

SCHÉMA DIRECTEUR DES CIRCULATIONS DOUCES

Restitution du diagnostic

Comité de pilotage – 17 décembre 2012



○ DÉROULÉ DE LA PRÉSENTATION



- **1.** CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA MISSION
- **2.** CADRAGE SUR LES BESOINS DES MODES ACTIFS
- **3.** ANALYSE TERRITORIALE
- **4.** ANALYSE DE LA DEMANDE POTENTIELLE
- **5.** ANALYSE DE L'OFFRE ACTUELLE
- **6.** ENJEUX ET ORIENTATIONS
- **7.** PLANNING ET SUITES DE LA MISSION



1. CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA MISSION



ENJEUX ET OBJECTIFS DE LA MISSION

- Enjeux de l'élaboration du schéma doux
 - Donner une stratégie de développement des modes doux
 - Développement de la pratique du vélo et de la marche à pied, tant utilitaire que de loisirs
 - Valorisation de l'intermodalité en gares
 - Valorisation des spécificités naturelles, patrimoniales territoriales

• Objectifs de la mission

- Définir un programme de mise en œuvre
- Accompagner la collectivité sur un ensemble d'actions en complément de la partie liée à l'infrastructure (services, entreprises, communications)

• 3 phases d'études :

• 1 tranche ferme

- **1. Le diagnostic**
- 2. L'élaboration des propositions
- 3. Intégration dans la politique globale

Septembre → Décembre 2012

Janvier → Mars 2013

Mars 2012 → Juin 2013



2. CADRAGE SUR LES BESOINS DES MODES ACTIFS

LE PIÉTON DANS L'ESPACE

- Rappel sur la réglementation
 - Loi du 11 février 2005
- La marche, deuxième mode de déplacements en ville
 - 20 à 30% des déplacements
- Les besoins des piétons

La liberté de déplacement

La sûreté, la sécurité et l'agrément des itinéraires

Des liaisons pratiques

- Il existe des besoins spécifiques liés à certains piétons

Les personnes âgées

Les enfants

Les Personnes à Mobilité Réduite

- Mais également des usages loisirs avec des besoins légèrement différents

Rappel L'arrêt et le stationnement des véhicules sur les trottoirs sont interdits en vertu de l'article R.417-10 du Code de la route



Un trottoir encombré nuit au confort des déplacements des piétons ainsi qu'à leur sécurité lorsqu'ils sont obligés de descendre sur la chaussée.



dessin A. ARMENI / architecte / Certu

Les différents types de piétons

LE CYCLISTE DANS L'ESPACE

- Quelques notions de dimensions



- Largeur nécessaire des aménagements cyclables
 - 1,5 mètres pour un aménagement monodirectionnel
 - 3 mètres pour un aménagement bidirectionnel

Rappel Le cycliste est un usager avec un véhicule non-motorisé qui doit circuler sur la chaussée (sauf enfant de moins de 8 ans accompagné)



Espace de sécurité = 2m50



LES BESOINS DES CYCLISTES

- Les 5 besoins fondamentaux des cyclistes

Un itinéraire sécurisé

Un itinéraire cohérent

Sans détour inutile

Un itinéraire attractif

Un itinéraire confortable

- Mais également des usages loisirs avec des besoins légèrement différents
 - *→ Différentes cibles d'usager à prendre en compte: des pratiques, des besoins et des aménagements différents*

UTILITAIRE



LOISIRS



SPORTIFS



CYCLOTOURISTES



Principales cibles identifiées : les usagers utilitaires et usagers de loisirs (remise en selle) , pour s'assurer d'un développement de la pratique le plus large possible



LES AUTRES MODES DOUX : UN USAGE LOISIRS

• Les rollers / trottinettes

- L'usage
 - Vitesses importantes (proches de celles des cyclistes).
 - En milieu urbain un roller est considéré comme un piéton
- Les besoins
 - L'utilisation de voies vertes avec un niveau de roulabilité très bon (asphalte)
 - Possibilité d'événementiel avec utilisation de la voirie publique, « rando roller »

• Les Chevaux

- L'usage
 - Un usage principalement concentré en forêt de Sénart ou sur des espaces loisirs et lien avec les centres équestres.
- Les besoins
 - une préférence pour un revêtement naturel (plutôt qu'un enrobé)
 - sur la route, un positionnement sur la chaussée plutôt que sur les trottoirs (mode à part entière)
 - une utilisation par portion d'aménagements cyclables / piétons (en général, tolérée par les communes concernées)
 - Un fonctionnement en autarcie sur le territoire
- **Attention avec la cohabitation avec les cyclistes, les chevaux peuvent être surpris de l'arrivée d'un cycliste.**

Rappel Les patineurs ont un statut assimilé à celui des piétons, ils ne sont pas encore considérés comme un moyen de transport



LES TYPES D'AMÉNAGEMENT CYCLABLES

La Séparation des trafics



La piste cyclable



L'aire piétonne



La voie verte

La Cohabitation séparée



La bande cyclable



Le double-sens cyclable

Le Partage de la route



La voie bus/vélo



La zone 30



La zone de rencontre

LES TYPES D'AMÉNAGEMENT PIÉTONNIERS

La Séparation des modes



Le trottoir



L'aire piétonne



La zone 30



La voie verte

Le Partage de la route



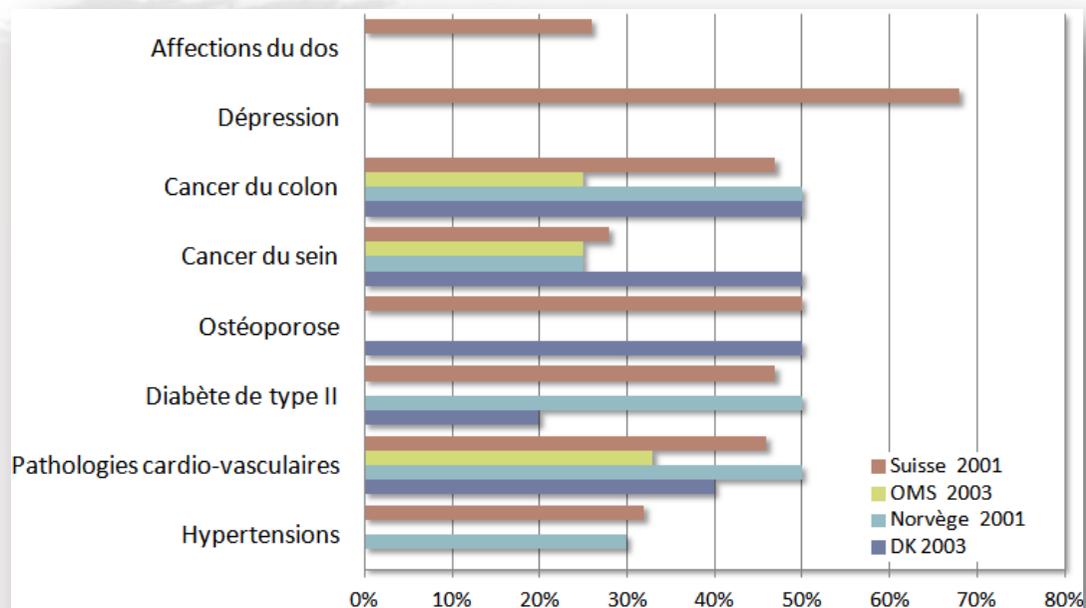
La zone de rencontre

LES BONNES RAISONS D'UTILISER LES MODES DOUX AU QUOTIDIEN

- La flexibilité
- La fluidité
- La santé
- La sécurité
- L'impact économique

+ La mobilité douce, un moyen simple pour arriver aux 30 minutes d'activité physiques quotidiennes recommandées par l'OMS. Permet d'inclure cette pratique dans les transports sans impacter sur le planning quotidien des ménages.

5 997 € Coût annuel d'une **voiture** en Ile-de-France en 2011
590 € coût annuel d'un **abonnement transport** zones (zones 4-5) en IdF
200 € Coût annuel d'un **vélo** personnel



Pourcentage de réduction du risque de différentes pathologies avec une activité physique modérée, source *L'économie du vélo 2009*

