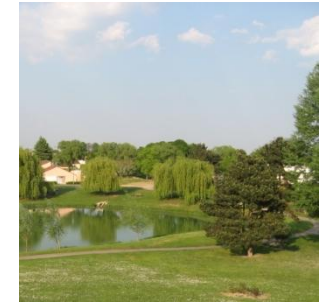




Transports et Mobilités

Atelier du 12 octobre 2011

Rappel des marges de manœuvre

Les éléments de programme
Combien ?



Donnée quantitative **arrêtée**

Le plan masse
Comment ?



Dimension qualitative **soumise aux discussions**

**Respecter le thème
des débats**

Ateliers de
concertation

Un dispositif de concertation

Un cycle de 4 ateliers
« ambitions durables »

- 21 septembre : *un quartier durable : une définition à construire ensemble*
- **12 octobre : *transports et mobilités***
- • 2 novembre : *environnement, énergies, biodiversité*
- • 23 novembre : *questions sociales et sociétales*

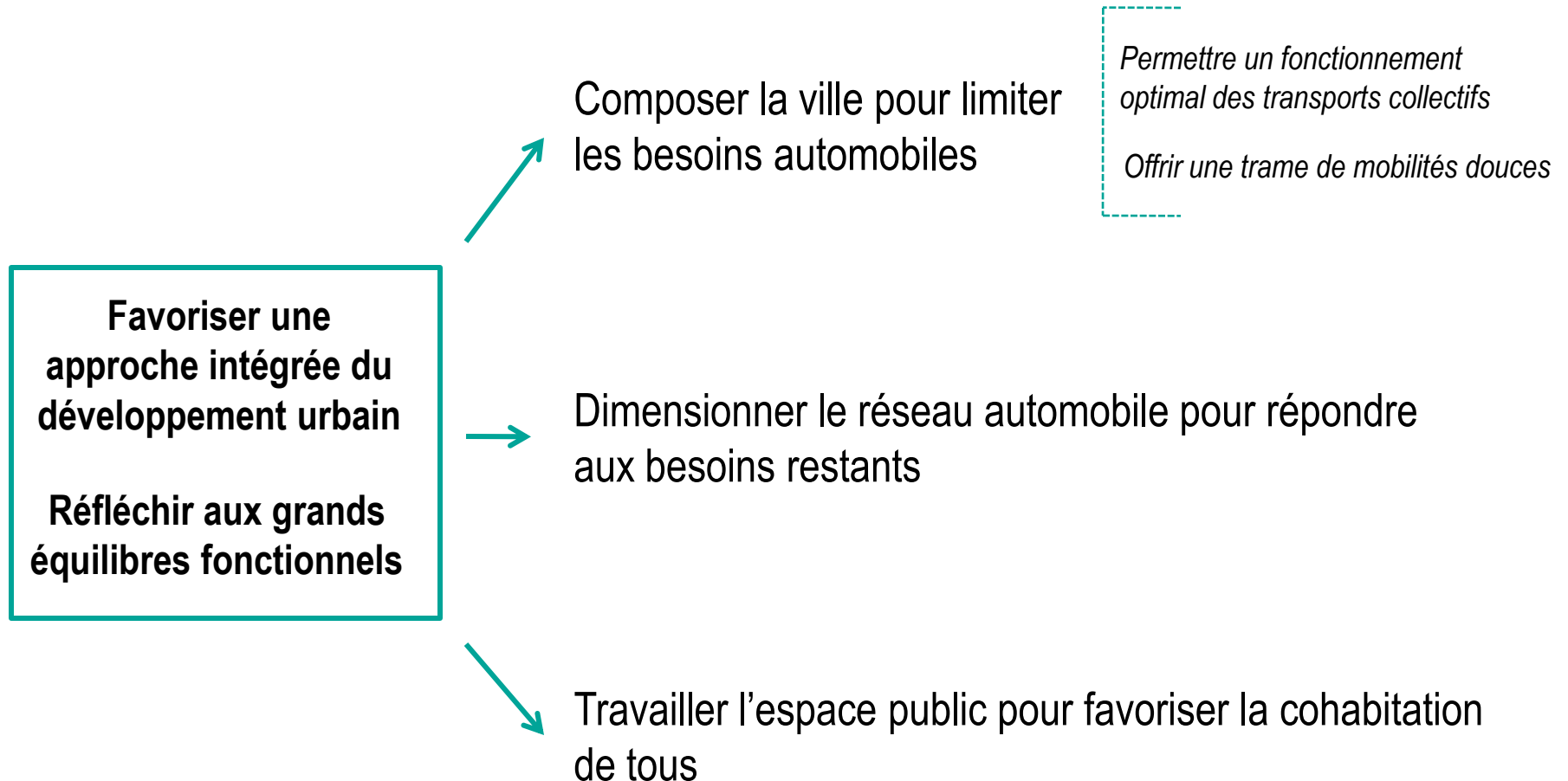
Un dispositif d'étude

Assistant à Maîtrise d'Ouvrage
« développement durable »

- choix du prestataire courant octobre
- mission sur trois ans

Comment penser la mobilité en 2025 dans un quartier durable ?

Comment penser la mobilité de 2025 dans un quartier durable ?



1. Favoriser le recours à d'autres modes de transports



À une large échelle : favoriser le développement des transports en commun



À l'échelle locale : création d'une trame d'itinéraires doux et paysagers pour les piétons et les cyclistes

1. Favoriser le recours à d'autres modes de transports

Développement des transports en commun



- Réflexion à mener à l'échelle du grand territoire / échelle CESO*
- Volonté de la CAECE de travailler sur la thématique « transports et déplacements » en partenariat avec la CAVO

* CESO : Centre Essonne-Seine-Orge qui compte sept intercommunalités
(Val d'Orge, Evry Centre Essonne, Seine Essonne, Portes de l'Essonne, Lacs de l'Essonne, Arpajonnais, Val d'Essonne)

1. Favoriser le recours à d'autres modes de transports

Développement des
transports en commun



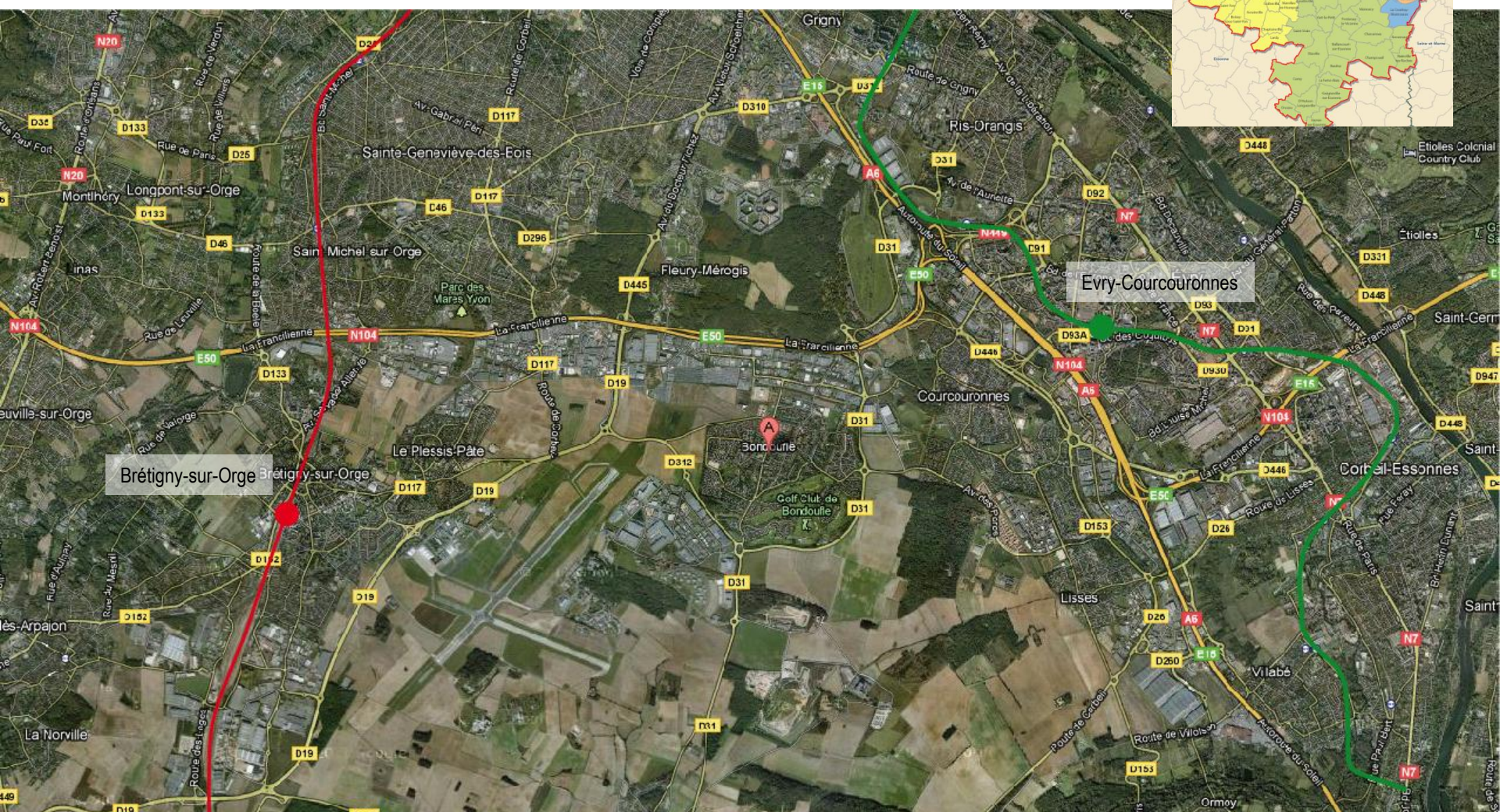
A l'échelle du grand territoire,
quelles sont les destinations
qu'il vous semble important de valoriser ?

