



Fiche
thématique

Transports et mobilités

Chiffres clés

- **17** gares RER sur la ligne D
- **8** gares routières majeures
- **5** transporteurs bus principaux (+ 80 lignes) :
 - ↳ plus de **35** millions de voyageurs transportés par an
- **30** kilomètres de site propre
- **1 000** points d'arrêt environ
- **5** millions d'euros annuels consacrés au fonctionnement des réseaux de bus du territoire
- **350** kilomètres d'aménagements cyclables
- **12** parcs de stationnement vélos sécurisés
- **14** parcs relais
- **1** aire de covoiturage
- Plusieurs bornes de recharge pour véhicules électriques sur l'espace public

Principaux motifs et données sur les déplacements

Mobilité des résidents un jour de semaine

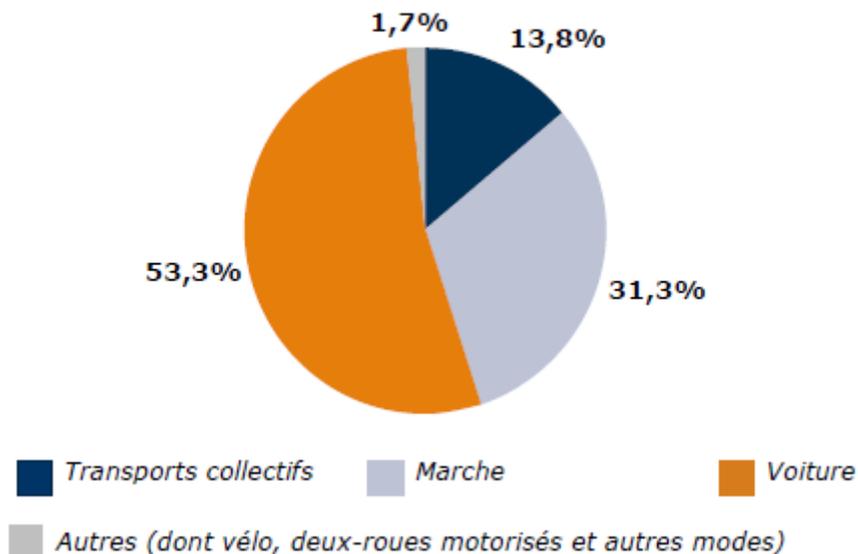
Répartition des ménages selon l'équipement voiture

Pas de voitures	17%
Une voiture	51%
Deux voitures ou plus	32%

Répartition des personnes de 5 ans et plus selon l'abonnement aux transports en communs

Non abonnés	71%
Navigo	17%
Imagine R	7%
Autres abonnements	5%

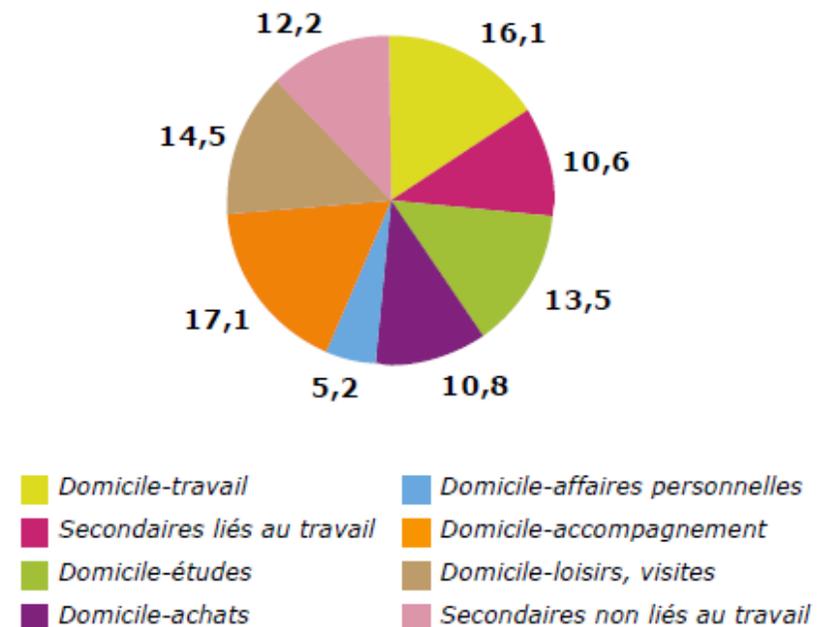
Mode des déplacements des résidents



Ensemble des déplacements des résidents (y compris en-dehors du territoire)

Portée et durée par mode des déplacements internes à l'Île-de-France	Portée moyenne en kilomètres	Durée moyenne en minutes
Transports collectifs	14,2	57
Marche	0,4	12
Voiture	5,9	19

