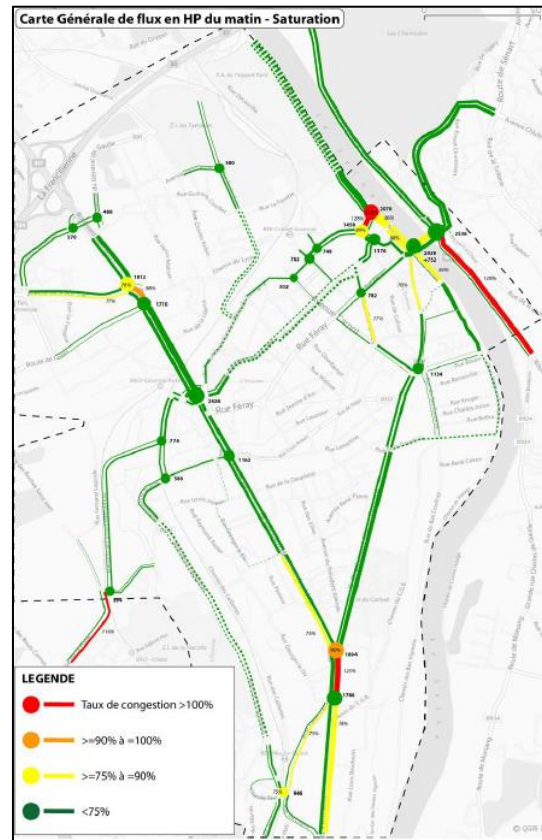
- 62 % (9 387) des actifs quittent Corbeil en voiture
- 81 % (11 013) des actifs de l'extérieur viennent y travailler en voiture chaque jour
- **Solde positif d'environ 1 355 véhicules** entrant dans Corbeil chaque jour pour le travail
- **53 % (3 096)** des déplacements domicile-travail internes à la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



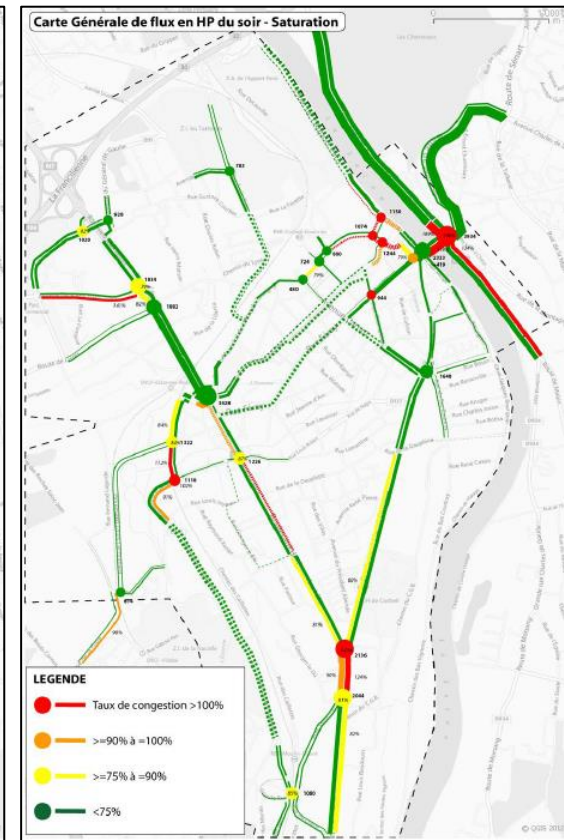
- **Un afflux de véhicules extérieur à modérer**
- **Une amélioration des mobilités alternatives à l'automobile à opérer**