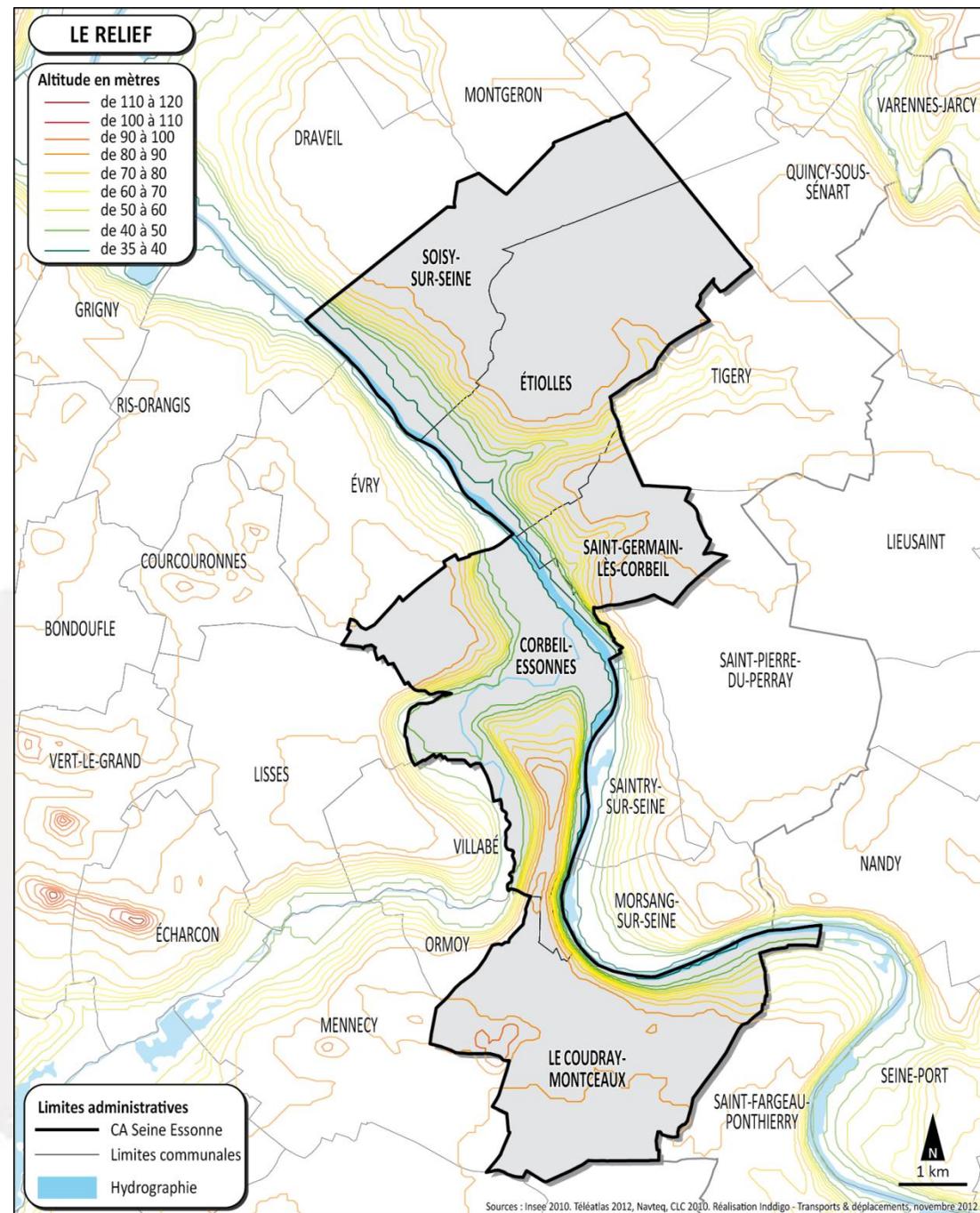


3. ANALYSE TERRITORIALE



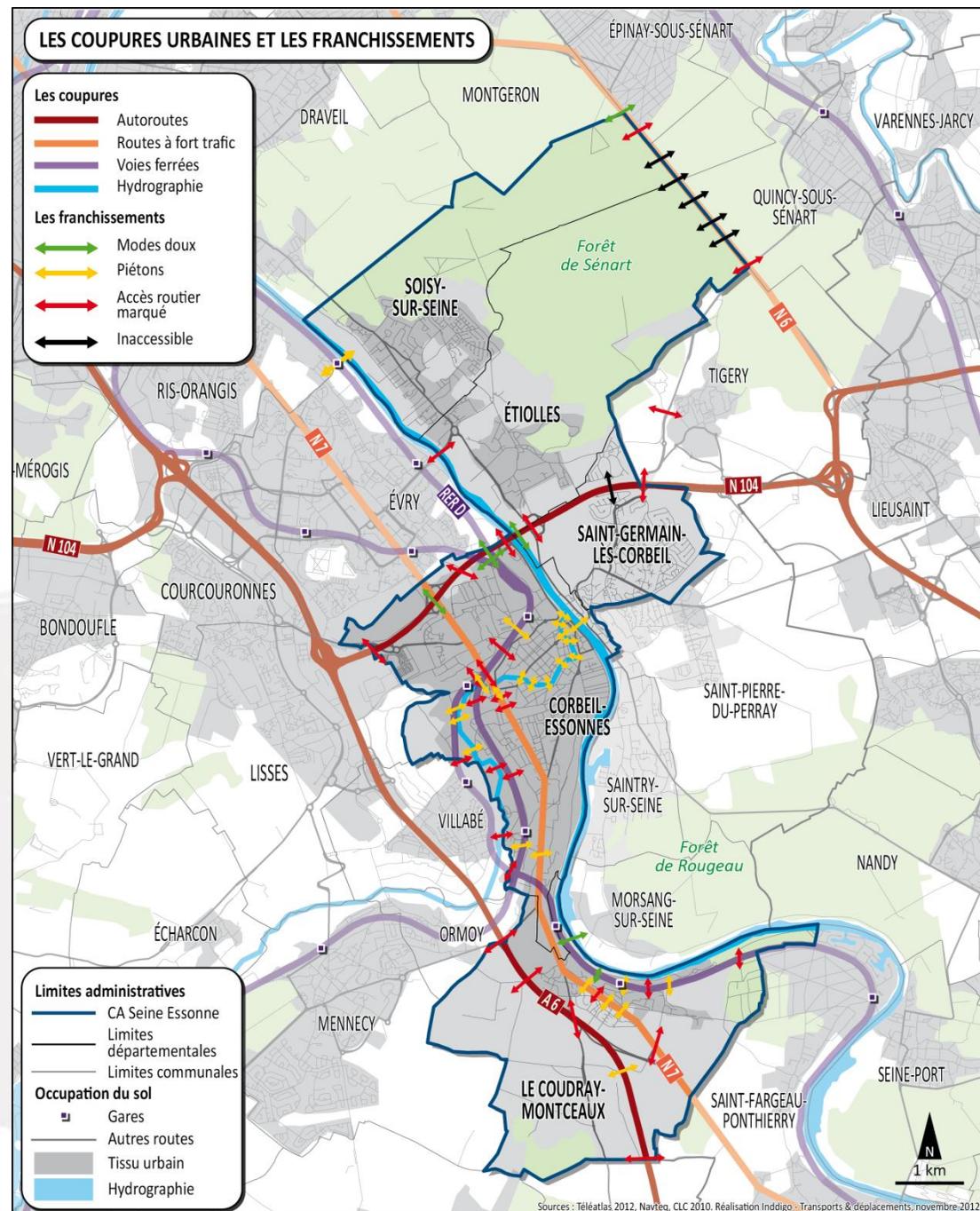
RELIEF

- Un relief marqué sur le territoire
 - Deux vallées se croisant à Corbeil-Essonnes
 - La Seine avec des coteaux marqués sur tout le territoire
 - L'Essonne qui crée sur Corbeil une seconde coupure de relief Est – Ouest entre les différents quartiers
 - Des difficultés pour les modes doux et principalement pour les vélos certaines voies ont des pentes marquées (environ 50m de dénivelé)
 - La pratique du vélo reste toutefois possible sur le territoire
 - Certaines gares de RER sont complètement isolées en terme de relief
 - Le Plessis Chênet et Le Coudray-Montceaux, orientées vers la rive droite de la Seine



PRINCIPALES COUPURES DU TERRITOIRE

- L'analyse des coupures fait ressortir une disparité de traitement en faveur des modes doux suivant les axes
 - **La Seine** peu de traversées mais celles-ci sont plutôt favorables aux modes doux
 - **L'Essonne** de très nombreuses traversées avec des passerelles piétonnes
 - **Le RER** des traversées régulières pour lesquelles il faudrait améliorer les perméabilités modes doux
 - **La Francilienne**, peu de traversées et très peu sont adaptées aux modes doux. Barrière infranchissable vers Evry et Saint Germain-les-Corbeil, ainsi que l'A6
 - **La RN6** en forêt de Sénart coupure importante au Nord-est du territoire
 - **La RN7** un contexte urbain une perméabilité des modes doux à améliorer