Motifs des déplacements

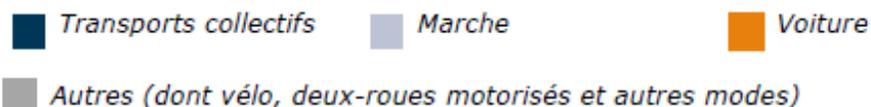
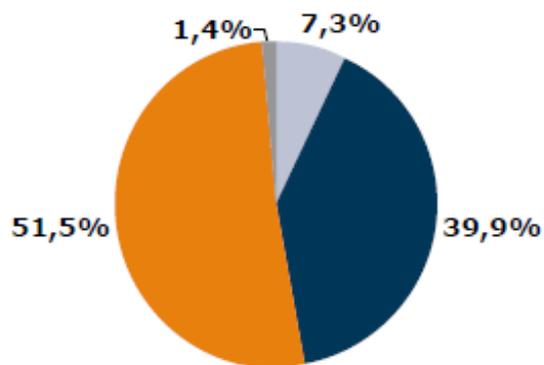


Déplacements en lien avec le territoire un jour de semaine

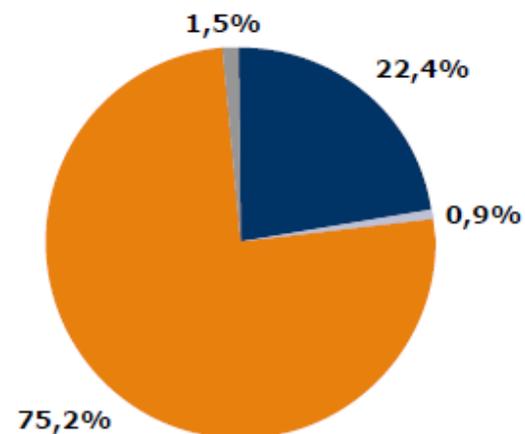
Déplacements en lien avec le territoire

Internes au territoire	860 000 dont	92% réalisés par les résidents
Echanges avec l'extérieur	559 000 dont	45% réalisés par les résidents

Mode des déplacements internes



Mode des déplacements d'échange



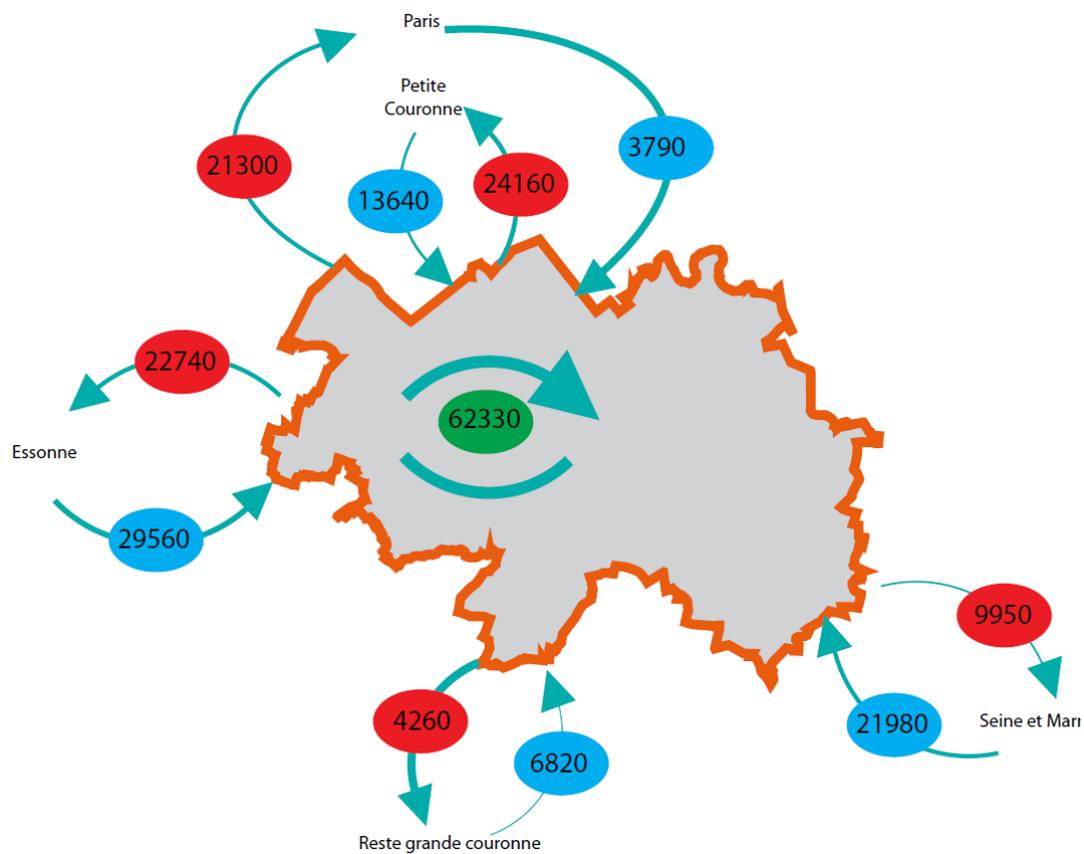
Ensemble en lien avec le territoire

Portée et durée par mode des déplacements internes à l'Île-de-France	Portée moyenne en kilomètres	Durée moyenne en minutes
Transports collectifs	16,5	62
Marche	0,4	12
Voiture	8,4	23