QUELQUES ZONES DE FORTE CONGESTION

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



État du réseau à l'HPM

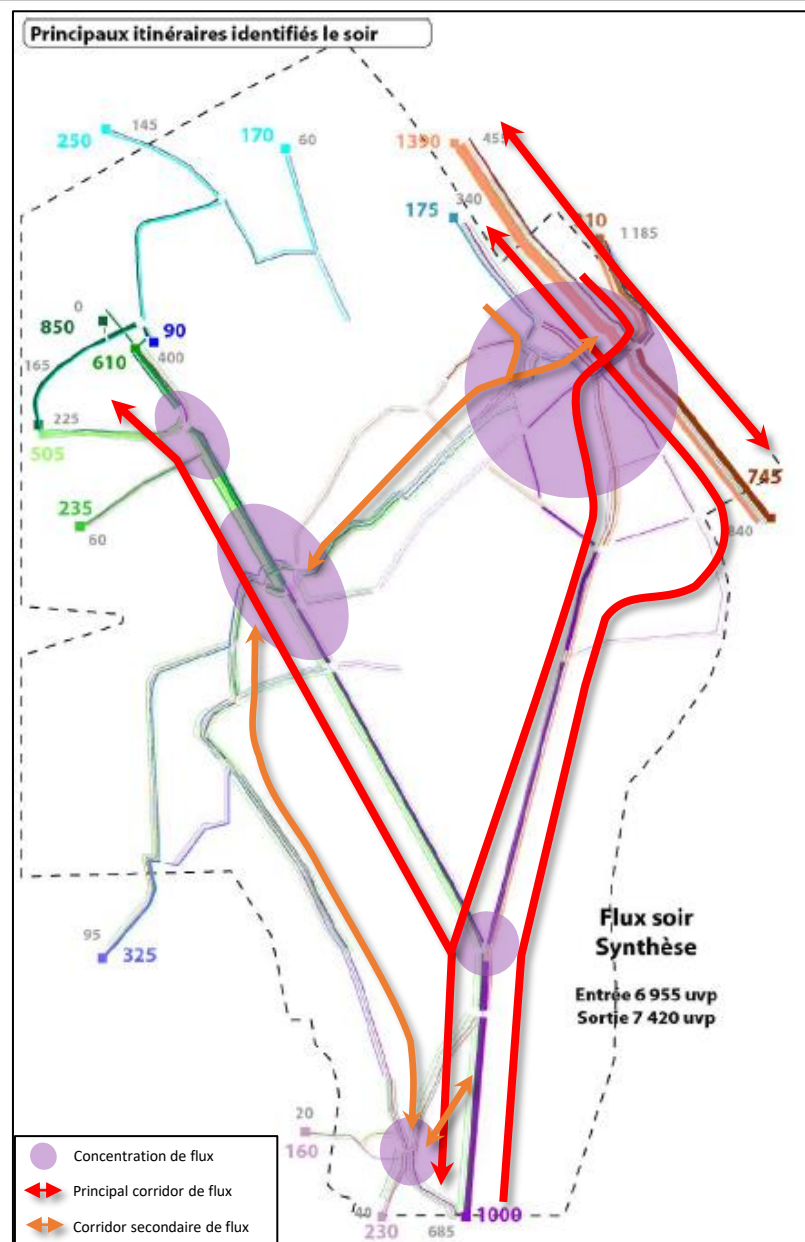


État du réseau à l'HPS

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

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

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

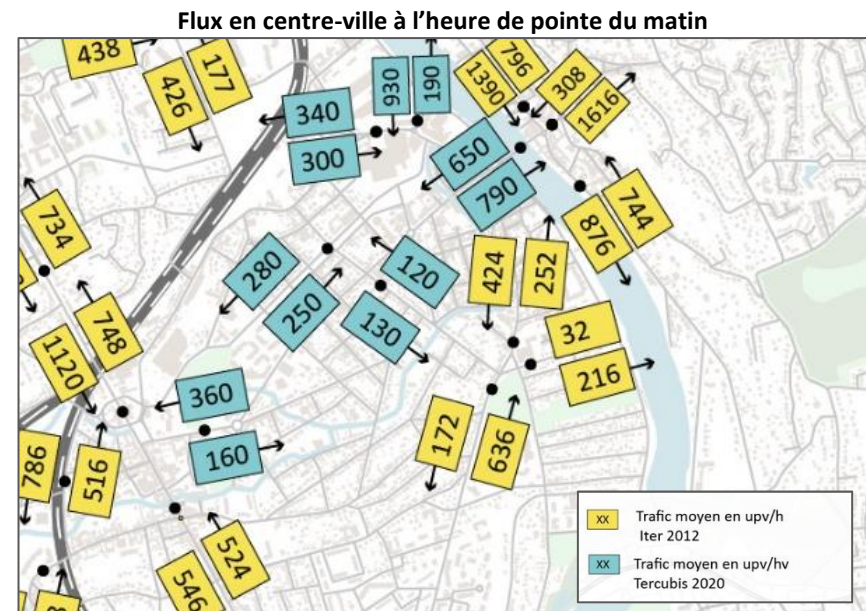
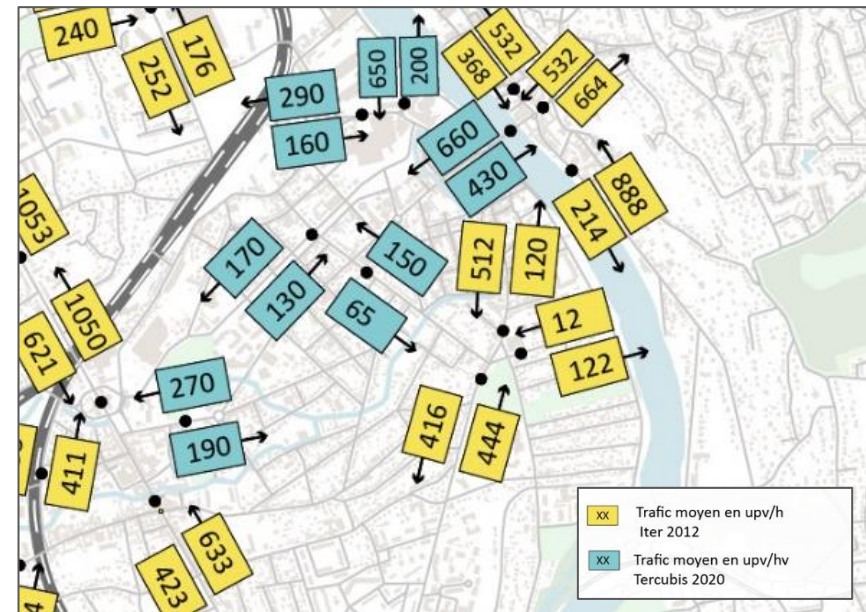