1. Favoriser le recours à d'autres modes de transports

Développement des transports en commun

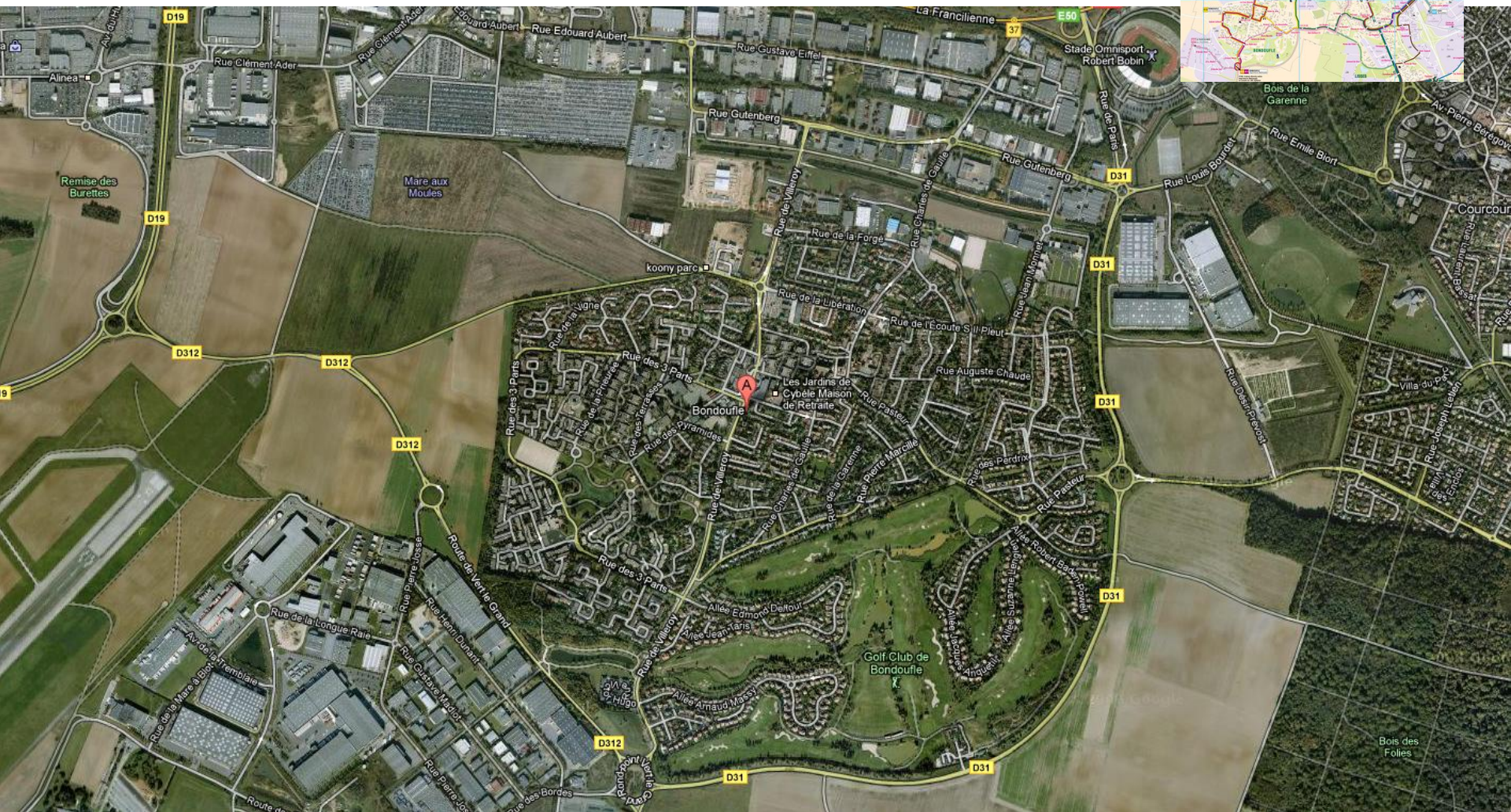
RER C

RER D

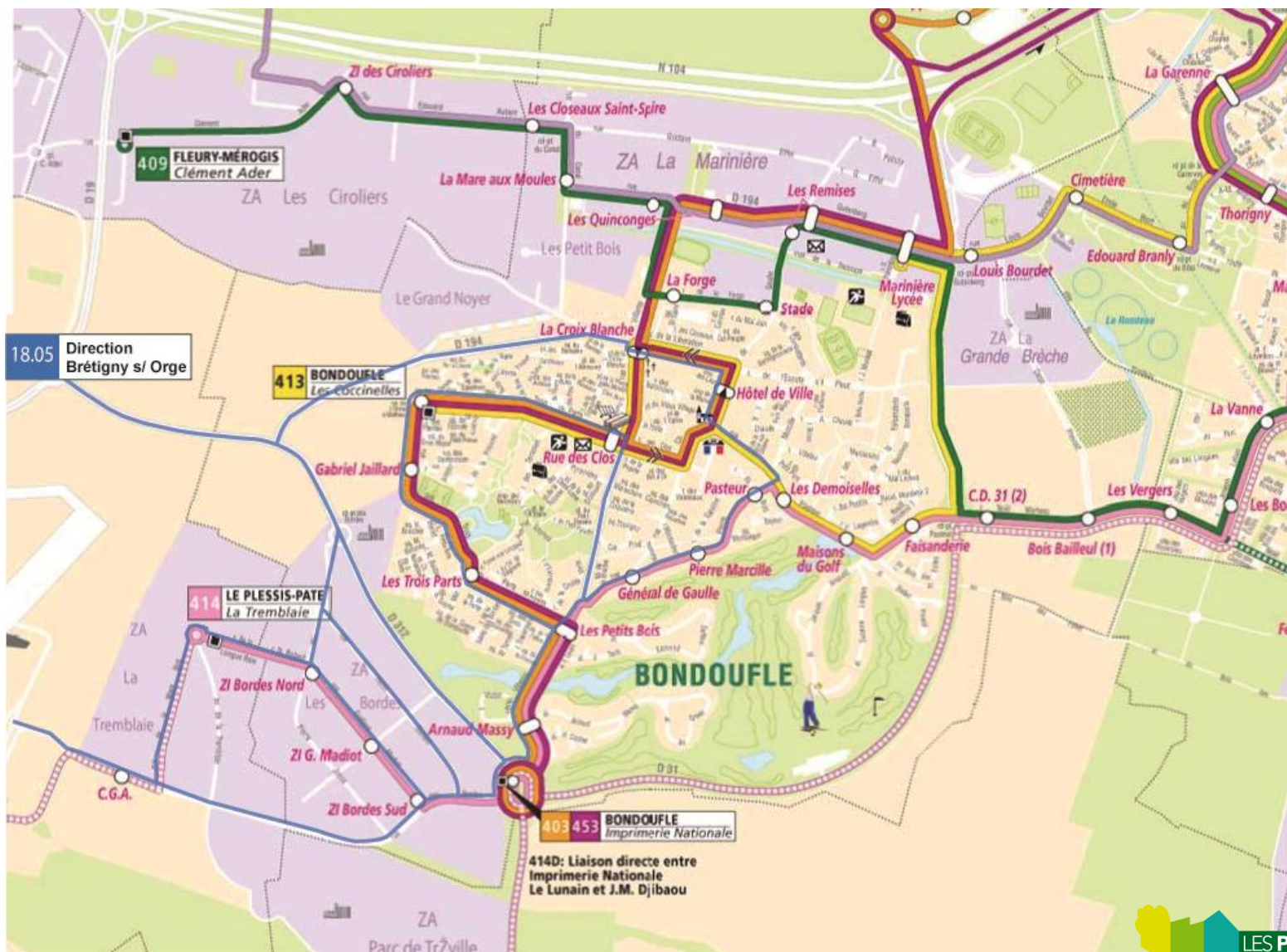


1. Favoriser le recours à d'autres modes de transports

Développement des transports en commun



La desserte actuelle en transports en commun



La desserte actuelle en transports en commun

Réseau TICE

Corbeil Essonnes Gare RER –St Michel s/ Orge
Rue Berlioz
de 5h à 23h15, toutes les 10 à 20 min **401**