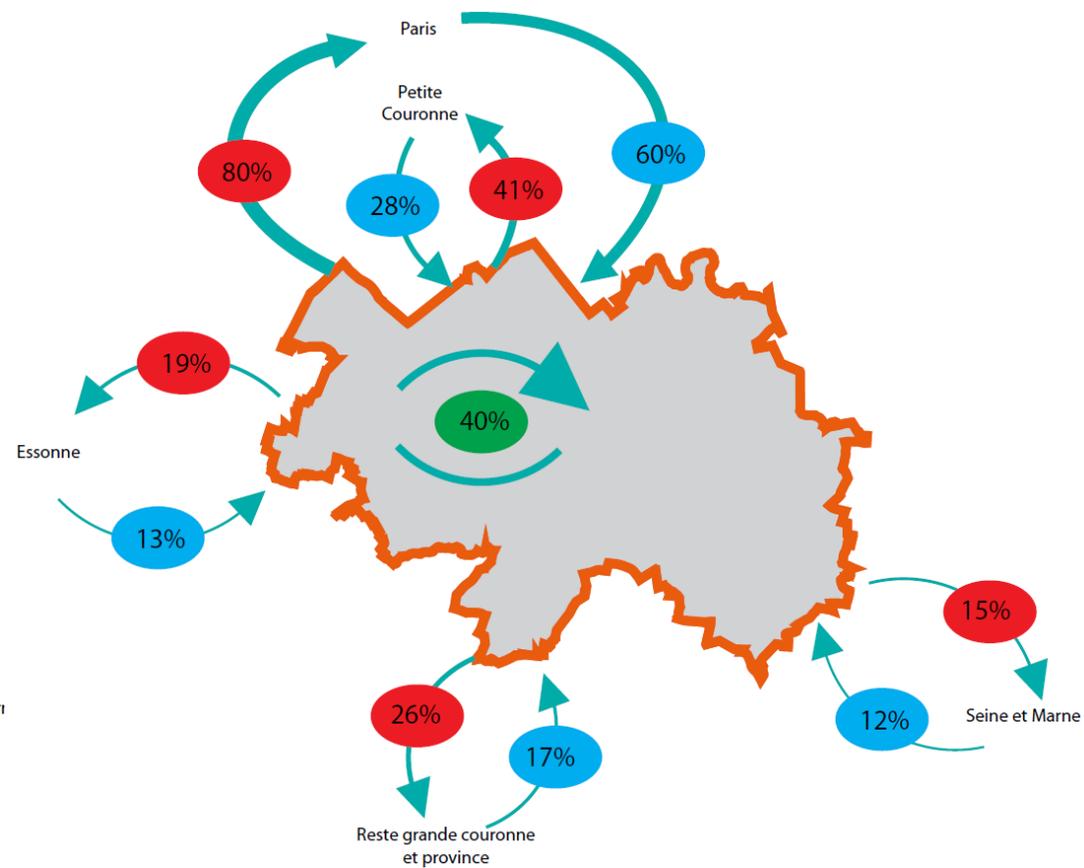


Les déplacements domicile-travail

Le nombre d'actifs en déplacements domicile-travail



Le taux d'utilisation du transport collectif dans les déplacements domicile-travail



LES « ENTRANTS » :

- 75 796 salariés
- 39% viennent de l'Essonne (hors GPS), 29% de Seine-et-Marne (hors GPS)
- Principales origines : Vallée de l'Orge, Sénart-Val de Seine, Melun et environs
- Surtout des professions intermédiaires et des cadres



LES « SEDENTAIRES » :

- 62 328 salariés
- 43% des habitants actifs de GPS
- 60% des actifs résidant à Evry et Corbeil-Essonnes travaillent à GPS
- 2 polarités : « Evry/Corbeil-Essonnes » et « Lieusaint/Moissy-Cramayel »
- La Seine franchie de la rive Droite vers Evry
- Des employés à 48%, des cadres à 34%
- L'utilisation de la voiture à 62%, des transports en commun à 19%, les modes doux à 16%



Les taux de motorisation au sein de GPS :