Principaux corridors de flux

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

ZOOM SUR LA CIRCULATION EN CENTRE-VILLE

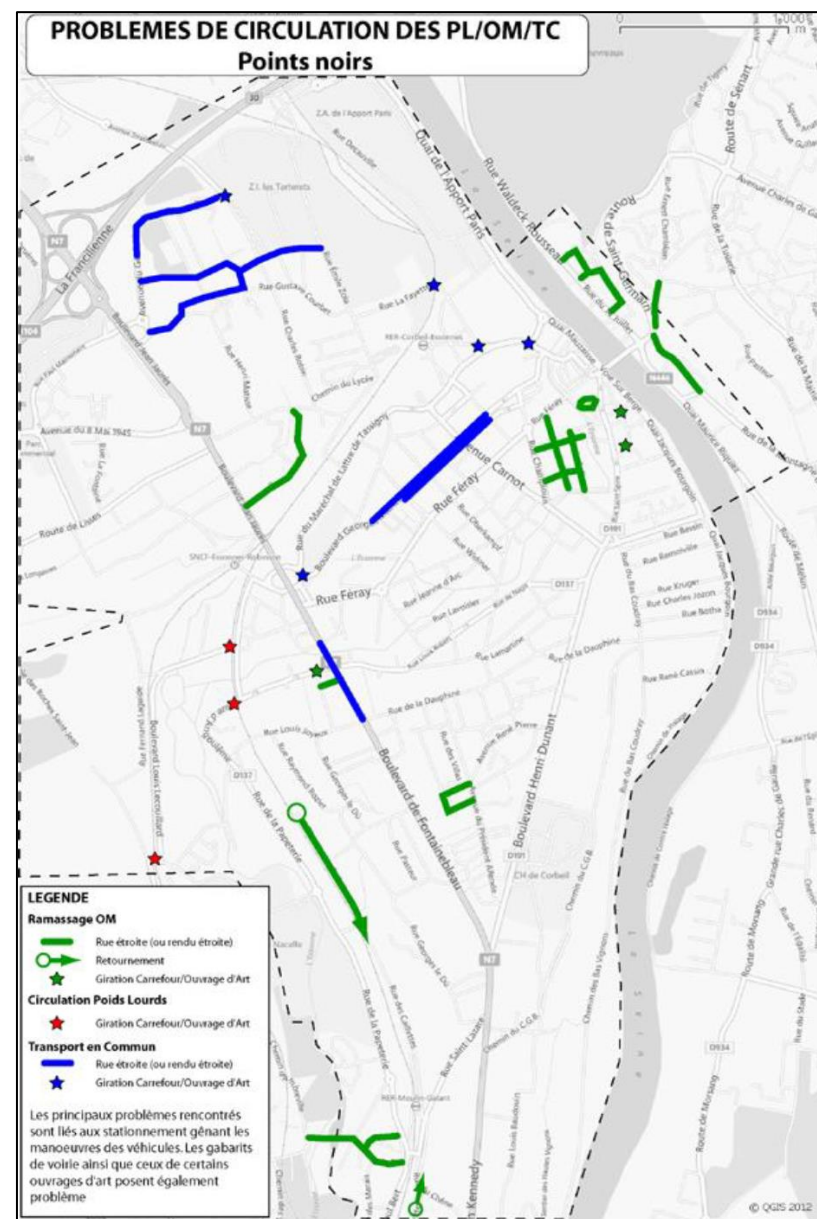
- Flux **cohérents** mais parfois **élevés** au regard du tissu traversé
- **Rive droite :**
 - **Pendularité des flux**
 - **Élevés mais pas critiques à l'HPM**
 - Flux très élevé sur la RD448 vers le sud à l'HPS (1390 uvp/h, **très élevé pour une 2x1 voie**) et chargé dans l'autre sens (796 uvp/h)
 - Route de St-Germain : 5 fois plus de flux vers le nord (1616 uvp/h, **charge critique**) que vers le sud (308 uvp/h)
- **Vieux Corbeil :**
 - **Plus élevés dans le nord**, faibles à moyens au sud
 - Flux rue Saint-Spire **conséquent** en direction du sud. **Élevé au regard de son étroitesse**, de sa **densité commerciale** et de son traitement
 - Pas de comptage récent des flux sur les quais, néanmoins les observations de terrain montrent un **flux élevé**
- **Viel Essonnes :**
 - Av Ferray sud : flux **faible à modéré**
 - RN7 : Modéré, excepté entre la RD446 et le bd Combes-Marnes
- **Impact des projets urbains :**
 - Hausse des flux renforçant la congestion existante et en créant sur de nouveaux axes
 - Report de trafic sur d'autres axes et report dans le temps : allongement des heures de pointe
- **Lancer une étude circulation globale pour évaluer précisément les impacts et les scénarios possible d'évolution du plan de circulation**