Bondoufle Imprimerie nationale – Soisy s/ Seine
Les Meillottes via gare RER Evry
de 5h45 à 22h, toutes les 20 à 30 min
sauf dimanches et fêtes **403**

Lisses Clos aux Pois – Fleury-Mérogis Clément
Ader
de 7h à 18h10, toutes les 30 min à 1h
Sauf samedis, dimanches et fêtes **409**

Bondoufle Les Coccinelles – Ris Orangis C.Cial
les Aunettes
de 6h30 à 18h40, toutes les 45 min
Sauf samedis, dimanches et fêtes **413**

Brétigny-sur-Orge Gare – Bondoufle Hôtel de
Ville
de 5h30 à 20h, toutes les 15 min **18.05**

Athiscars

Corbeil-Essonnes – Brétigny s/ Orge
2 fréquences : 14h40 et 16h40

Ligne 6

Bondoufle Imprimerie nationale – Soisy s/ Seine
Les Meillottes via gare RER Evry
de 6h40 à 22h40, toutes les heures
dimanches et fêtes **453**

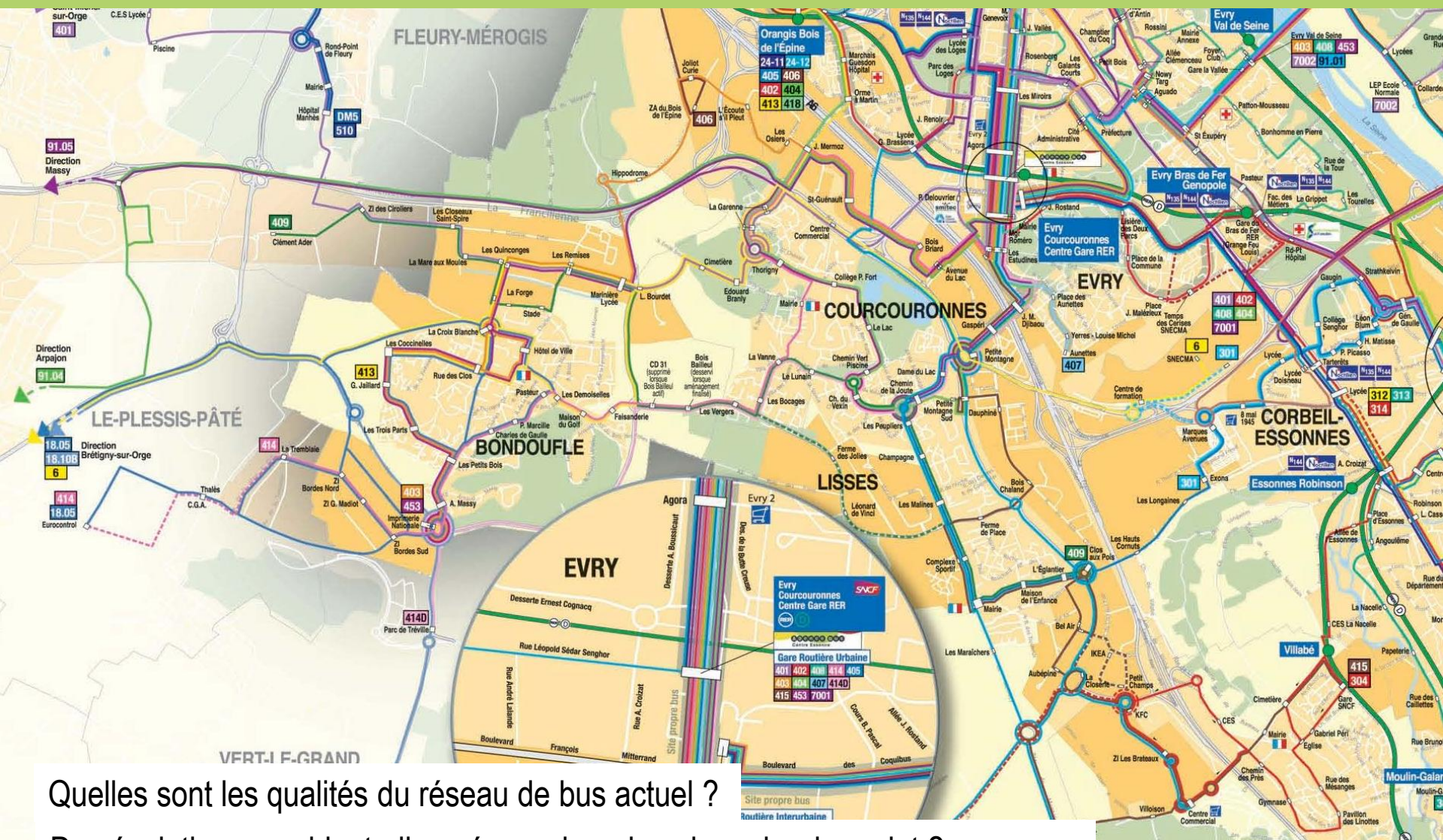
Evry-Courcouronnes Centre – Le Plessis-Pâté
La Tremblaie
de 5h40 à 20h, toutes les 30 min à 1h
Sauf dimanches et fêtes **414**

Evry-Courcouronnes Centre – Vert-le-Grand
Parc de Tréville
de 8h30 à 9h et de 17h30 à 19h,
toutes les 10 min **414 D**

Brétigny-sur-Orge Gare – Vert-le-Grand
Berthault
de 6h45 à 19h45, toutes les 30 min **18.10B**

Véolia Transport

La desserte actuelle en transports en commun



Quelles sont les qualités du réseau de bus actuel ?

Des évolutions semblent-elles nécessaires dans le cadre du projet ?

1. Favoriser le recours à d'autres modes de transports



À une large échelle : favoriser le développement des transports en commun



À l'échelle locale : création d'une trame d'itinéraires doux et paysagers pour les piétons et les cyclistes

1. Favoriser le recours à d'autres modes de transports

Création d'une trame
d'itinéraires doux



Des ambitions :