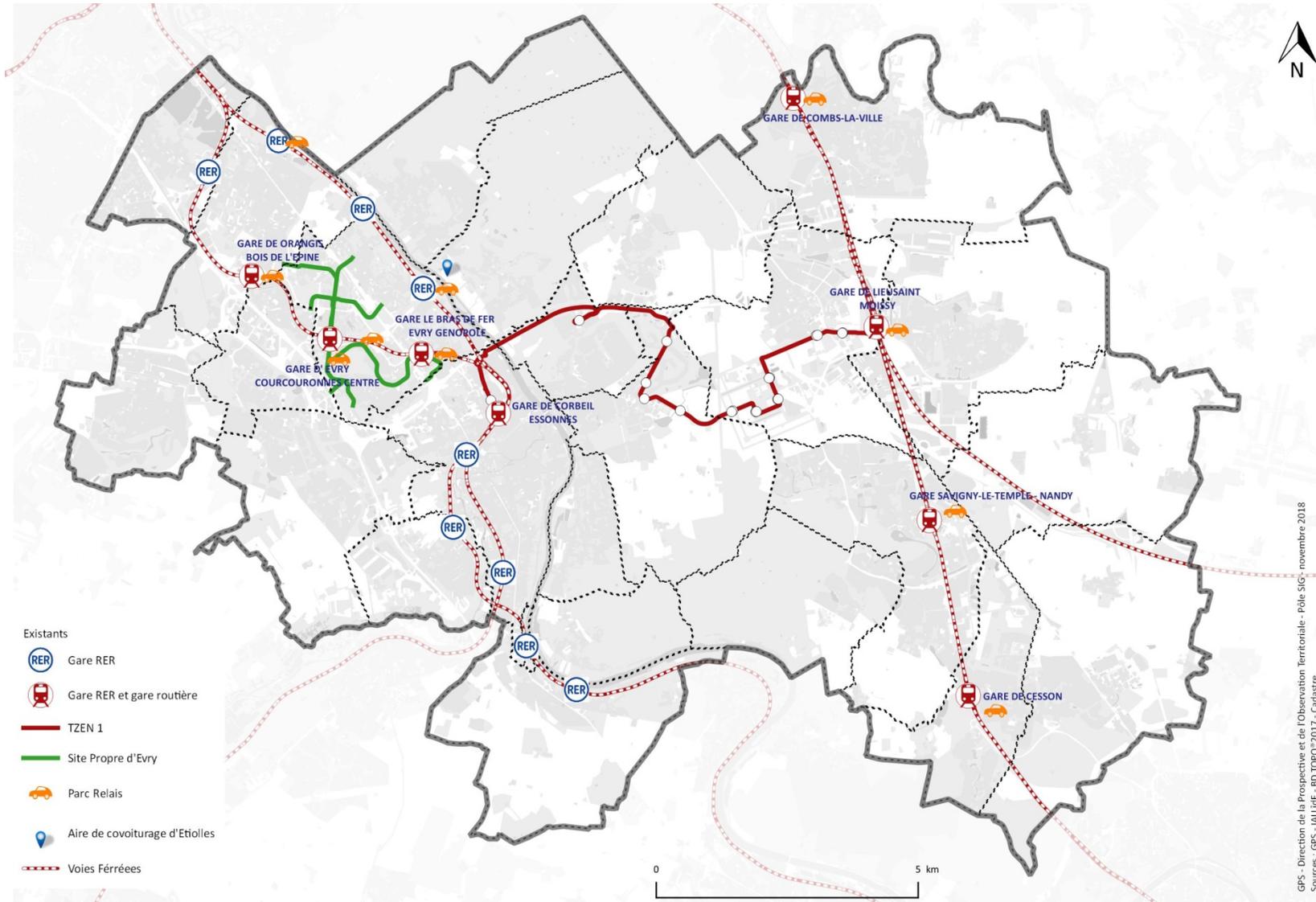
- Très faibles le long de la branche rive gauche du RERD, surtout à Grigny et Evry
- Forts au sein des communes non directement desservies par le RER D

LES « SORTANTS » :

- 82 413 salariés
- Travaille à Paris : 1 salarié sur 4
- 3 pôles d'emploi principaux : Paris (XII et XIIIème arr.), Orly/Rungis et Melun
- Les pôles d'emploi de moindre importance : Sainte-Geneviève/Brétigny, Viry-Châtillon, Massy, Créteil
- L'utilisation de la voiture, à 80% vers l'Ouest, à 85% vers l'Est
- L'utilisation des transports en commun, vers Paris à 80%, vers l'EPT12 à 40%

Les infrastructures structurantes dédiées aux transports et à la mobilité sur le territoire

Les réseaux de transports en commun



Le territoire compte 17 gares desservies par la ligne du RER D.