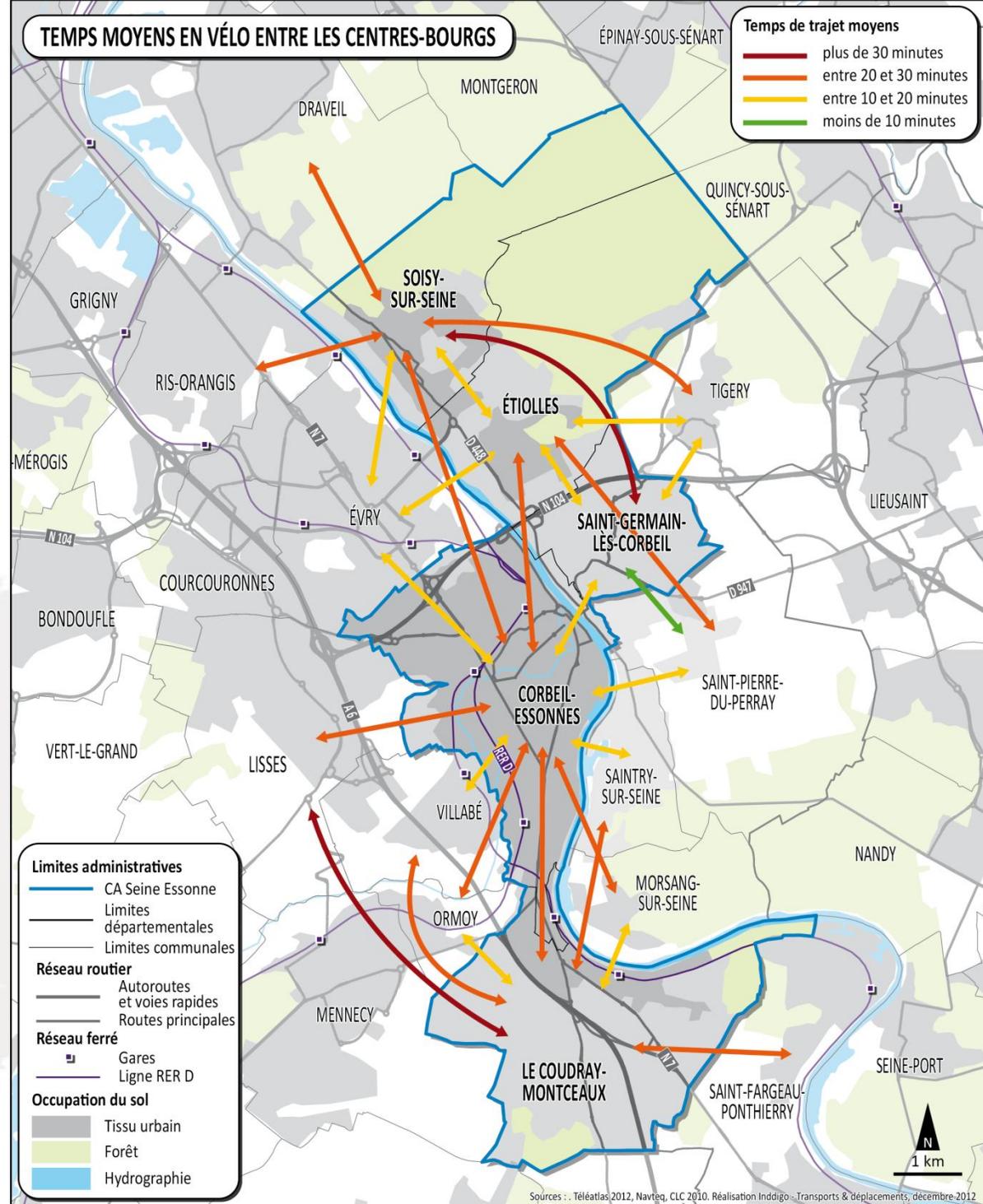
4. ANALYSE DE LA DEMANDE POTENTIELLE

DIMENSIONS DU TERRITOIRE

- Les distances entre les centres bourgs des communes de l'agglomération sont assez longues
 - Temps moyen de déplacement à vélo entre les centre-bourgs de l'agglomération : 29 min

→ Enjeu de développement de la pratique utilitaire en liaison avec les intercommunalités voisines, et notamment les pôles d'Evry et de Villabé notamment sur les traversées de la Seine

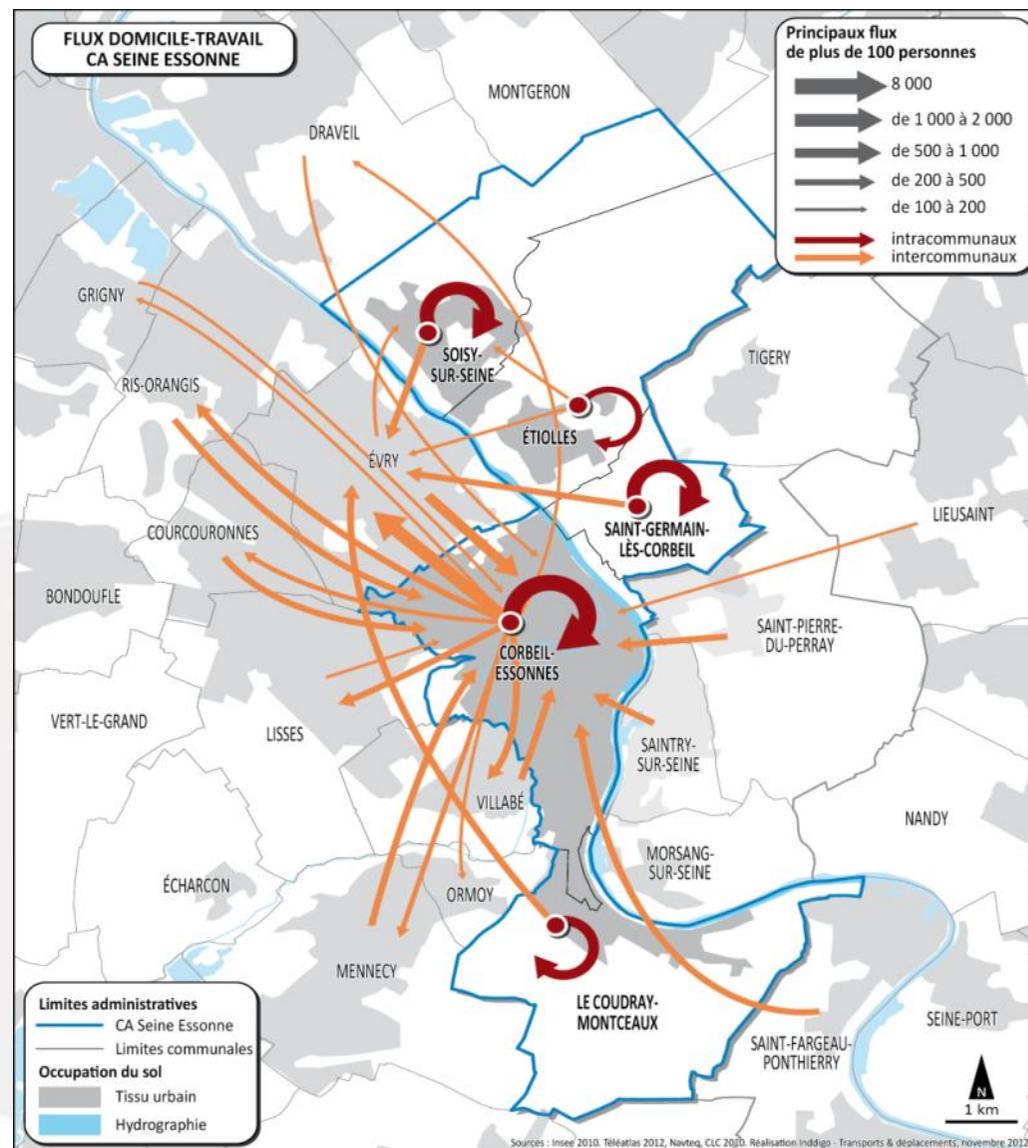
→ Enjeu de développement d'une pratique plus orientée « loisirs » / « promenade » en traversée de l'agglomération



LES MIGRATIONS ALTERNANTES : FLUX DOMICILE - TRAVAIL

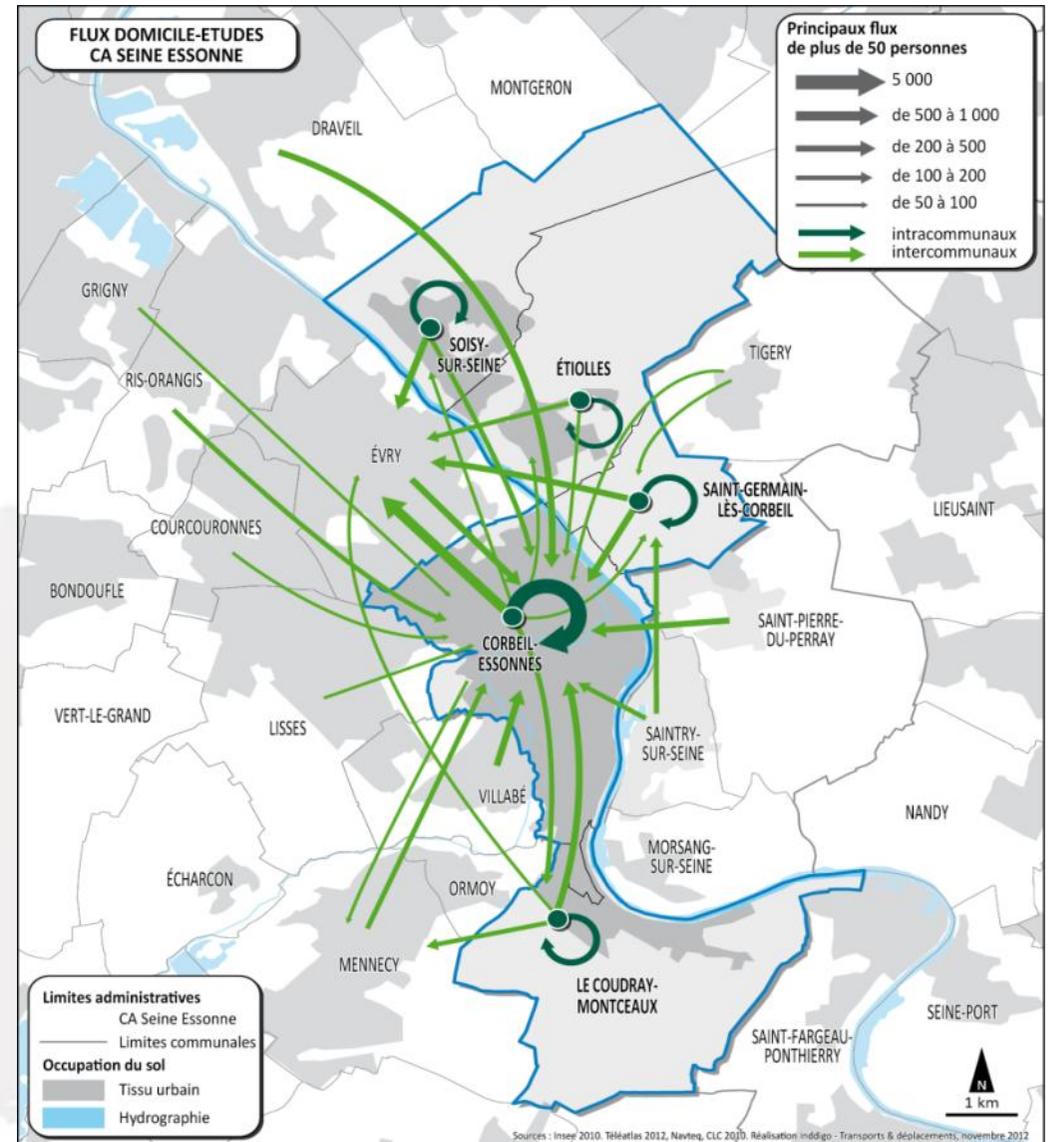
- Une attraction forte de la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne
 - Parmi les déplacements domicile-travail
 - 19,3% sont internes à l'agglomération
 - 16,1% sont à destination des communes de la CAECE proche, et notamment
 - 7% vers Evry
 - 1% vers Villabé
- Des échanges internes à chaque commune, mais peu de déplacements entre les communes de l'agglomération
 - 85% des déplacements internes à l'agglomération se font à l'intérieur de chaque commune

Enjeu d'amélioration des liaisons cyclables en lien avec la CAECE, mais également de développement d'un maillage cyclable interne à chaque commune.