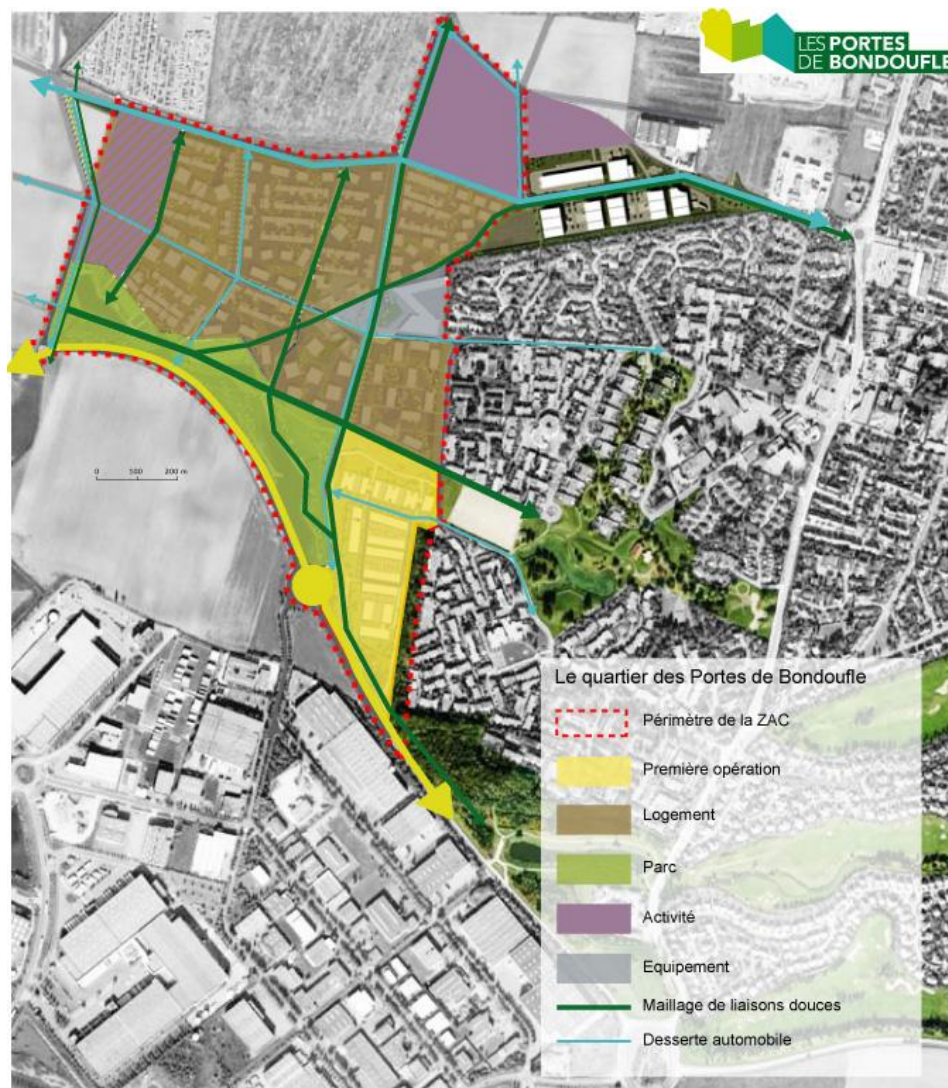
- Encourager les mobilités douces
- Proposer des cheminements agréables

La prolongation des parcs : une continuité verte à l'échelle de la commune



1. Favoriser le recours à d'autres modes de transports

Création d'une trame
d'itinéraires doux



Les grands principes de desserte*

* Schéma d'aménagement indicatif
qui sera réinterprété par le futur
architecte coordonnateur de la ZAC.

1. Favoriser le recours à d'autres modes de transports

Création d'une trame
d'itinéraires doux



A quelles conditions un maillage de circulations douces
peut-il concurrencer l'utilisation de la voiture ?

2. Gestion de la circulation



Etude de circulation relative à la ZAC **Etude de stationnement relative à la ZAC**

Identifier les impacts de l'opération urbaine en termes de circulation
Dresser un état des lieux de la situation actuelle et établir des préconisations pour le futur quartier



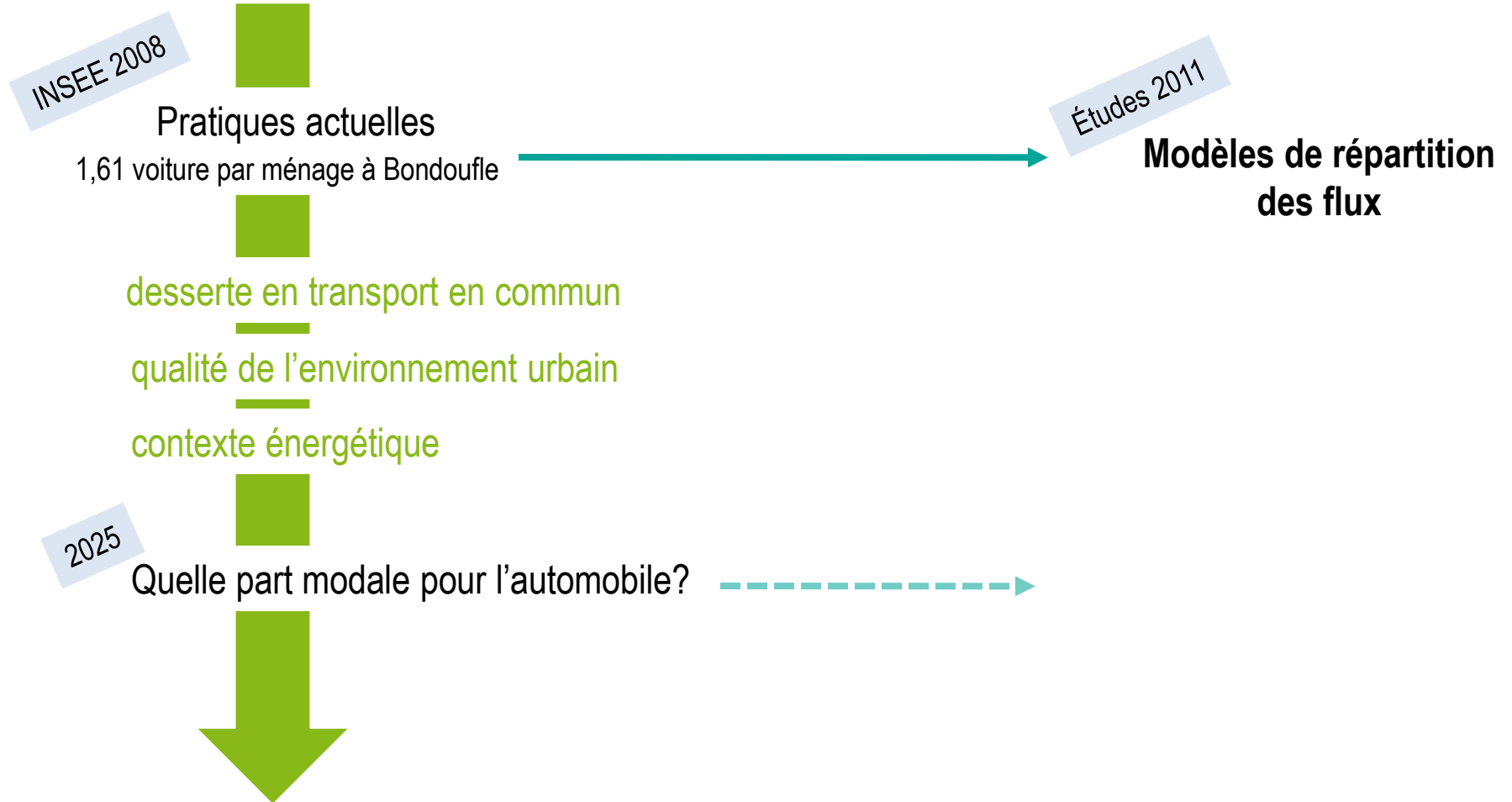
Etude de dimensionnement du barreau de la tranche 1

Evaluer le trafic supporté par la voie nouvelle créée dans le cadre de la tranche 1
(prolongation de la rue des Trois Parts vers le rond point des Bordes)

2. Gestion de la circulation

Gérer la circulation à grande échelle

2. Gestion de la circulation



Les carrefours impactés par le quartier des Portes de Bondoufle



- 1 RD 19 / RD 312
- 2 RD 312 / ex RD 194
- 3 Rue de Villeroy / Continuité de la rue de la Libération /
- 4 RD 312 / rue Pierre Josse
- 5 RD 312 / RD 31

Evaluation du trafic généré par la ZAC en fonction des temporalités suivantes :

Scénario 1 : tranche 1 (de la phase 1)

Scénario 2 : phase 1

Scénario 3 : phase 2

Scénario 4 : phase 3



Impact sur le carrefour n°1

Dès l'échéance de la phase 1:

Une congestion de la branche sud de la RD 19 déjà constatée aujourd'hui :

des conditions de circulation difficiles aux heures de pointes, des remontées de files sur l'ensemble des axes.

 **Un carrefour à reconfigurer à une échelle plus large**



Impact sur le carrefour n°2

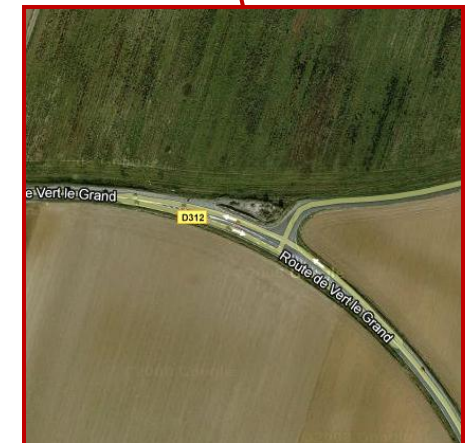
À l'échéance de la phase 1 :

L'écoulement du trafic ne cause pas de problème de circulation.