UNE OFFRE TC ASSEZ QUALITATIVE

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

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

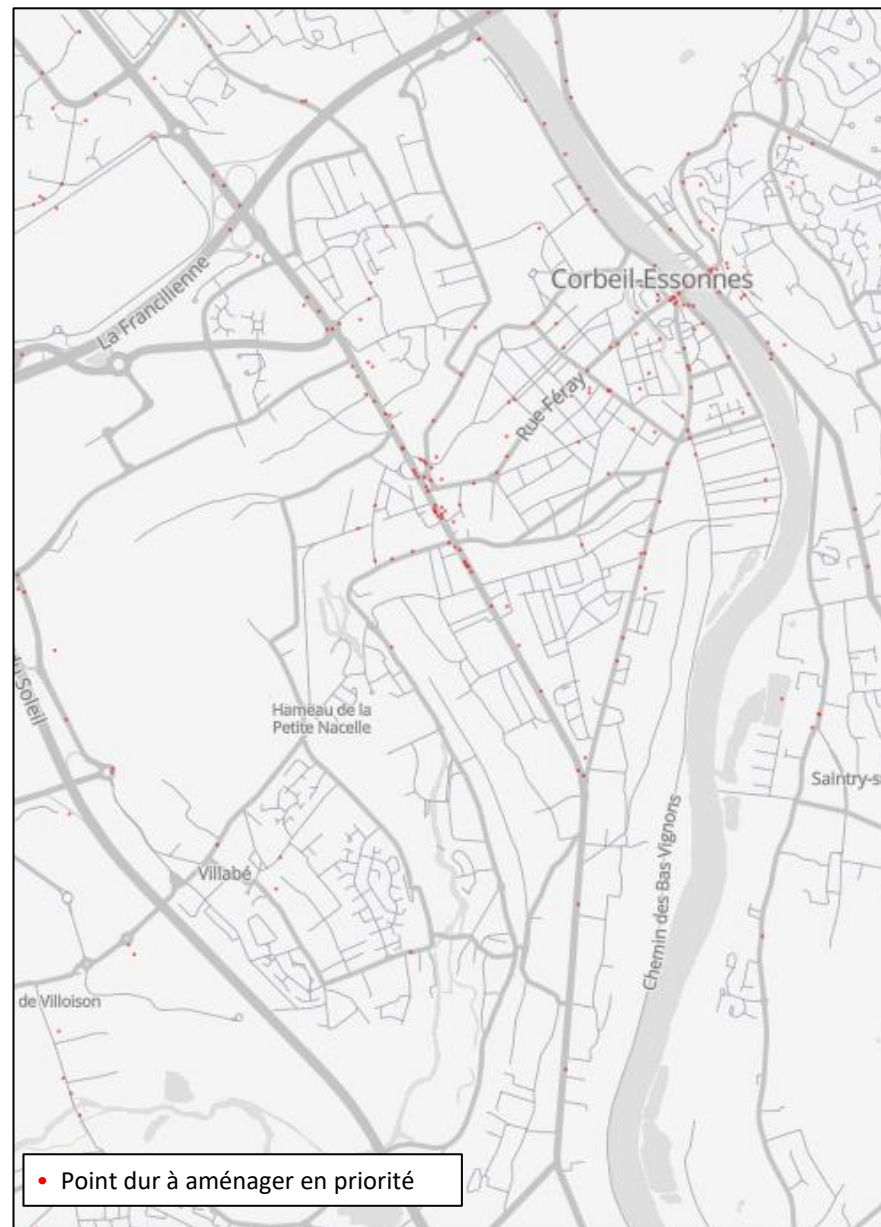


Problèmes de circulation (hors congestion) des bus (en bleu)