LES MIGRATIONS ALTERNANTES : FLUX DOMICILE - ÉTUDES

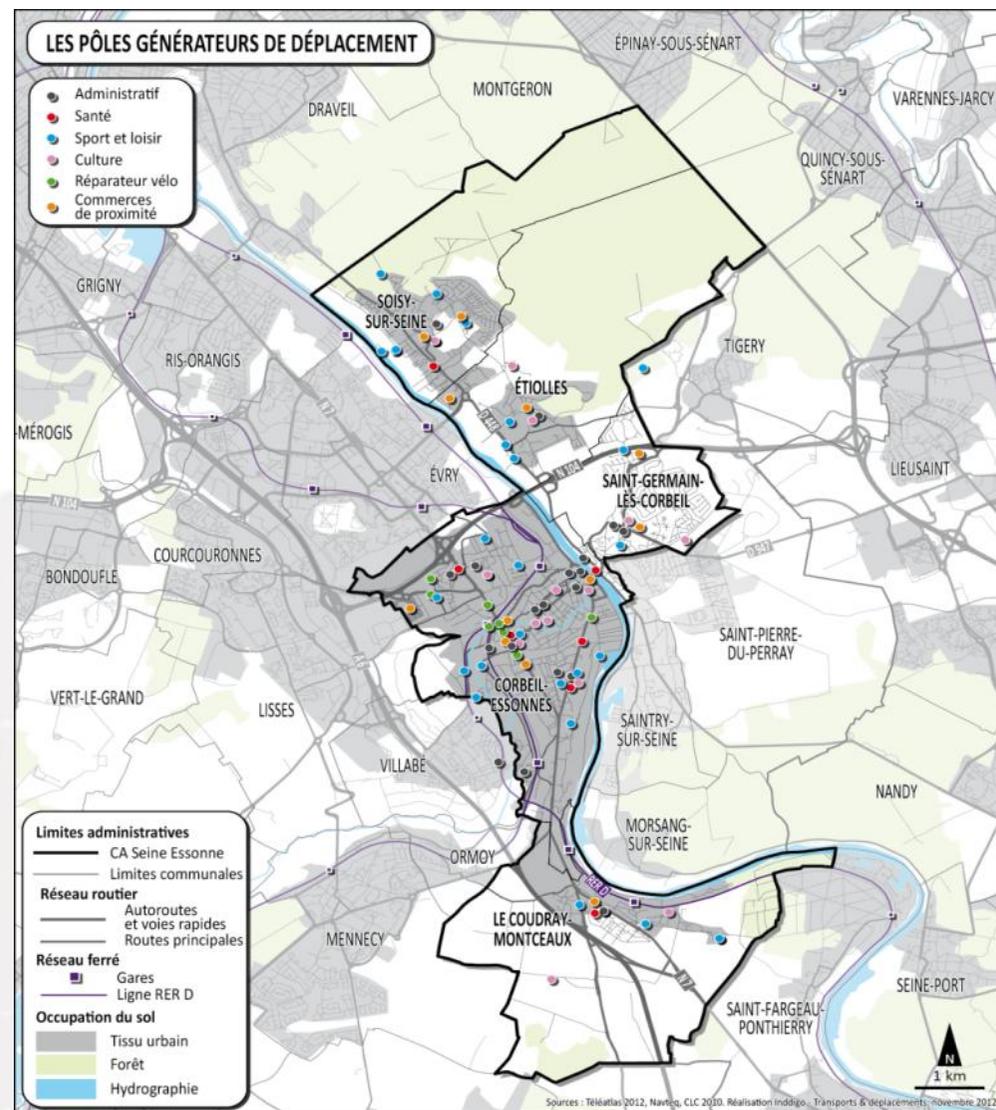
- Déplacements majoritaires au sein de chaque commune
 - Enjeu principal : améliorer l'accessibilité aux établissements scolaires (marche à pied et vélo)
- Corbeil-Essonnes: principal pôle d'enseignement des scolaires dans des proportions similaires à Evry
 - Des distances entre Corbeil et les autres communes supérieures à 3 km et pour lesquelles il est donc difficile de développer la pratique cyclable.
- Plusieurs liaisons intercommunautaires principales:
 - De Corbeil-Essonnes vers Evry
 - Des autres communes vers Evry



Enjeu d'amélioration des liaisons cyclables interquartiers sur Corbeil-Essonnes, et vers Evry.

LOCALISATION DES PÔLES GÉNÉRATEURS DE FLUX

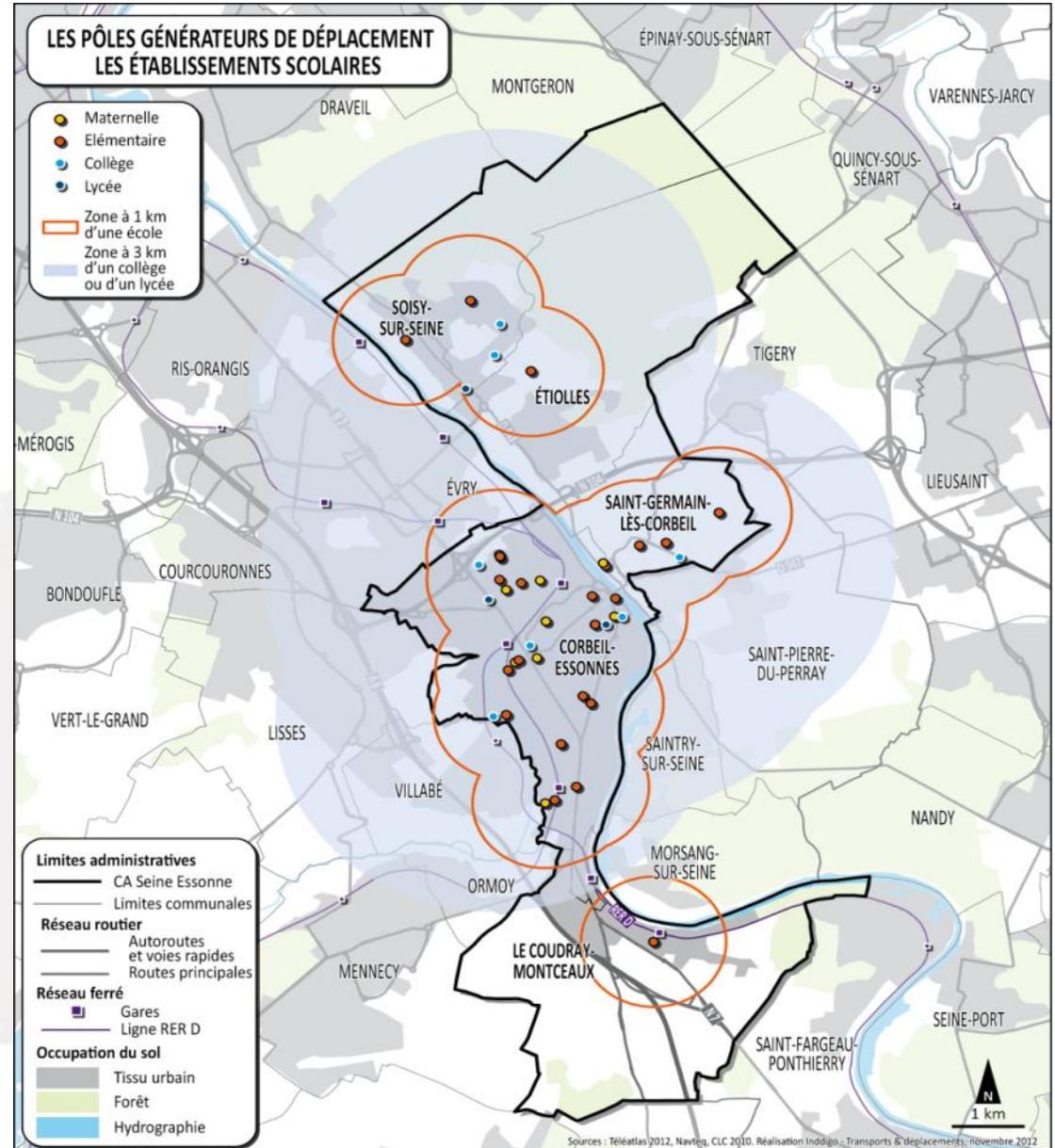
- Une diversité de services de proximité localisés au sein de chaque commune
- Des liaisons internes à ces groupes de pôles générateurs pour lesquelles il faut favoriser la « marchabilité » des axes routiers
- Les pôles générateurs sont pour la plupart regroupés dans un rayon de 3 km favorable à la pratique cyclable





APPROFONDISSEMENT SUR LA PROBLÉMATIQUE SCOLAIRE

- Les scolaires constituent une cible privilégiée d'usagers potentiels
 - L'apprentissage de la pratique vélo le plus tôt possible est un point important
 - Les distances entre les écoles primaires et les lieux d'habitation des élèves sont très pertinentes pour les modes doux.
- Un stationnement inadapté et peu utilisé
- Peu de sensibilisation à la pratique des modes doux
 - Voiture encore majoritaire pour les courtes distances
- Quelques enjeux de sécurité aux abords des établissements évoqués





L'OFFRE DE TRANSPORTS

L'ACCÈS AUX GARES

- 5 gares RER sur l'agglomération
 - 4 gares RER à proximité
 - Des disparités importantes de desserte suivant les gares.
- Une chalandise vélo élargie
 - La majorité du territoire est située à moins de 3km d'une gare
 - Les gares d'Evry et de Villabé sont fortement orientées vers le territoire de la Communauté d'Agglomération Seine-Essonne
- Des discontinuités d'accès