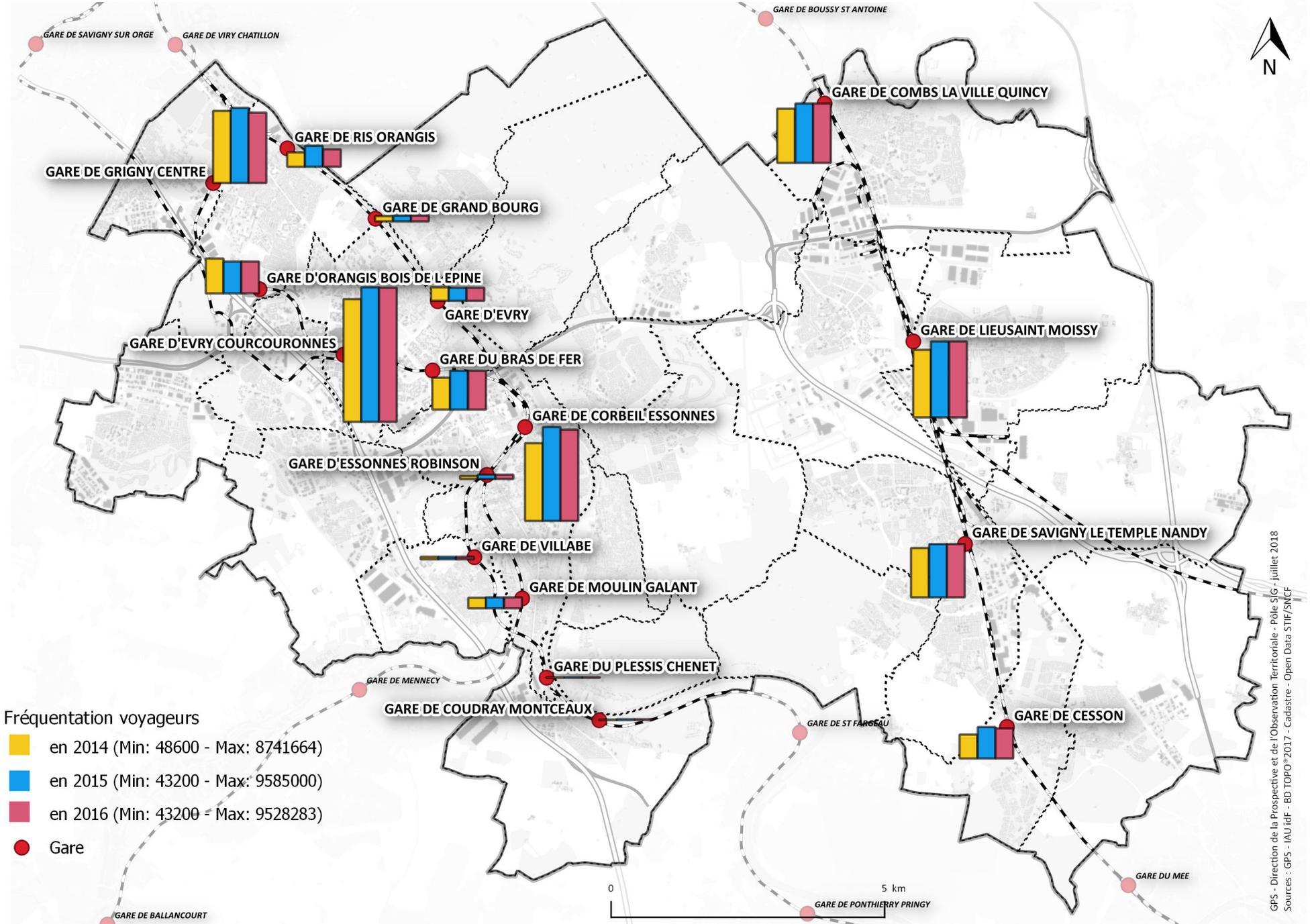
8 gares routières à Ris-Orangis, Evry, Corbeil-Essonnes, Combs-la-Ville, Lieusaint, Savigny-le-Temple et Cesson.

14 parcs relais

1 ligne de TZen qui permet de relier les gares des communes de Lieusaint et de Corbeil-Essonnes via Saint-Pierre-du-Perray et Saint-Germain-Lès-Corbeil.