CYCLABILITÉ HÉTÉROGÈNE ET ABSENCE DE SYSTÈME VÉLO

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

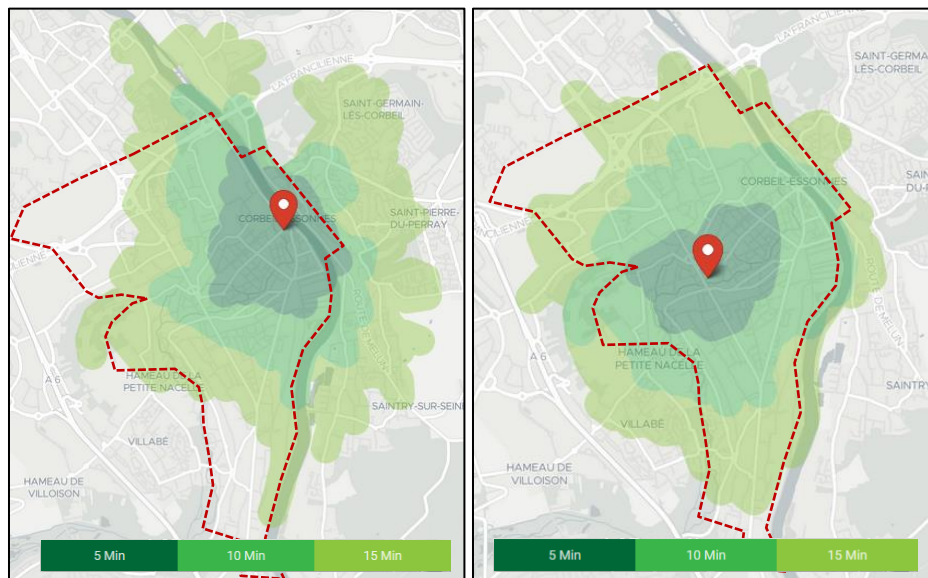
- **Améliorer la cyclabilité des voies structurantes en priorité**
- **Résorber les principaux points durs du réseau**
- **Mettre en place un système vélo**