À l'échéance de la ZAC :

Un piquage déplacé au profit d'un nouveau giratoire.

 **Un nouveau giratoire à dimensionner (carrefour ou rond-point) à l'échelle inter-agglomération**



Impact sur le carrefour n°3

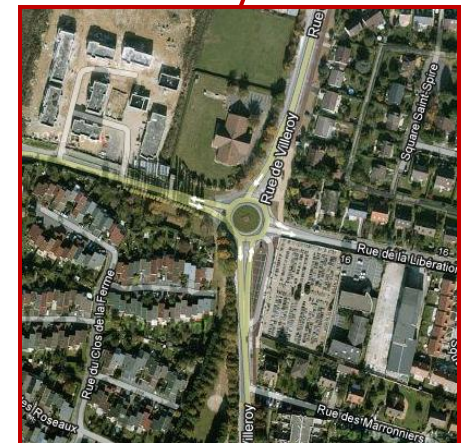
À l'échéance de la phase 1:

Un trafic fluide sans difficulté de circulation.

À l'échéance de la ZAC :

Des remontées de files importantes le soir sur la branche nord de la rue de Villeroy. Trafic fluide sur les autres branches et le reste de la journée.

 **Un point à anticiper avant la phase finale**



Impact sur le carrefour n°4

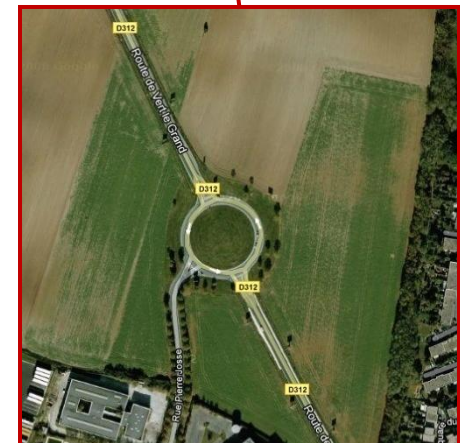
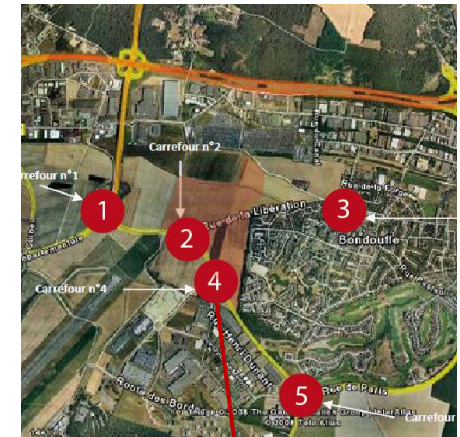
À l'échéance de la phase 1:

Pas de dégradation des conditions de circulation.

À l'échéance de la ZAC :

Les conditions de circulation apparaissent insuffisantes sur les branches nord et sud de la RD 312 en HPM. Des retenues sont à prévoir sur l'ensemble des branches en HPS sauf sur la nouvelle voie où la circulation sera fluide.

 **Reconfigurer le carrefour à long terme**



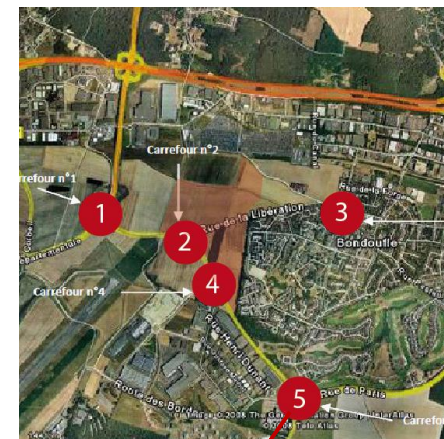
Impact sur le carrefour n°5

À l'échéance de la phase 1 :

Aucun impact sur les conditions de circulation à moyen terme.

À l'échéance de la ZAC :

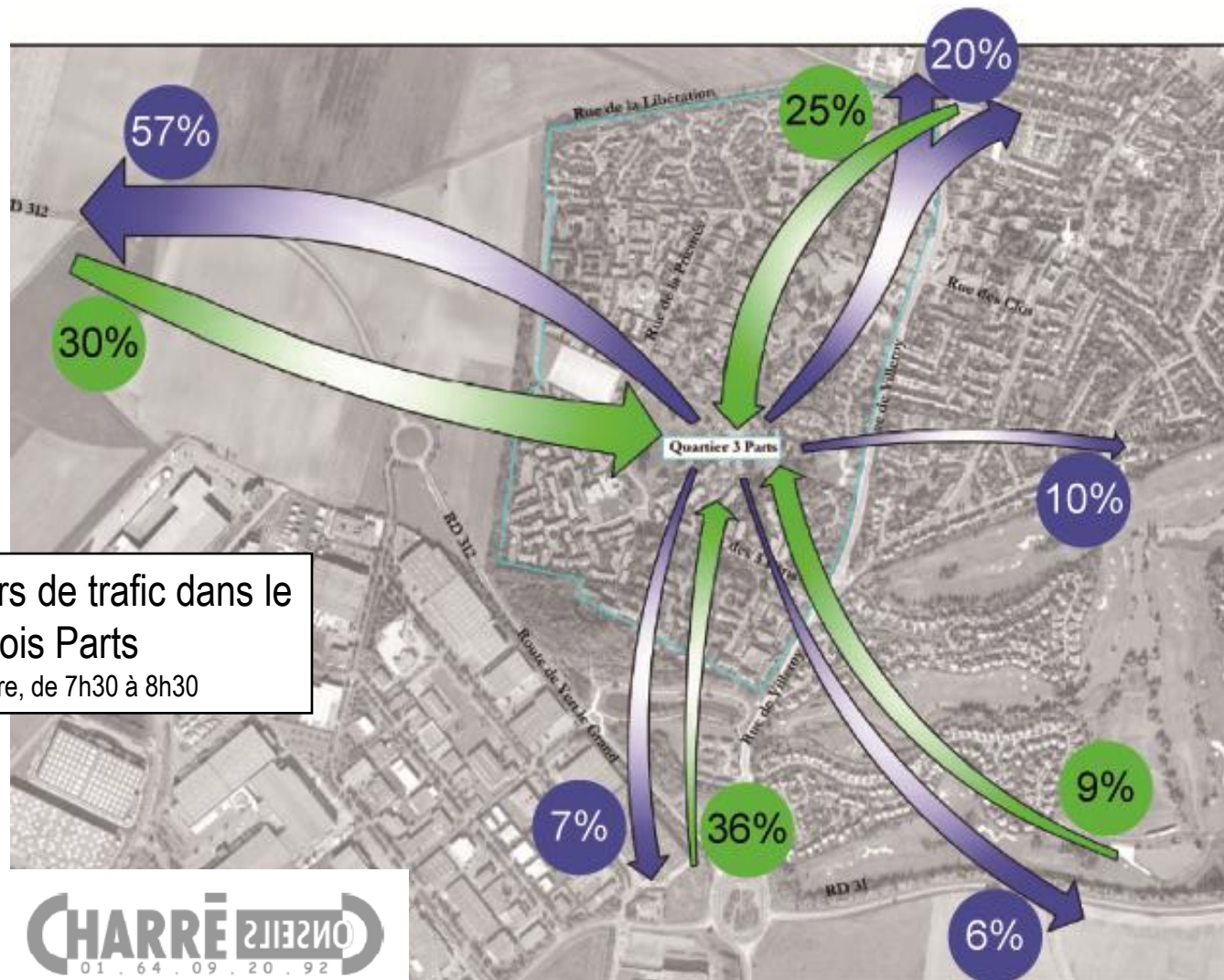
Les flux générés par la ZAC dégradent peu les conditions de circulation du giratoire. Ce n'est pas un carrefour stratégique à l'échelle de la répartition globale des flux du futur quartier*.



* En effet, au regard des migrations alternantes de ce quartier à vocation résidentielle, les flux seront plutôt dirigés vers le nord de la ZAC en direction des axes structurants proches.