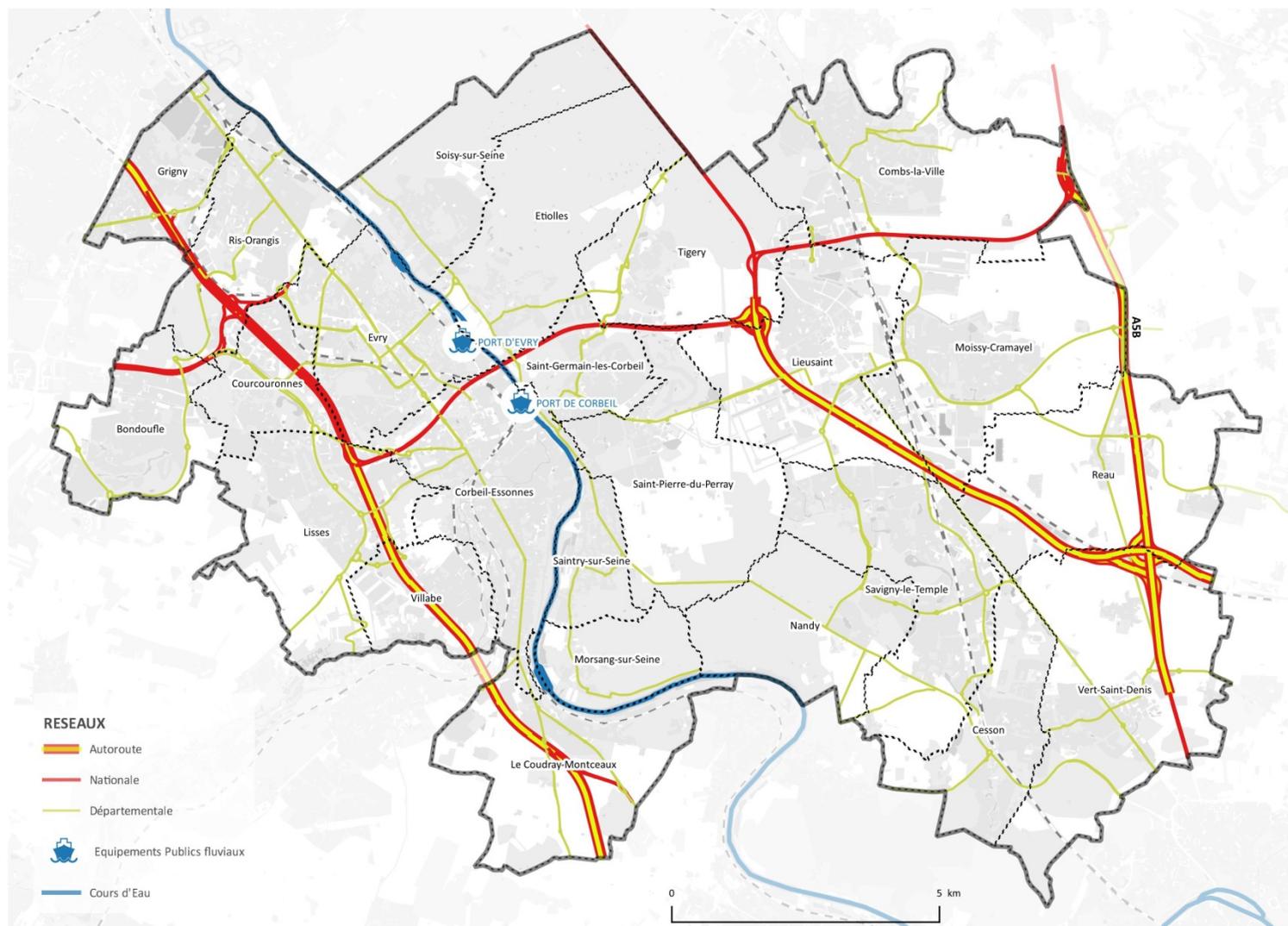
1 aire de covoiturage à Etiolles

Carte de l'évolution de la fréquentation des voyageurs par gare RER



GPS - Direction de la Prospective et de l'Observation Territoriale - Pôle SIG - juillet 2018
Sources : GPS - IAU idf - BD TOPO © 2017 - Cadastre - Open Data STIF/SNCF

Les réseaux de transports routiers et fluviaux



Le territoire est traversé dans sa partie Essonnoise par l'autoroute A6 qui permet aux automobilistes du territoire de rejoindre Paris. Il en est de même pour la RN7 qui relie directement le territoire au pôle d'Orly-Rungis. La partie Seine-et-Marnaise, elle, est traversée par l'autoroute A5 qui permet de desservir Carré Sénart à Langres.