Gare du Plessis-Chesnet - Nord



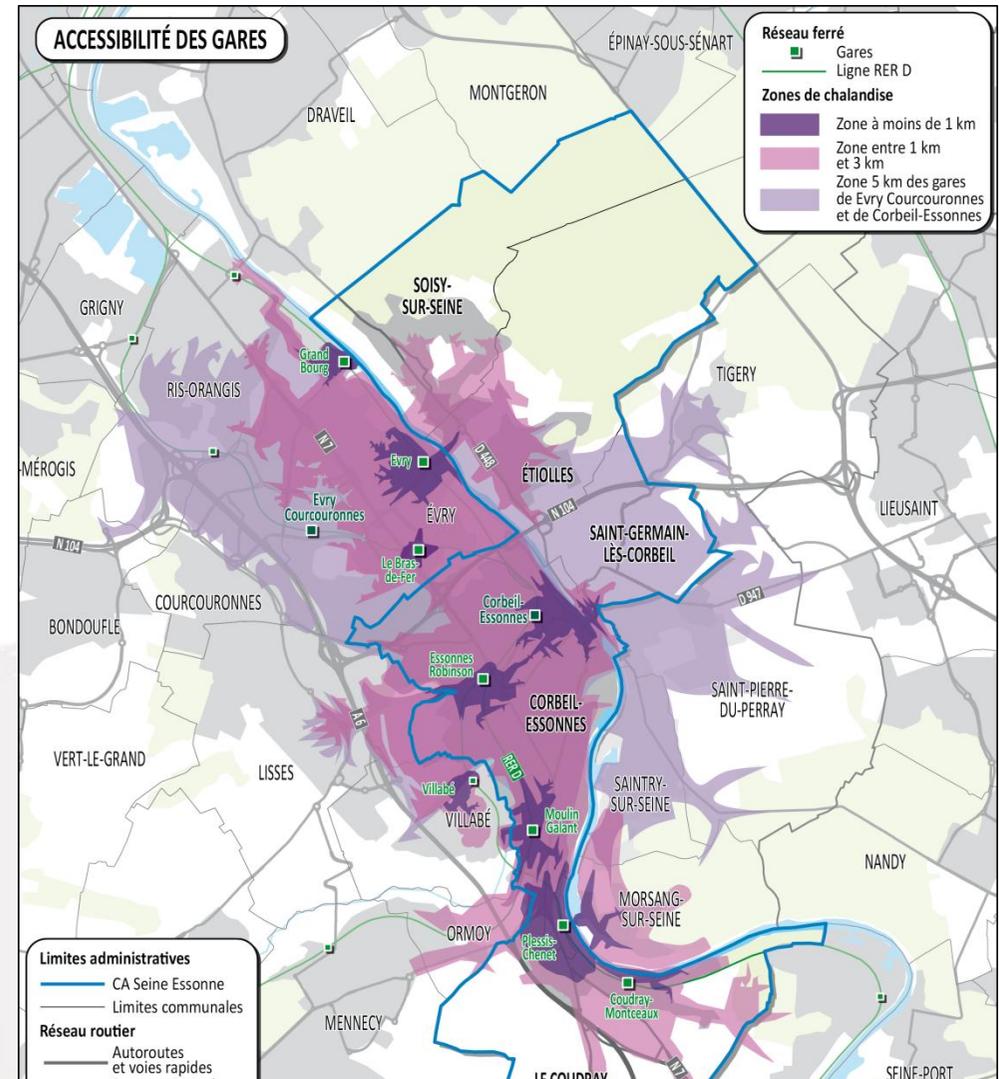
Gare du Plessis-Chesnet - Sud



Gare du Coudray-Montceaux - Nord



Gare d'Essonnes-Robinson

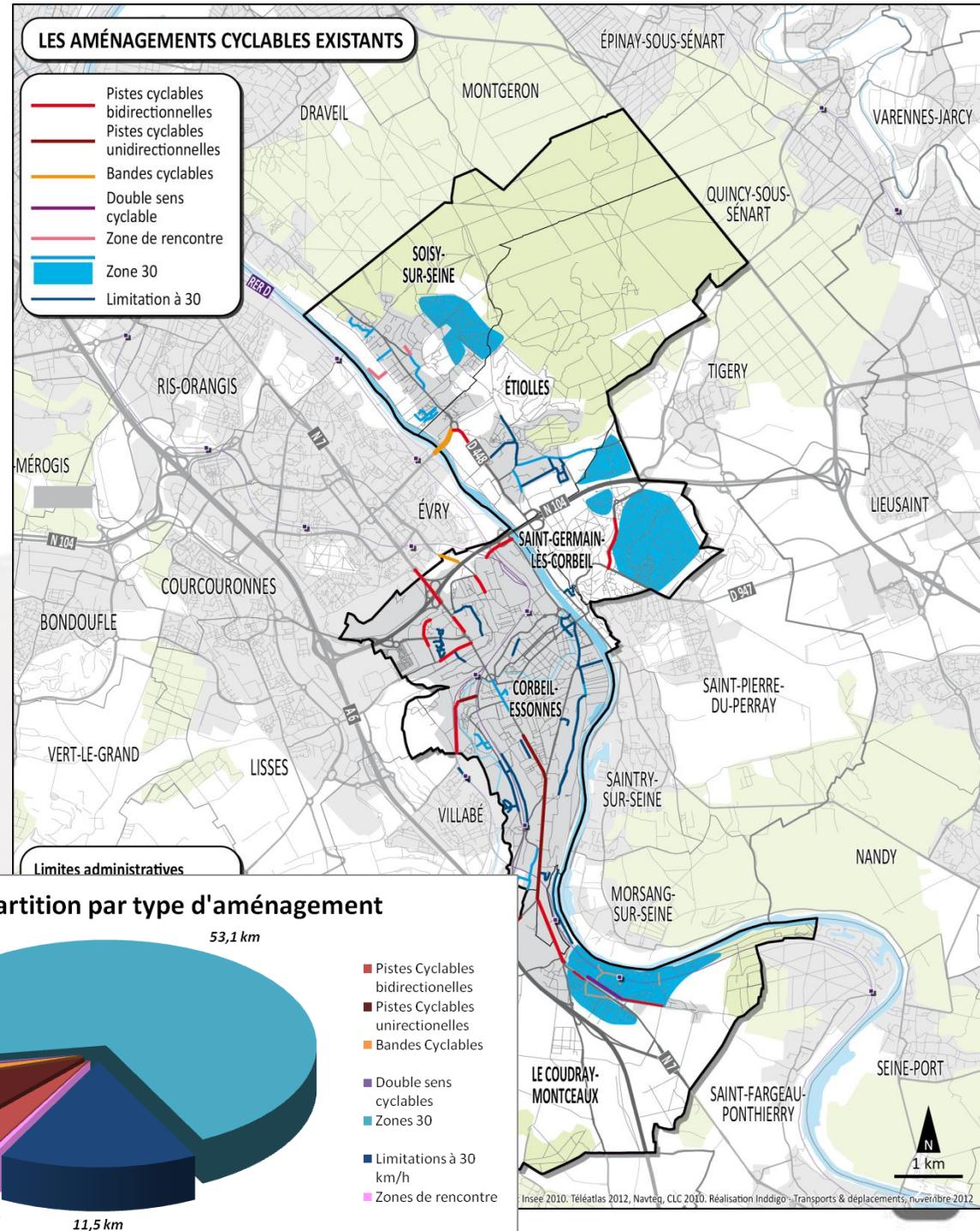




5. ANALYSE DE L'OFFRE CYCLABLE ET PIÉTONNE ACTUELLE

LES AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

- Un réseau structurant d'aménagements cyclables peu identifié
 - Un peu moins de 11 km de pistes et bandes cyclables pour un linéaire de voirie total de 550 km
- Une stratégie d'apaisement des quartiers résidentiels
 - zones 30 importantes à Soisy-sur-Seine, Etioilles et Saint-Germain-lès-Corbeil (51 km de voirie au total)
 - Deux zones de rencontre à Soisy-sur-Seine
- De nombreux sentiers piétons
 - Deux secteurs avec des linéaires d'aménagements importants : La forêt de Sénart et les Bords de Seine
 - Des axes piétons traversent également certains quartiers et permettent une perméabilité



Un manque de continuité et de lien entre les différents aménagements cyclables

RETOURS QUALITATIFS SUR LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS

• Les bandes cyclables

- Aménagement peu présent sur le territoire
- Aménagements existants de qualité
 - Largeur confortable (1,5m)
 - Bonne continuité de l'aménagement en intersection (pictogrammes dans la traversée) permettant une bonne visibilité de l'aménagement
- Bon traitement des entrées/sorties de bandes cyclables
- Bande cyclable en accès de la station Véligo non jalonnée et peu lisible



Rue Strathkelvin- Corbeil-Essonnes



Gare de Corbeil-Essonnes



Rue Strathkelvin- Corbeil-Essonnes

RETOURS QUALITATIFS SUR LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS

• Les pistes cyclables

- Plusieurs axes majeurs bordés par une piste cyclable (RN7, RD26, RD33, RD448...)
- Points de vigilance :
 - Revêtement parfois dégradé (risque de chute),
 - Signalisation horizontale effacée (Confusion entre trottoir et piste cyclable)
 - Potelets de restriction d'accès mal positionnés entraînant un risque de chute.
 - Entrées/sorties d'aménagements peu sécurisées