2. Gestion de la circulation

Gérer la circulation à l'échelle de la tranche 1
et des Trois Parts

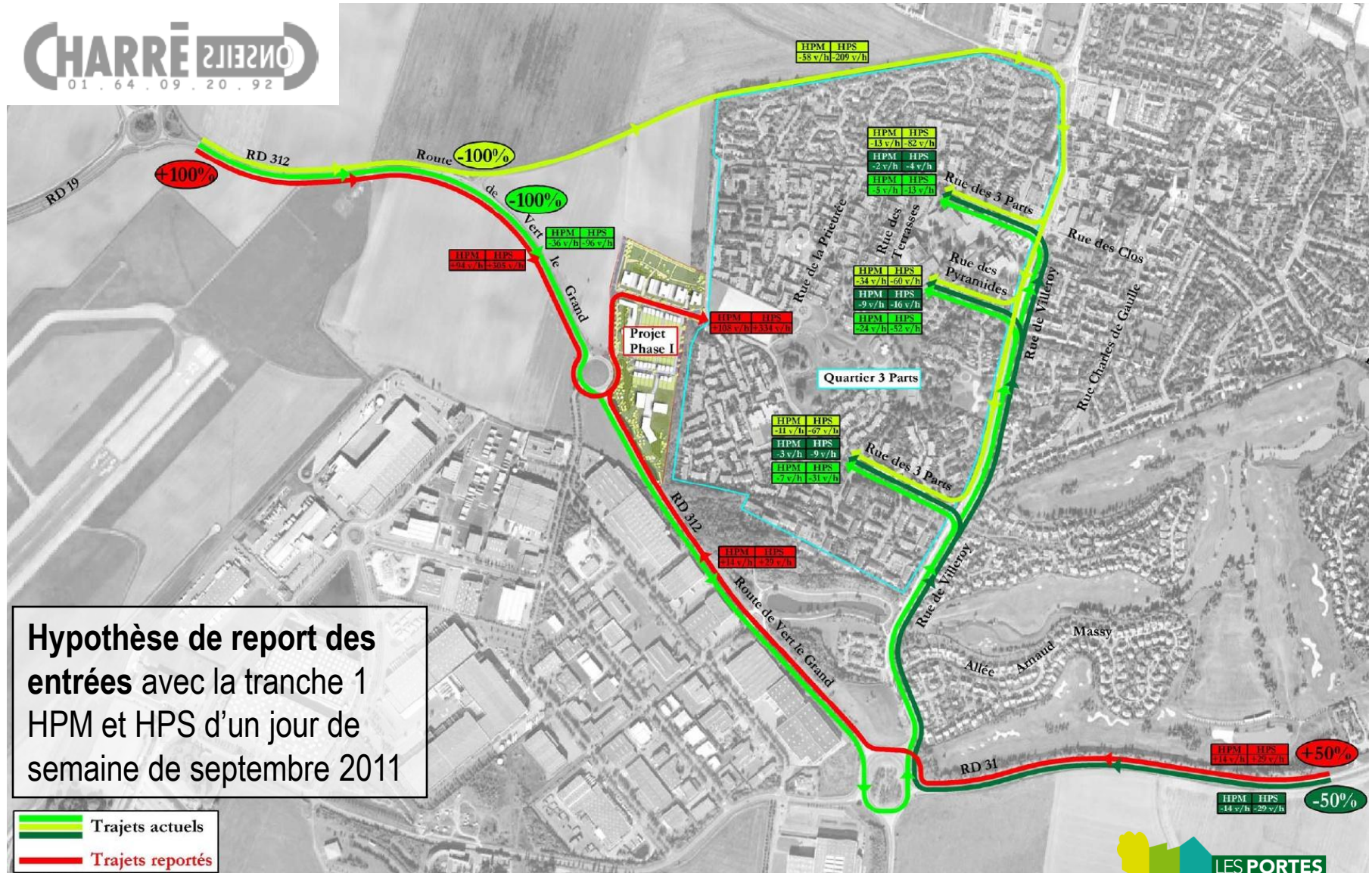


Hypothèse de report du trafic généré par le quartier des Trois Parts sur la nouvelle liaison :

- 100 % des origines / destinations provenant de la RD 19 sont reportés sur la voie nouvelle
- 50 % des origines / destinations provenant de la RD31 sont reportés sur la voie nouvelle

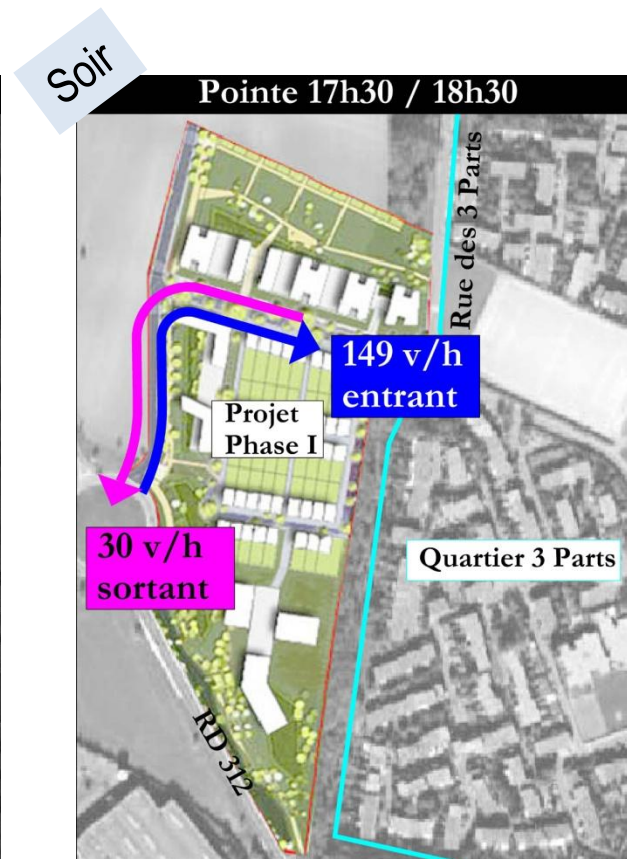
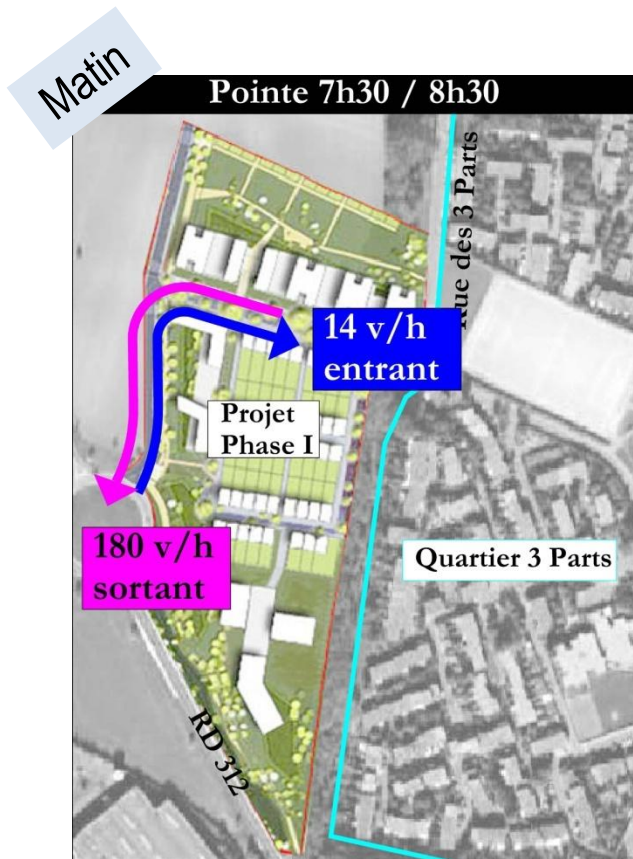