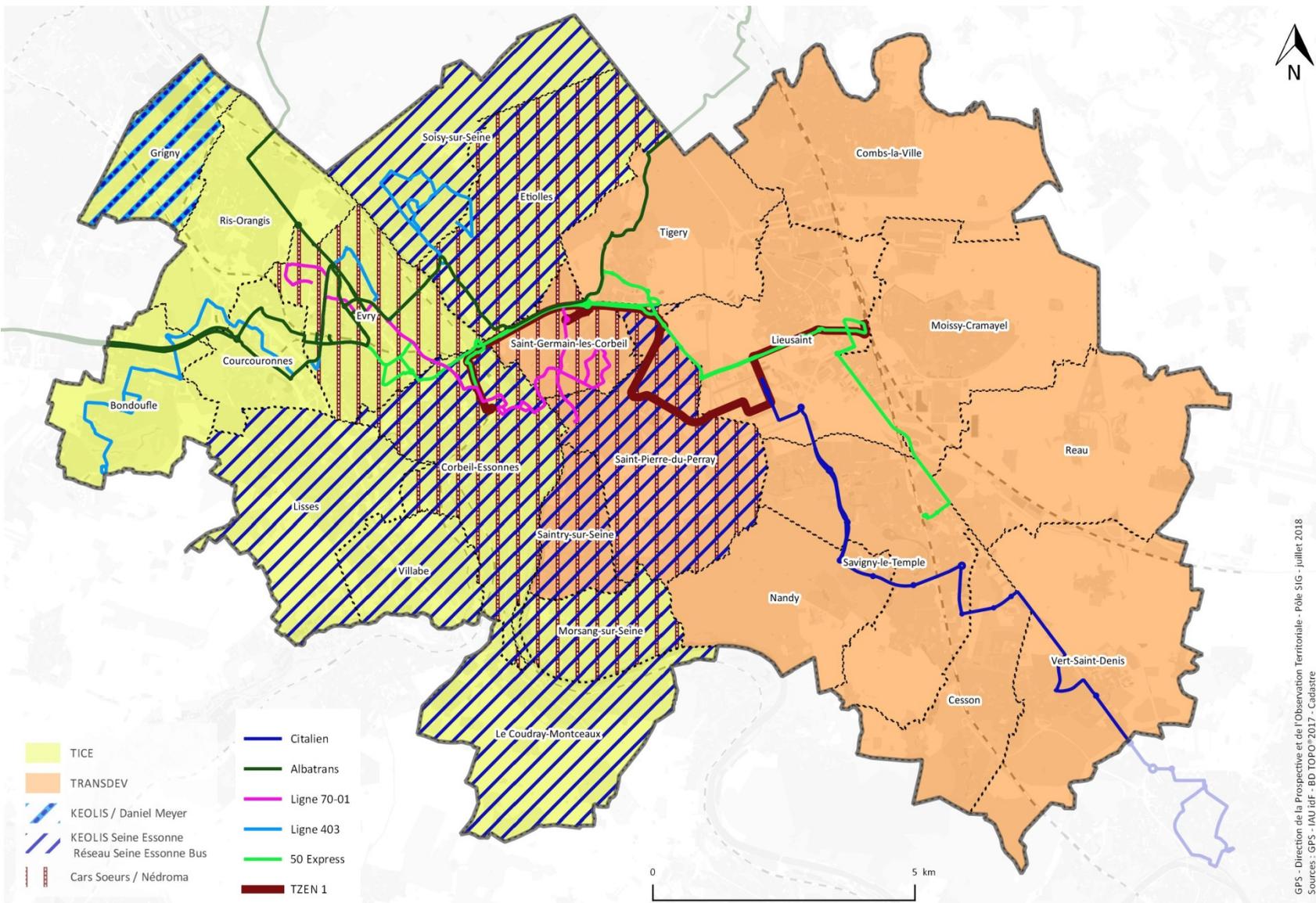
Enfin le territoire est traversé d'Est en Ouest par la Francilienne (RN 104) qui est une voie express permettant de contourner Paris à une distance d'environ 25 kilomètres du centre de la capitale.

Au-delà de ces axes routiers, Grand Paris Sud est riche d'un trafic fluvial. Le port d'Evry dispose d'une bonne desserte multimodale avec des équipements importants. Plusieurs lignes fluviales régulières de transport de conteneurs touchent Evry au départ du Havre.

Ainsi, le terminal d'Evry permet une desserte directe en transport combiné fluvial/route notamment des grandes plateformes logistiques du Sud-Est de la région parisienne.

Le port de Corbeil-Essonnes est le plus grand port céréalier d'Île de France. Il permet d'accueillir 600 000 tonnes de céréales par an. L'infrastructure permet d'accueillir des bateaux allant jusqu'à 1.350 tonnes. Une passerelle enjambant la route qui relie la Francilienne de Corbeil-Essonnes, assure le transbordement des céréales directement dans les péniches.