Av. P.Maintenant – Corbeil-Essonnes



D33 – Saint-Germain-lès-Corbeil



D448 – Etiolles



RN7 – Corbeil-Essonnes



Boulevard Jean Jaurès – Corbeil-Essonnes



RN7 – Le Coudray-Montceaux



Avenue Strathkelvin – Corbeil-Essonnes

RETOURS QUALITATIFS SUR LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS

- Les zones 30
 - Des contrastes dans les aménagements
 - Points de vigilance :
 - Certaines zones n'ont pas suffisamment d'infrastructures permettant d'apaiser la circulation et de casser la vitesse des voitures.
 - Des incohérences dans la signalétique verticale (redondance de l'information). Des entrées et sorties de Z30 pas toujours signalées



Rue des Francs Bourgeois – Soisy-sur-Seine



Rue des Chevreux – St-Germain-lès-Corbeil



Rue Saint Spire – Corbeil-Essonnes



Rue des Verts domaines – Le Coudray Montceaux

RETOURS QUALITATIFS SUR LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS

- Les zones de rencontre
 - Aménagement visible uniquement sur Soisy-sur-Seine
 - Bonne cohérence entre réglementation et aménagement
 - Attention à la visibilité de la signalisation verticale
 - Solution efficace et réglementaire pour garantir une circulation tous modes en l'absence de trottoirs



Rue du Port – Soisy-sur-Seine



Allée des Tilleuls – Soisy-sur-Seine

RETOURS QUALITATIFS SUR LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS

• Les doubles sens cyclables

Rappel de la réglementation, depuis 2010 les double sens cyclables sont obligatoires en Z30 dans les sens uniques (sauf arrêté contraire de l'autorité compétente)

- Un seul exemple sur le territoire de ce type d'aménagement.
- La rue sélectionnée est tout à fait pertinente cependant la signalétique n'est pas la bonne
 - Signalétique verticale à remplacer par celle qui est réglementaire
 - Au sol suivant la configuration des pictogrammes ou des bandes cyclables sont à implanter

A noter la nécessité d'identifier et de sécuriser les double-sens cyclable dans les rues à sens unique



Rue des écoles - Le Coudray Montceaux



Rue Pablo Picasso – Corbeil-Essonnes

RETOURS QUALITATIFS SUR LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS

• Les intersections et traversées

- Eviter les bandes cyclables à l'intérieur des giratoires
 - Préférer la réduction de la largeur de l'anneau et la sécurisation des entrées sorties (« bananes » et îlots séparateurs)
- Attention aux insertions directement dans le giratoire
 - Angle de vue réduit avec la voie longeant la piste
- En carrefour à feux, attention à la confusion entre les traversées
 - Privilégier la réinsertion sur la voie en amont de l'intersection
 - Dans le cas contraire mettre en place des traversées distinctes piéton / vélo (passage piéton et pictogrammes accolés, gestion par R12 suffit)



Traversée vélo/ piéton non réglementaire



Bande cyclable et insertion sur l'anneau



Traversée en 2 temps pour les giratoires à fort trafic

LES BESOINS EN STATIONNEMENT

- Les besoins en stationnement exprimés par les usagers
 - Le stationnement "courte durée" : arceaux
 - *peu d'aménagement existants, une hétérogénéité sur le territoire. Enjeux d'amélioration des positionnements sur la chaussée. (plus de visibilité, pas de conflits avec les piétons)*
 - Le stationnement "moyenne durée" : arceaux couverts
 - *uniquement observé en gares, saturés sur certaines gares*
 - Le stationnement "longue durée"
 - *consigné Véligo en gare de Corbeil, un aménagement encore peu visible et connu des usagers. L'autre parc de stationnement est saturé*
 - *Les autres gares ne bénéficient pas de stationnement sécurisé*
 - Le stationnement dans les espaces privés
 - *à intégrer dans tous les nouveaux projets d'aménagements, mais également dans l'existant > arrêté R.111-14-2 et R.111-14-5 (20/02/2012)*



Corbeil-Essonnes



Soisy-sur-Seine



Le Coudray-Montceaux



Corbeil Essonnes



Corbeil-Essonnes

LES SERVICES COMPLÉMENTAIRES

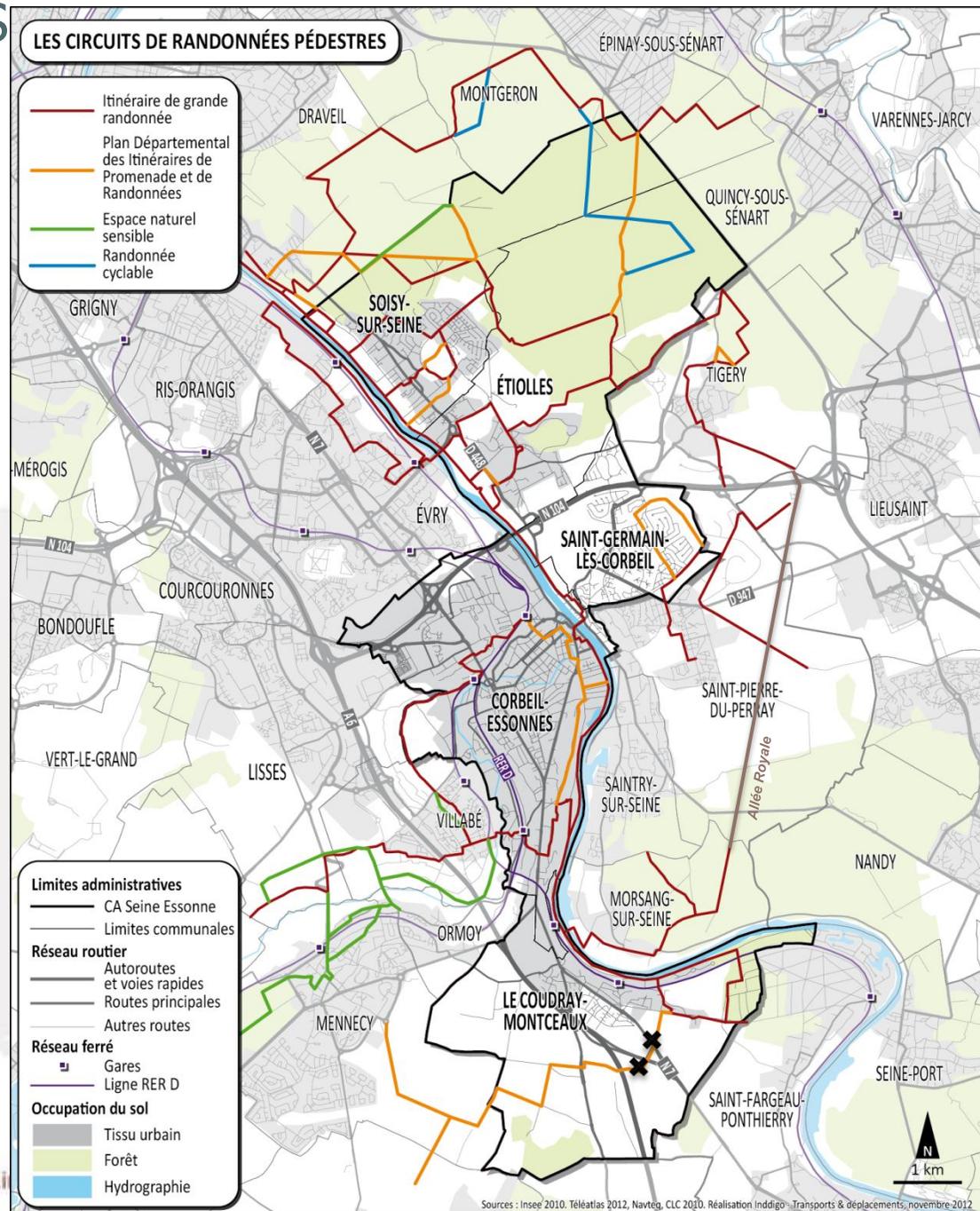
- Le jalonnement, un enjeu majeur
 - Améliorer la continuité et la lisibilité du réseau
 - > *besoin de jalonner les équipements importants et d'identifier des parcours sécurisés*
 - Communiquer sur la politique vélo > *pour rendre le réseau lisible*
 - Diriger vers des itinéraires sûrs > *et éviter les voies à fort trafic/dangereuses*
 - Découvrir les sites ou les itinéraires d'intérêt touristique
 - > *Des enjeux importants sur les itinéraires de la Seine et de l'Essonne*
- Les services complémentaires existants
 - Se procurer un vélo
 - > *Des vélocistes sur le territoire*
 - > *D'autres actions à développer auprès des entreprises*



Vélociste à Corbeil

LES ITINÉRAIRES DE RANDONNÉES

- Le territoire est traversé par un GR qui possède de nombreuses ramifications sur le territoire
- Des itinéraires de randonnées inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée
- En forêt de Sénart une boucle cyclable existante : lieu important de pratique et d'apprentissage.
- En complément des aménagements d'itinéraires existants en Forêt de Sénart et sur l'espace ENS des bords de Seine
 - Des aménagements très qualitatifs pour certains avec des dispositifs de restrictions d'accès aux véhicules motorisés
- Une pratique existante vers la forêt de Rougeau
- La principale coupure du territoire pour la randonnée : la francilienne
 - À noter également le PDIPR interrompu par la N7 et la N337 au sud du Coudray-Montceaux



RETOURS QUALITATIFS SUR LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS

• Les sentiers et passages

- Accessibilité piétonne mais non compatible vélo et PMR
 - Faible largeur (1m à 1m20 en moyenne de façade à façade)
 - Revêtement non adaptés (Terrain naturel)
 - Obstacles infranchissables (marches escaliers, barrières)
 - Pentes discriminantes >10%)
- Sentiers non entretenus, difficilement praticables
 - Élagage nécessaire
 - Déchets végétaux ou ménagers
 - Certains sentiers restent dangereux (Sentier des Hauts Vignons)