Points noirs identifiés dans le baromètre des villes cyclables – FUB

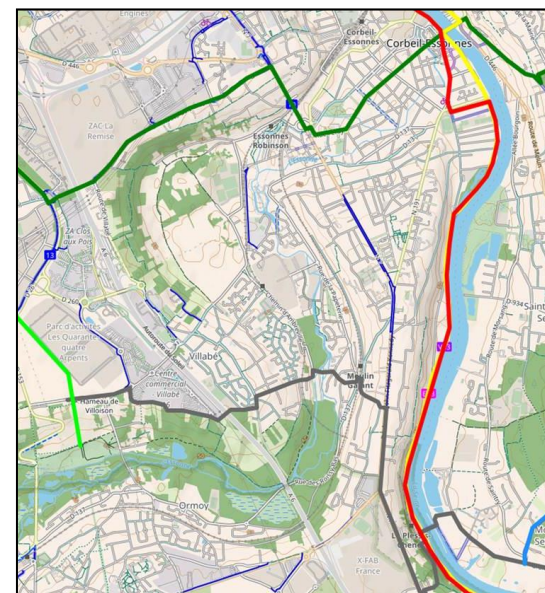
DES CARACTÉRISTIQUES FAVORABLES À LA PRATIQUE DU VÉLO

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



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

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

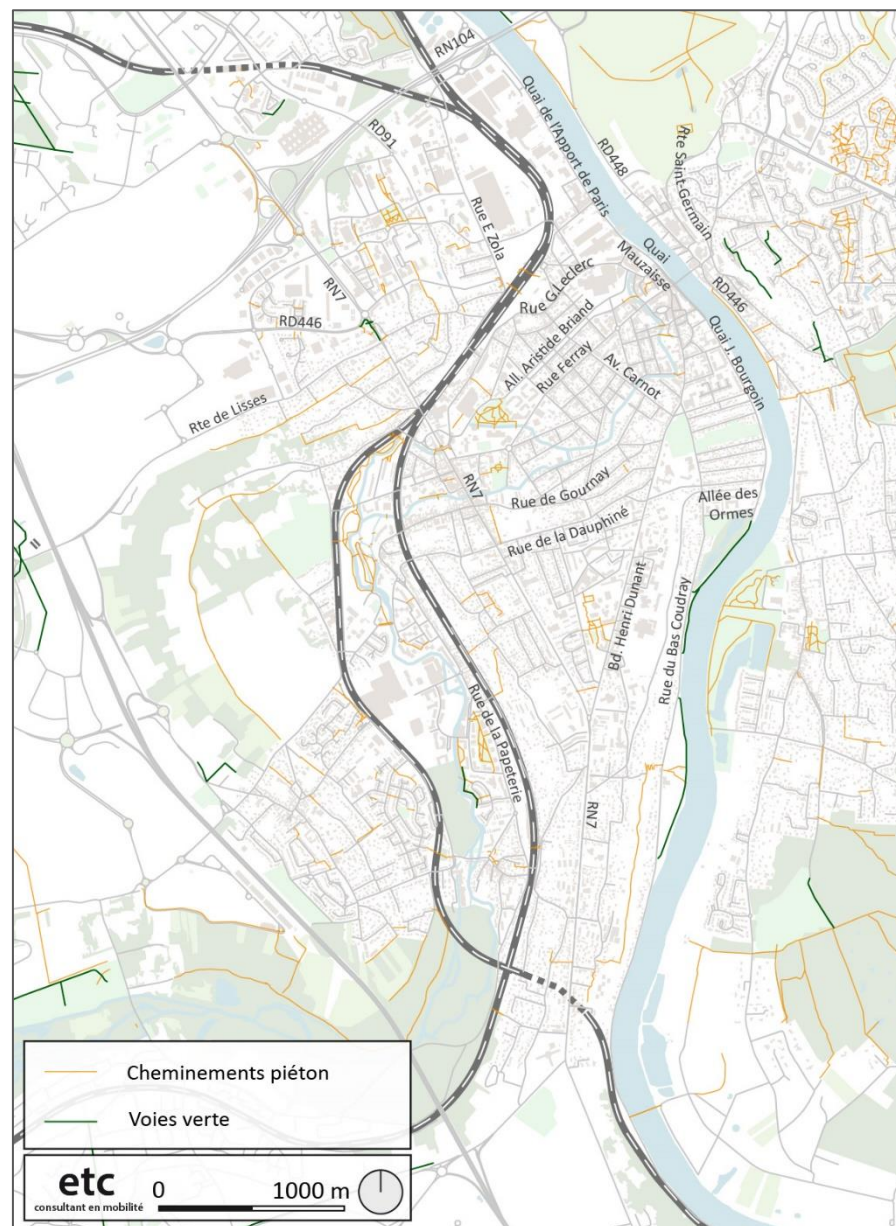


Itinéraires cyclables du plan vélo de GPS à Corbeil-Essonnes

DES CARACTÉRISTIQUES FAVORABLES À LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ

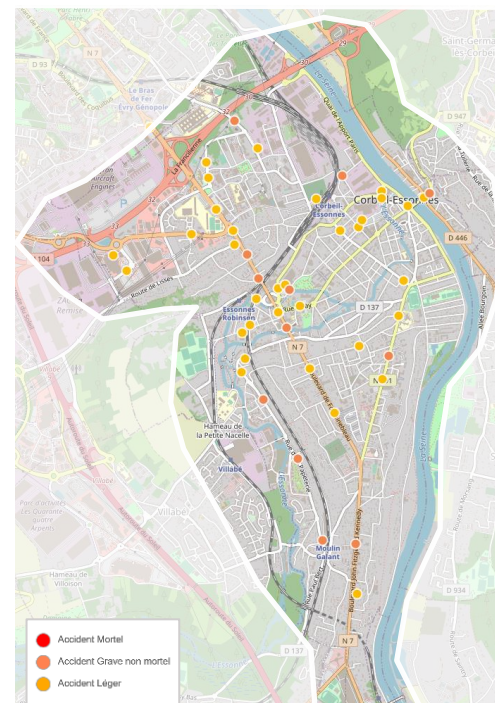
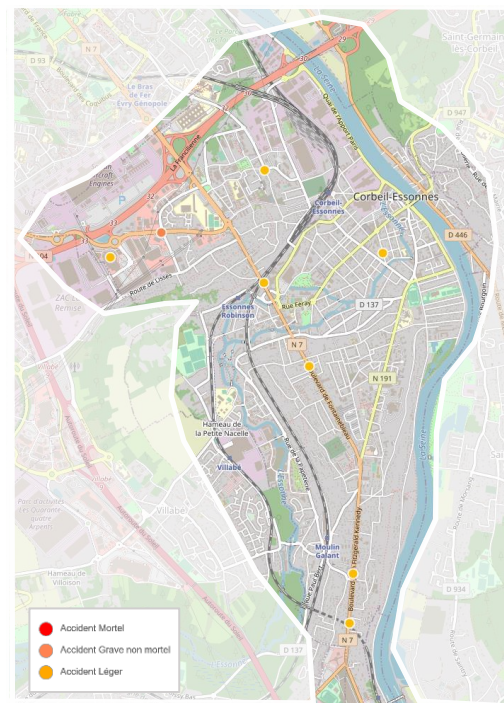
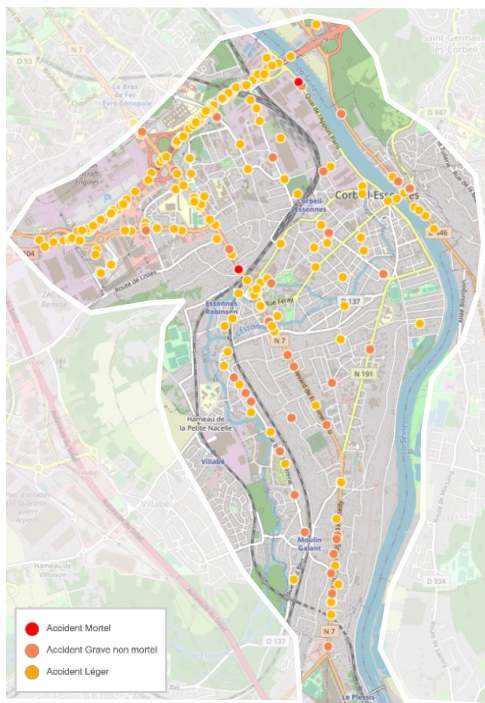
- Des déplacements courts en partie **transposables** vers la marche
- Nombreux cheminements piétons permettant de **réduire les distances**, dans des états d'accessibilité très hétérogènes
- Centre-ville proposant de **nombreux** équipements et commerces, ainsi que le marché
- **Polarités secondaires**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

• Valoriser davantage le réseau de cheminements piétons



Cheminements piétons – ETC

UNE ACCIDENTOLOGIE CONCENTRÉE SUR LES PRINCIPAUX AXES



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

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

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

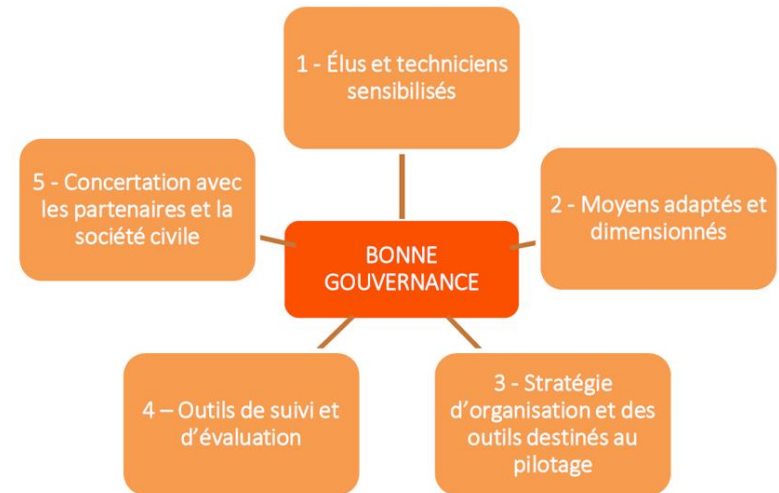
Accidentologie corporelle de la circulation 2016-2020 - ONISR

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

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

GOVERNANCE DE LA POLITIQUE DE MOBILITÉ

- 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



- **Identifier un référent mobilité dédié**
- **Fixer les orientations de la politique de mobilité communale dans un document cadre : le plan d'orientation des mobilités**

FORCES

- Hausse de l'usage des TC
- **Faible hausse des flux depuis 2012**
- **Fluidité** générale
- Peu de shunts
- Nombreux ralentisseurs
- Desserte par **3 gares** de RER
- **Fréquence attractive** sur la plupart des lignes de bus
- **Cyclabilité correcte à bonne sur la plupart des voies de desserte**
- Marchabilité globalement bonne dans les **voies de desserte**
- Trottoirs plus larges au droit des **établissements scolaires** et sur **quelques sections commerciales**
- Nombreux **cheminements piétons**