Etude de dimensionnement du barreau de la tranche 1



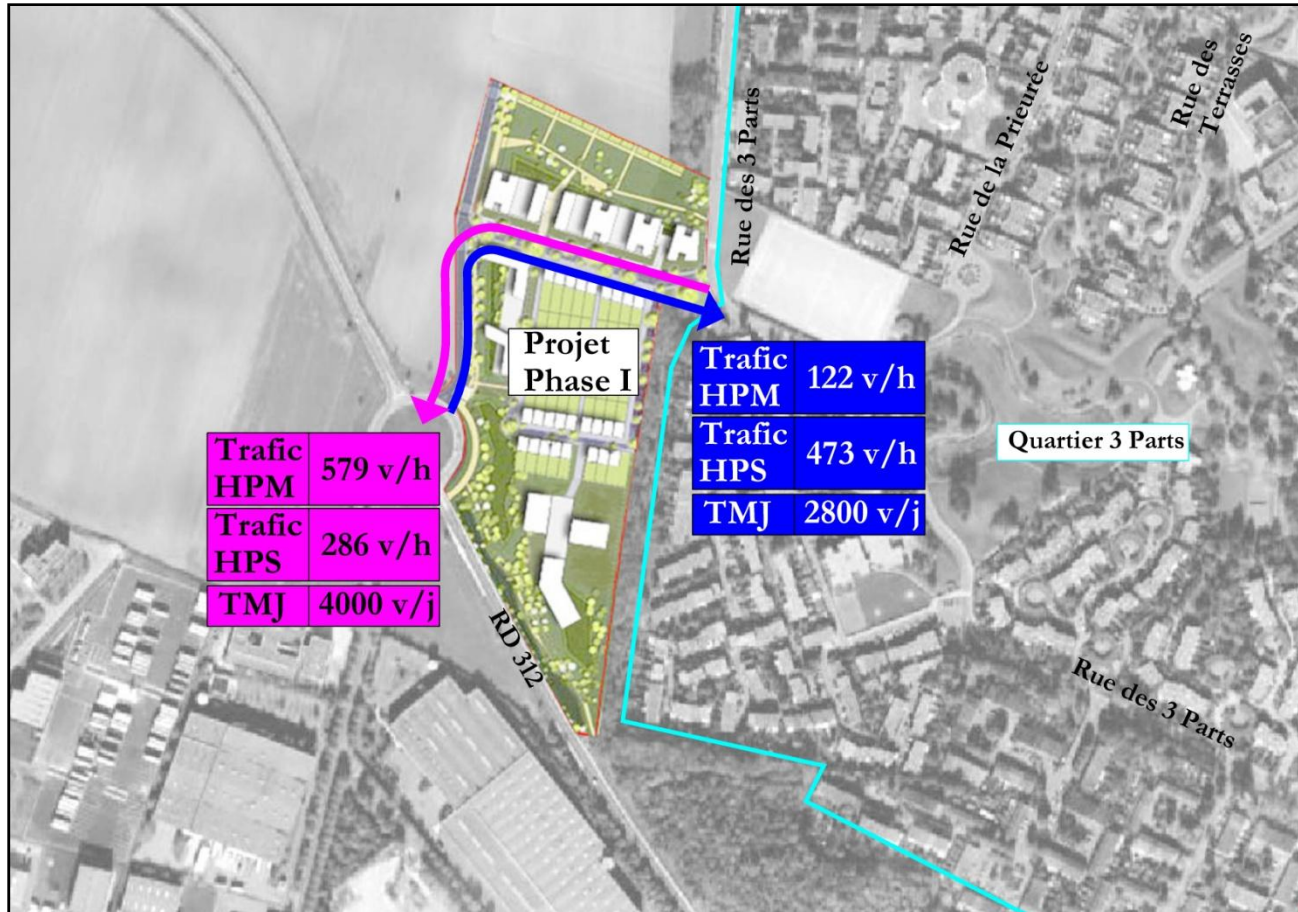
Trafic produit par la tranche 1 ----->

230 logements avec une
nouvelle voie de desserte



*Version non actualisée du
schéma d'aménagement
de la tranche 1*

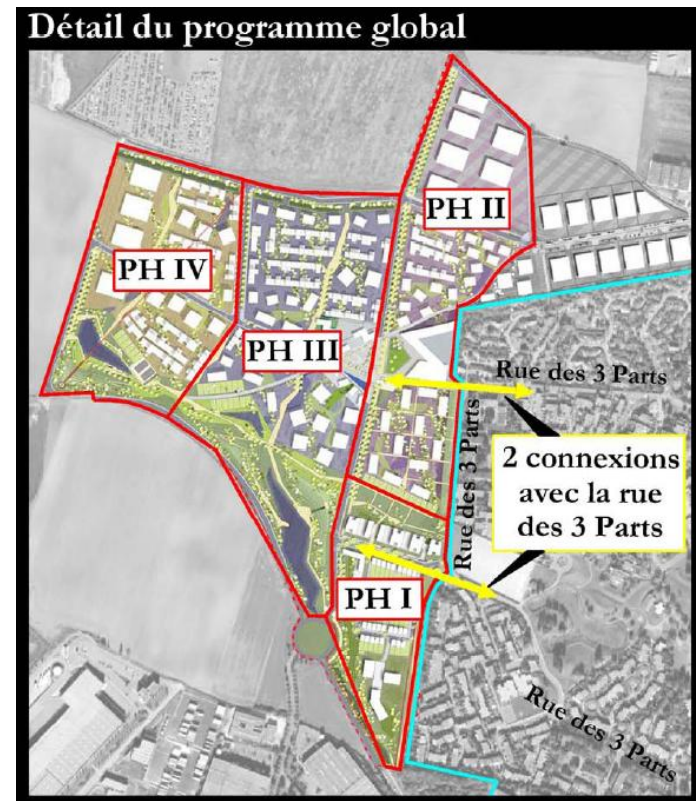
Trafic produit par la tranche 1 + transit = trafic total du barreau



Version non actualisée du
schéma d'aménagement
de la tranche 1

Dimensionnement de la future voie

- 3 paramètres pour définir le statut d'une voie : vitesse maximale, équilibre vie locale / circulation, trafic.
- un trafic de 6800 véh/jours permettant d'assurer un équilibre entre circulation et vie locale.
- un trafic a maxima qui va décroître avec le développement du réseau viaire de la ZAC.



Etude du stationnement

Quartiers analysés dans
le cadre de l'étude



Etude du stationnement

- une offre mal répartie : des poches de stationnement sous-utilisées et trop éloignées des logements
- du stationnement sauvage auprès des logements
- une vocation détournée des garages (décalage terrain/INSEE)
- une insuffisance de l'offre PMR

1. Quartier Coccinelles - square des Genêts



2. Quartier Saplo



3. Quartier Saplo - square Nungesser



4. Rue Maryse Bastié

Des préconisations pour le nouveau quartier

- améliorer le niveau de confort des piétons et cycles
- améliorer l'accessibilité PMR
- des places au plus près des logements
- un stationnement longitudinal pour éviter le stationnement sauvage
- une conception globale limitant le stationnement sauvage (bateaux, noues, espaces verts...)

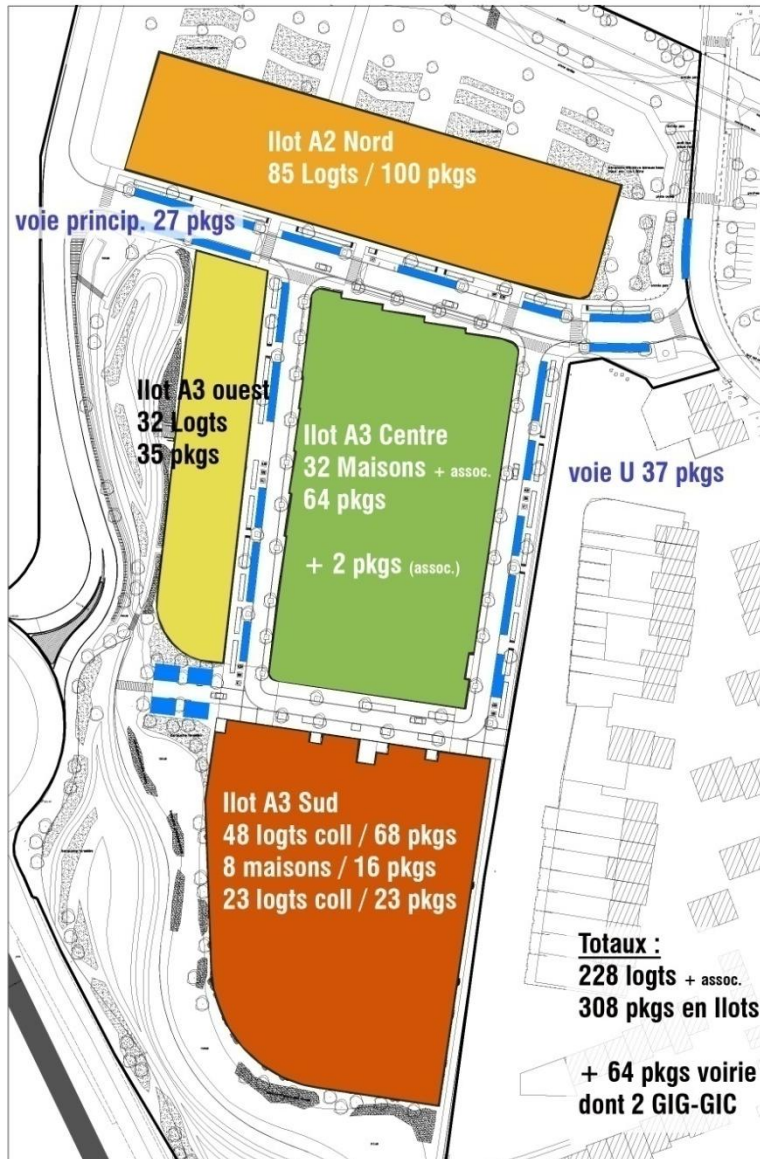


1. Quartier Coccinelles - Rue du Bois Troquet

3. Conception des espaces publics Tranche 1

Concevoir les espaces publics de la tranche 1

3. Conception des espaces publics Tranche 1



PROJET

Répartition du stationnement

Source : Paule Green

3. Conception des espaces publics Tranche 1

Ce que cela pourrait être :