Sentier des Longaines - Corbeil-Essonnes



Ruelle des Hauldres – Etioilles



Ruelle des vignes - Soisy sur seine

RETOURS QUALITATIFS SUR LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS

- Les sentiers et passages
 - Des sentiers en périphéries plus larges et permettant des liaisons loisirs
 - Accès forêt de Sénart
 - Bords de Seine et d'Essonne (existants et projets en cours)
 - Des liaisons piétonnes en cœur de quartier facilement mutualisables pour les vélos
 - Revêtement lisse
 - Largeur ponctuellement à conforter



Sentier piétonnier -Le Coudray-Montceaux



Rue de la planchette – Corbeil-Essonnes



Quai de l'Essonne – Corbeil-Essonnes

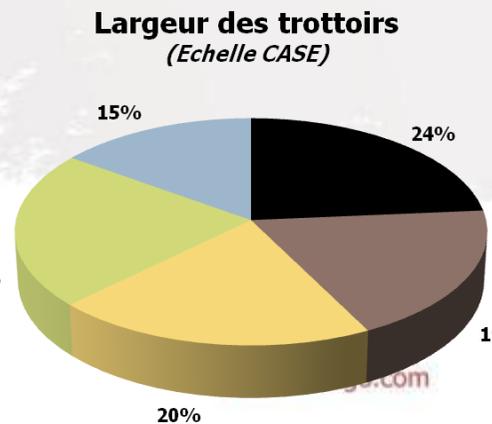
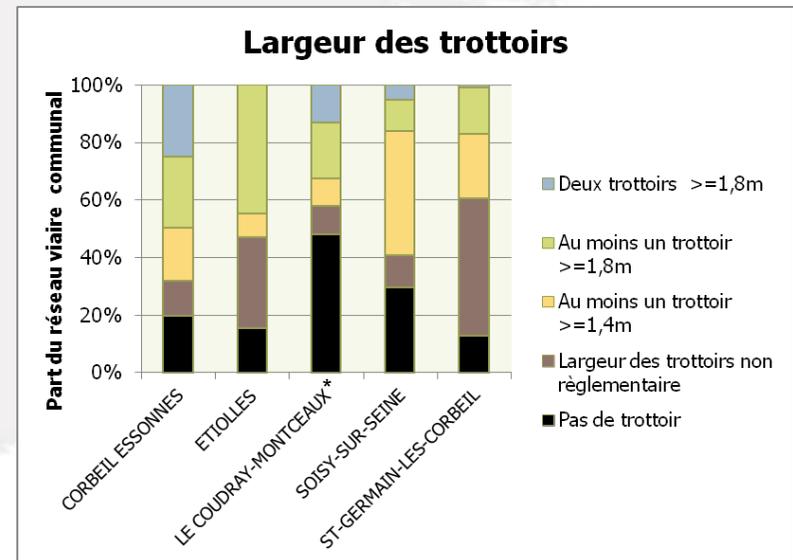
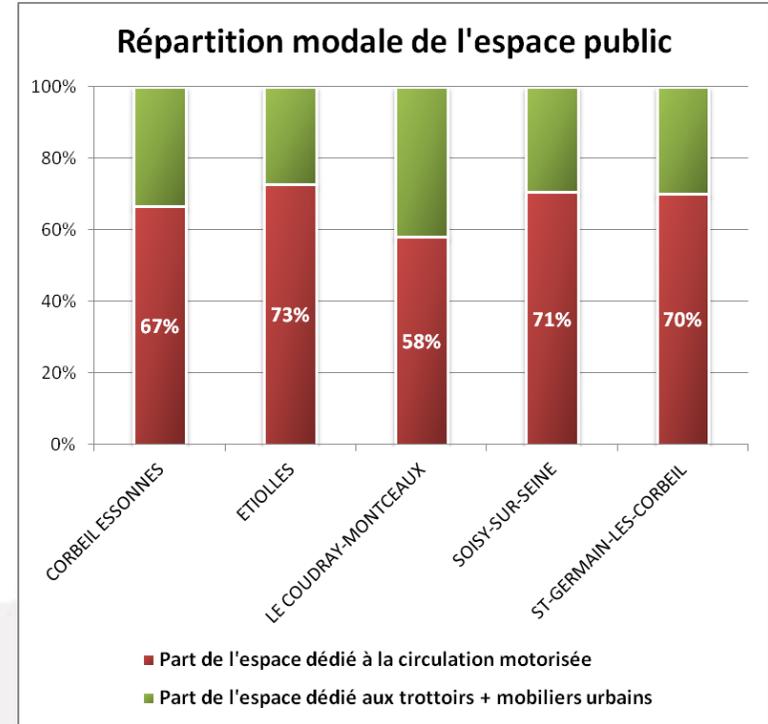


Rue de la Forêt de Sénart - Soisy sur seine

LES AMÉNAGEMENTS PIÉTONS EXISTANTS

- Près de la moitié du linéaire de trottoirs n'est dimensionné pour le passage des PMR
 - 43% du linéaire de voirie sans trottoir ou avec des trottoirs trop petits.
 - moins de 600m de zones de rencontre
 - Ceci ne prend pas en compte les contraintes d'encombrement du trottoir
- 2/3 de l'espace public réservé à la circulation motorisée
 - Taux d'utilisation de la voiture particulière: 66% et autour de 50% pour les déplacements intracommunaux (source EMD 32008)

Une réflexion à mener vers un nouveau partage de la voie qui passe autant par l'aménagement que la réglementation



* nota: le réseau viaire au Coudray-Montceaux comporte un linéaire conséquent hors agglomération

RETOURS QUALITATIFS SUR LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS

• Trottoirs

- Attention: trottoirs peints non réglementaires
 - Préférer la gestion en zone de rencontre
- Largeur parfois non réglementaires
 - Rappel 1m40 mini hors obstacles, recommandation de 1,6m
- L'encombrement des trottoirs posent des problèmes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite
 - Mobilier urbain
 - Végétation non entretenue
 - Stationnement anarchique
 - Occupation ponctuelle (pancartes, poubelles)
- Un manque de traversées accessibles (avec bateaux et bandes podotactiles)



Trottoir peint



Confusion trottoir piste cyclable



Exemples d'encombrement des trottoirs



Trottoir étroit

Une stratégie d'amélioration des aménagements piétons :

- en lien avec les aménagements vélos
- en priorisant la sécurisation des pôles générateurs

RETOURS QUALITATIFS SUR LES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS

• Les écluses et passerelles

• Passerelles sur l'Essonne:

- traversée interdite aux vélos (Gardes corps un peu bas, et largeur parfois limitées)
- Traversée à niveau, facilitant le passage des PMR (...et également des vélos)



Rue du trou patrix – Corbeil-Essonnes



Rue des remparts – Corbeil-Essonnes

• Ecluses sur la Seine

- Ecluse du Coudray-Montceaux équipée pour la traversée des cycles
 - rampe d'accès à la passerelle et ascenseur
- Projet de sécurisation de l'écluse de Soisy
 - Actuellement inaccessibles aux PMR et aux cycles une des rampes d'accès étant fermée



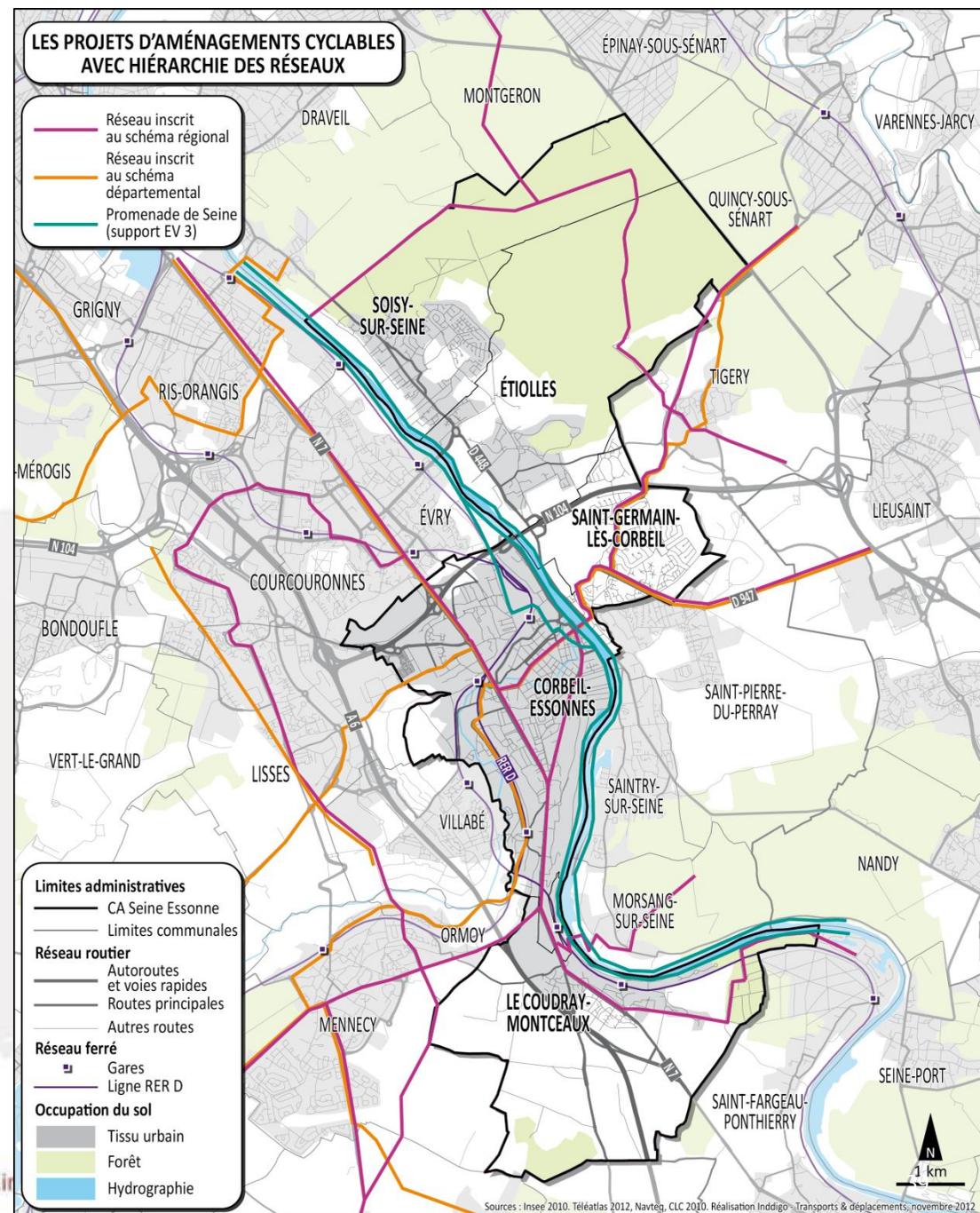
Passerelle sur l'écluse –
Soisy-sur-Seine