FAIBLESSES

- **Accentuation de l'usage de la voiture** au détriment des modes actifs
- Carrefour d'axes de transit
- **Plan de circulation concentrant le transit dans le vieux Corbeil et le vieil Essonnes**
- Flux parfois élevés ou critiques
- Quelques carrefours peu lisibles, accidentogènes ou surdimensionnés
- **Ponctualité** du RER D
- **Temps de trajet TC** depuis Paris
- **Disparité** de desserte TC entre le nord et le sud
- Étude de pôle en **pause**
- Aménagements cyclables essentiellement **non maillés**
- **Faible cyclabilité et marchabilité** sur la plupart des voies **structurantes** et de **distribution**
- Trottoirs **étroits** et rétrécis par du **stationnement illicite**
- Concentration de flux piétons dans des zones **d'importants flux routiers**

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
- Future DSP avec un **opérateur unique**
- Fort **potentiel** de rabattement vers les modes actifs
- Politiques cyclables de la **Région**, du **département** et de **GPS**
- Nombreux équipements et commerces à **proximité**

RISQUES

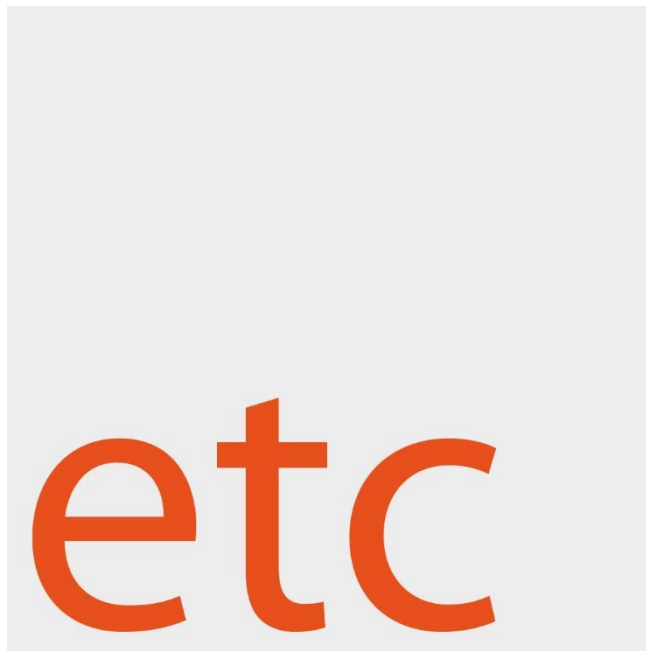
- Poursuite de la hausse de l'usage de la voiture
- Usage de la voiture de plus en plus **couteux**, source **d'appauvrissement relatif**
- Accentuation des flux de **transit extérieur**
- Projets urbains risquant **d'accentuer** les flux et la congestion
- Hausse de la population pouvant créer une augmentation de la demande difficile à absorber pour les TC
- Faible cyclabilité générant un **risque** et un **sentiment d'insécurité accrus**
- **Débordements** de piétons sur chaussées de plus en plus fréquents avec la hausse de population

4. NATURE DES ACTIONS PROPOSÉES POUR LE PLAN D'ACTION

4. NATURE DES ACTIONS PROPOSÉES POUR LE PLAN D' ACTIONS

- Objectifs stratégiques du plan d'action : permettre à la commune d'anticiper **l'évolution des dysfonctionnements** en matière de mobilité et **d'agir opérationnellement pour résorber les difficultés** et développer une **mobilité plus vertueuse**
- Format proposé du plan d'actions :
 - Des actions **échelonnées** dans le temps
 - Des actions prévoyant l'élaboration de **schémas directeurs sectoriels organisant la mise en place des actions opérationnelles** sur la base d'une **étude** et d'un **calendrier adaptés** (par exemple : élaboration d'un plan de circulation, élaboration d'un schéma directeur cyclable, élaboration d'une charte d'aménagement des espaces publics, plan de jalonnement, etc.)
 - Objectif : éviter le risque d'une accumulation d'actions déconnectées les unes des autres, dont les effets seraient mal mesurés et qui pourraient entrer en conflit
 - De premières actions opérationnelles pouvant être mises en place à court terme pour répondre à quelques demandes bien identifiées (par exemple : quelques modifications ponctuelles du plan de circulation pour résorber une difficulté, propositions d'aménagements piétons ou cyclables sur un point de difficulté, etc.)
- **Quels objectifs stratégiques ?**
 - Baisse de la part modale de la voiture ? Au profit de quelles modes de transport ?
 - Construire une politique cyclable ?
 - Construire une politique en faveur du piéton ?
 - Expérimenter de nouveaux aménagements ?
 - Prévoir une réorganisation globale du plan de circulation ?
 - ... ?

➤ **Recueil des remarques et demandes des élus**



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