PROJET



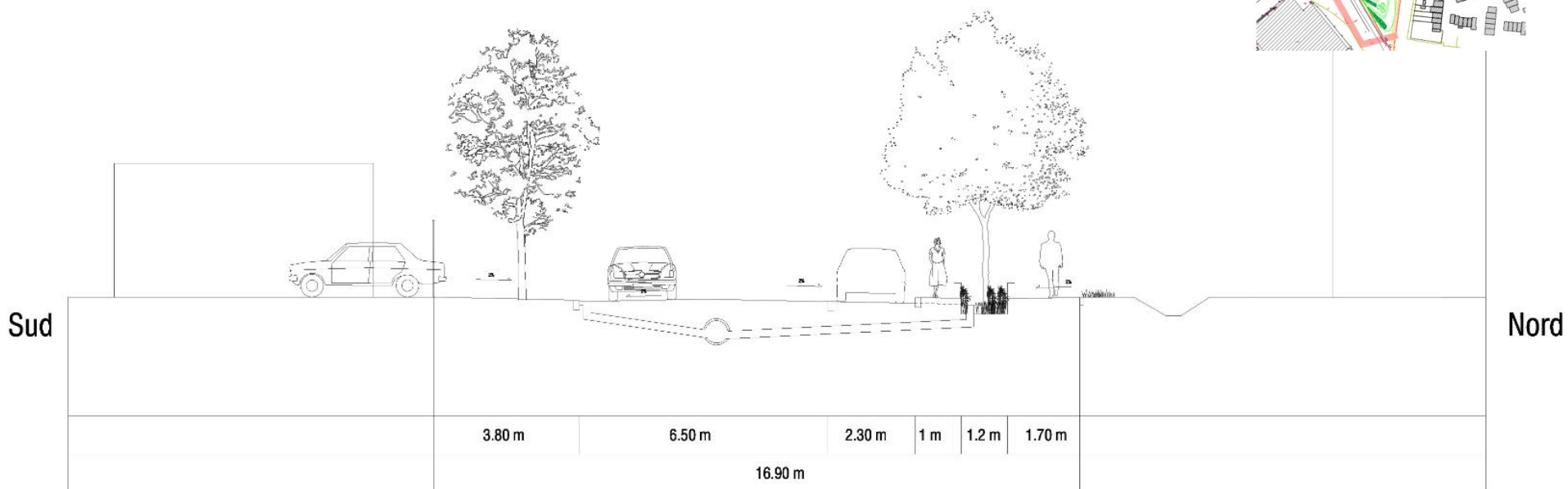
3. Conception des espaces publics Tranche 1

Ce que cela pourrait être :

Les portes de Bondoufle - Tranche 1

Paule Green - juin 2011

PROJET



Profil rue principale - niveau A3 centre

3. Conception des espaces publics Tranche 1

Ce que cela pourrait être :

PROJET



3. Conception des espaces publics Tranche 1

Ce que cela pourrait être :

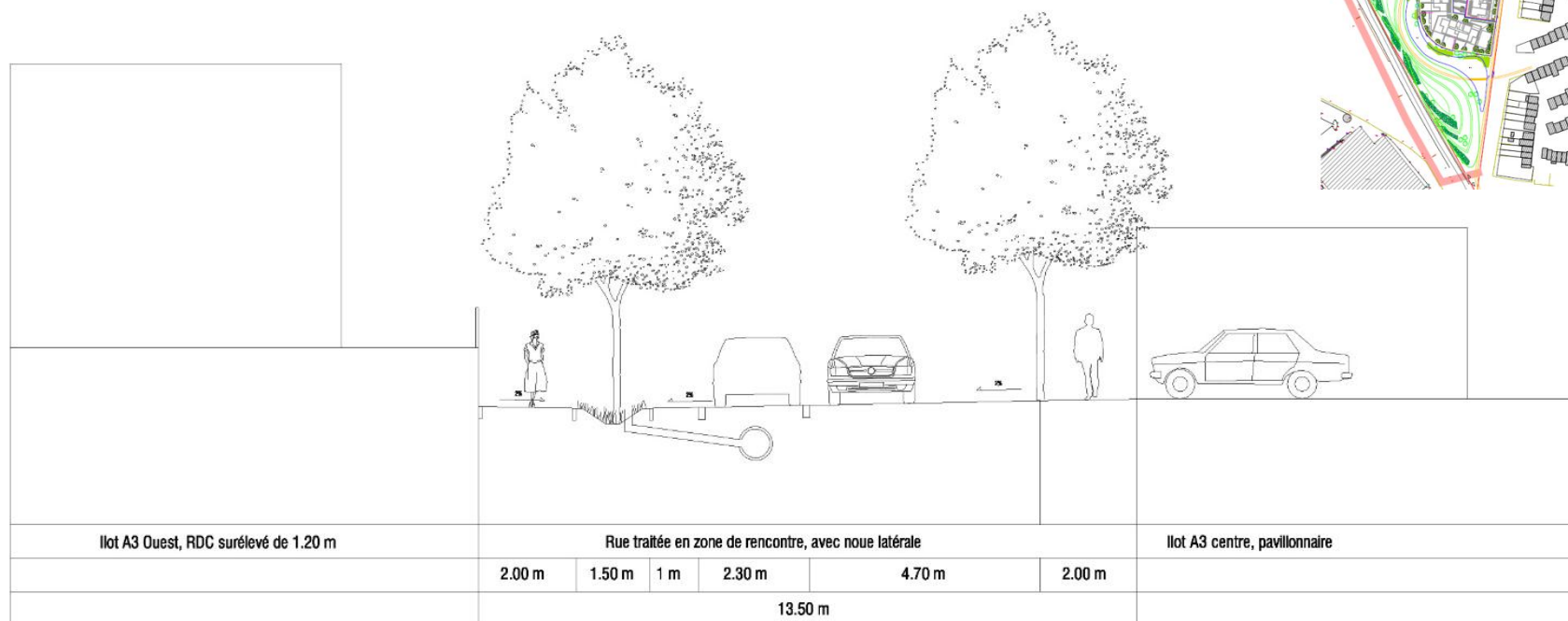
Les portes de Bondoufle - Tranche 1

Paule Green - juillet 2011

PROJET

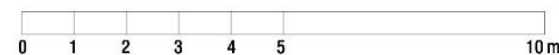


Ouest



Est

Profil voie en U - niveau A3 Ouest et centre



La concertation continue ...

www.quartierdesportesdebondoufle.fr/

Sur le site internet du projet

Découvrir le projet

Suivre l'actualité du projet

Participez à la concertation en ligne

S'informer sur les prochains ateliers

Télécharger les comptes-rendus

The screenshot displays the website for 'LES PORTES DE BONDOUFLE', a project for a new sustainable district. The header features the project name and a navigation bar with 'découvrir le projet' and 'participez'. The main content is organized into several columns:

- à la une**: Highlights the 'Ateliers de concertation de l'automne 2011' and 'Avis d'enquêtes publiques'.
- découvrir le projet**: Includes a section to 'Comprendre le projet' with a list of priorities (Contexte et historique, Ambitions, Schéma d'aménagement, etc.) and a 'Cinq priorités' section with a list (Habitat, Equipements, etc.).
- DERNIERS COMMENTAIRES**: Lists recent comments and articles.
- LES PARTENAIRES DU PROJET**: Shows logos for CAECE, Centre Essonne, and AFTRP.
- PROCHAINS ÉVÉNEMENTS**: Announces the date '12 | 10 | 2011' and the theme 'Les ambitions durables du quartier : transports et mobilités'.
- PÉRIMÈTRE DU PROJET**: Features a map of the project area with a legend and a search bar.

Merci