Passerelle sur l'écluse -
Le Coudray Montceaux

LES PROJETS SUR LE TERRITOIRE

- Aménagements sur le territoire
 - Des axes inscrits au SDDCD de l'Essonne qui ne sont pas encore aménagés
 - Projet de la promenade de Seine : aménagements prévus sur les 2 rives de la Seine de chemins piétons et vélos
 - Mais un seul inscrit dans le cadre de l'Eurovéloroute 3
 - Projets d'aménagements des berges de l'Essonne
 - Quelques discontinuités restent à traiter
- Aménagements à proximité
 - Schéma cyclable de la CA Evry-centre Essonne (2008)
 - Finalisé mais non financé
 - Schéma centré sur les communes de l'agglomération (hors Villabé). Peu de connexion avec le territoire de l'Agglomération Seine-Essonne
 - Aménagements complémentaires issus du PDIE Bois Chalands/Clos au Pois
 - Schéma cyclable du SAN Sénart
 - Adopté en 1999
 - Boxes individuels sécurisés installés en gare de Lieusaint-Moissy
 - Schéma cyclable de Saint Fargeau
 - En cours d'aménagements





6. PREMIERS ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE

SYNTHÈSE DES ENJEUX : LE TERRITOIRE ET LA DEMANDE EN DÉPLACEMENTS

- Des liens forts avec la CAECE
 - Des temps de trajets pertinents à vélo (< 20 minutes)
 - Une concentration des déplacements domicile travail
- Des coupures urbaines contraignant les déplacements à l'intérieurs du territoire
 - Des infrastructures nombreuses, et un réseau hydrographique peu franchissable
 - Une bonne perméabilité de l'Essonne, facilitant les déplacements piétonniers (et PMR), mais pas les déplacements vélos
 - Un relief contraignant qui isolent certains secteurs (commune du Coudray-Montceaux et accessibilité aux gares notamment)
- De nombreux établissements répartis sur le territoire.
 - Une pratique de la marche en accès aux établissements déjà existantes et à renforcer
 - Une dynamique vélo à créer, principalement dans les collèges et lycées
- Intermodalité
 - De nombreuses gares de RER sur le territoire
 - Des situations très différenciées (qualité d'accès, de desserte, et fréquentation)
 - Un besoin de stationnement à renforcer et à adapter
 - Des cheminements à proximité peu mis en valeur

SYNTHÈSE DES ENJEUX : LES PIÉTONS ET LES EQUESTRES

• Les piétons

- Pour la pratique loisirs, les enjeux se concentrent surtout sur l'aménagement des bords de cours d'eau et l'accès aux zones boisées (forêt de Sénart et forêt de Rougeau principalement)
- Pour la pratique utilitaire
 - Trajets domicile école relativement sécurisés, à compléter
 - Accessibilité des centre ville parfois polluée par le stationnement VP et le mobilier urbain
 - Exception faite des cœurs de lotissements, des sentiers de cœur de villes difficiles d'accès et peu adaptés à une pratique utilitaire (inadaptés aux PMR)

• Les équestres

- Des itinéraires d'accès à la forêt peu conflictuels, un fonctionnement autonome sans besoin particuliers
 - Circuits courts ne nécessitant pas l'aménagement de haltes
- Aucun problème de cohabitation identifié avec les autres modes



SYNTHÈSE DES ENJEUX : LES DÉPLACEMENTS TOURISTIQUES ET DE LOISIR

- Des projets majeurs sur le territoire qui feront de la Communauté d'Agglomération Seine-Essonne un lien important entre deux itinéraires structurants en Ile-de-France.
- L'Eurovéloroute 3 est un des seuls itinéraires Européen directement connecté à Paris.
 - Il sera certainement prochainement inscrit dans les priorités du schéma national
- Le SIARCE maître d'ouvrage identifié sur les 2 axes principaux.
- Une position stratégique du territoire à 50km de Paris
- Principaux objectifs
 - Positionner le territoire comme lieu d'étape de l'EV3 et encourager le développement de l'offre touristique associée
 - Profiter des futurs aménagements pour les connecter à ceux déjà existants et valorisés sur le territoire : la forêt de Sénart.
 - Etre proactifs sur le développement rapide de ces deux itinéraires



SYNTHÈSE DES ENJEUX : L'OFFRE CYCLABLE / UNE DÉPENDANCE ENTRE AMÉNAGEMENT ET PRATIQUE

- Un objectif d'aménagement à réaliser
 - On peut établir un lien entre le linéaire d'aménagement cyclable existant et la pratique cyclable d'un territoire
 - Au-delà de 0,7 ml / hab, la part modale vélo peut atteindre rapidement les 3 %
 - A partir de 1,5 ml / hab on observe un décrochage de ce lien, d'autres facteurs sont nécessaires pour développer la pratique cycliste
 - Sur Seine Essonne, le linéaire cyclable est d'environ 0,16 ml / hab
 - Hors axes partagés, trottoirs cyclables, sentes, limitations à 30 ou zones 30 sans contre sens cyclables
 - A court terme, sécurisation et maillage du réseau existant + prise en compte d'une pratique utilitaire → objectif 0.7 ml/hab soit 35 km d'aménagements cyclables à créer
 - A moyen terme, prise en compte d'une pratique utilitaire (1,5 ml/hab) = 85 km d'aménagements cyclables à réaliser
- Une cyclabilité du territoire à renforcer
 - 12% du territoire actuel est « cyclable »
 - Linéaire d'aménagement cyclable et zones de circulation partagées
 - Un chiffre variable selon les communes (30% à Saint-Germain-lès-Corbeil, 15% à Soisy-sur-Seine* et au Coudray-Montceaux, 5% à Etiolles* et Corbeil-Essonnes)
 - Un objectif complémentaire: augmentation de la cyclabilité du territoire
 - Critères permettant de guider les propositions d'aménagement adaptées au profil (actuel et futur) de la voie: qualité de circulation, desserte, maillage, mutualisations possibles avec d'autres modes...
 - Enjeu à développer en phase suivante

* Les Chiffres sur Etiolles et Soisy-sur-Seine sont à relativiser au vu de linéaire important d'aménagement présents sur la forêt de Senart

SYNTHÈSE DES ENJEUX : LES SERVICES COMPLÉMENTAIRES

- Une offre de stationnement vélo à ses prémices, et à structurer
 - Enjeux: Développer l'offre sur l'espace public au niveau des pôles générateurs.
 - Travailler également sur une offre de stationnement sécurisé dans les parkings véhicules en ouvrage pour le stationnement nocturne ou résidentiel
 - Favoriser le stationnement résidentiel et sur le lieu de travail (bâtiments d'activités)
 - (cf. : Article 12 des PLU à revoir et Arrêté du 20 février 2012 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation)
 - Améliorer l'intermodalité,
 - Volume de l'offre sur la gare de Corbeil-Essonnes et sécurisation sur les autres gares
 - Faciliter le stationnement vélo sur les lieux d'études (universités, lycées, collèges)
 - Sécuriser le stationnement, améliorer la visibilité et communiquer
- Structurer une offre de services vélos pour toucher les clientèles à fort potentiel de développement : scolaires, étudiants, entreprises, touristes
 - Service de location/ réparation de vélo en gare
 - Maison du vélo
 - Elargir le champs d'activités (sensibilisation auprès des entreprises et collectivités) dans le cadre de Plans de Déplacement d'Entreprise par exemple
 - ...

SYNTHÈSE DES ENJEUX : LES SERVICES COMPLÉMENTAIRES

- Réaliser des opérations de communication par type de clientèle
 - Auprès des usagers (piétons et vélos), mais aussi des publics institutionnels
 - Développer des actions de sensibilisation sur le terrain auprès des cyclistes et automobilistes
- Développer le jalonnement cyclable (action commune entre les services vélos et la communication)
- Définir un référentiel commun des aménagements notamment aux intersections
 - En lien avec la charte départementale des circulations douces et la charte d'aménagement du SMITEC
- Lancer les expérimentations sur les tourne-à-droite vélo aux feux
 - Identifier les carrefours tests



7. SUITES DE LA MISSION





CALENDRIER DE LA MISSION

- **Phase 2 / Elaboration du schéma communautaire des circulations douces**
 - → Février-Mars 2013
 - Analyse de la cyclabilité
 - Construction du schéma d'intentions
 - → Groupes de suivi techniques avec les communes
 - Analyse multicritère des liaisons
 - Scénarios d'aménagements
 - → Groupes de suivi techniques avec les communes
 - Echanges avec les partenaires en comité technique
 - Validation en comité de pilotage
- **Phase 3 / Elaboration du plan d'actions**
 - → Juin 2013

○ Merci de votre attention

Vos interlocuteurs :

Louis BOULANGER

Mail : l.boulangier@inddigo.com

Tél. : 01.42.46.82.14

Nathalie PERIGAULT

Mail : n.perigault@inddigo.com

Tél. : 01.42.46.85.38

Clémence RACLOT

Mail : c.raclot@inddigo.com