Une desserte fine assurée par plusieurs réseaux de bus

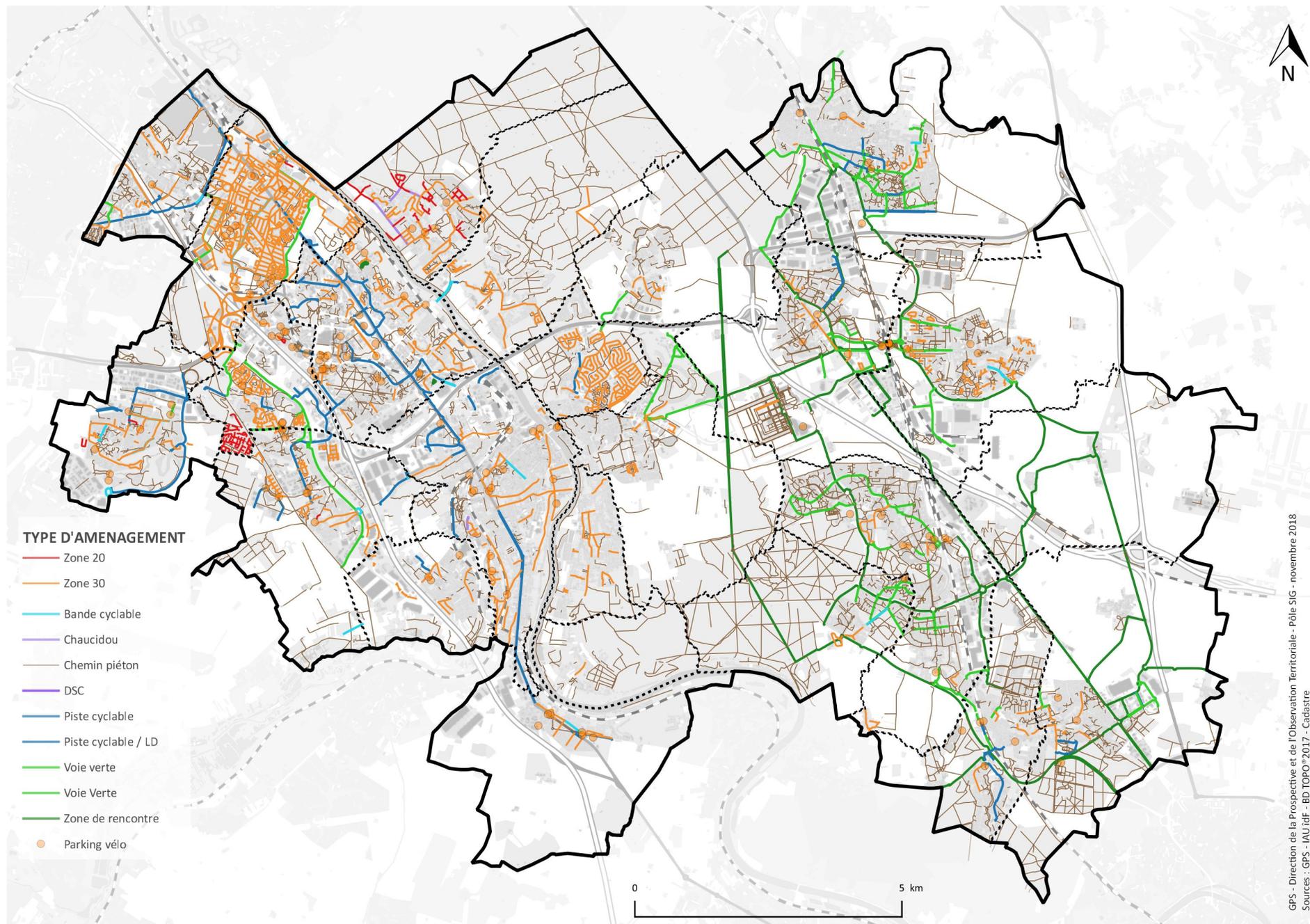


Il existe deux grands bassins de déplacements locaux sur le territoire de Grand Paris Sud, l'un centré sur la partie Sénartaise en lien avec Melun, l'autre, sur le secteur Centre Essonne, en lien avec Juvisy-sur-Orge et Breteigny-sur-Orge. Plusieurs lignes assurent une connexion entre ces deux périmètres à l'image du TZen 1, du 50 Express et plus marginalement des lignes 403 ou 7001.

On retrouve 5 exploitants principaux opérant plus de 80 lignes de bus sur le territoire.

La qualité de desserte est régulièrement renforcée tant par la création ou la modification d'itinéraires que par des renforcements de fréquence et d'amplitude de passage (+ 10% d'offre sur le réseau Sénart Bus à l'été 2018 par exemple).

A l'échelle locale et intercommunale, un réseau de liaisons cyclables important dont il convient d'améliorer le maillage



Le Tram T12

Le Tram T12 reliera la gare de **Massy-Palaiseau** à la gare d'**Évry-Courcouronnes** en passant par Champlan, Longjumeau, Chilly-Mazarin, Épinay-sur-Orge, Savigny-sur-Orge, Morsang-sur-Orge, Viry-Châtillon, Grigny, Ris-Orangis et Courcouronnes. Il permettra d'améliorer le maillage du réseau de transports en commun entre les RER B, C et D, les trains et TGV transitant par la gare de Massy-Palaiseau, les lignes de bus à haut niveau de service et la ligne de Transilien N à Versailles Chantier.

Ainsi, le **Tram T12** permettra d'aller de **Massy à Évry** en 39 minutes environ, sans correspondance, avec une fréquence de 10 min en heures de pointe et de 15 min en heures creuses avec une amplitude horaire de 5h à 00h30. Il desservira 16 stations, dont 5 à **Grand Paris Sud** : Ferme Neuve (Grigny), Bois de Saint-Eutrope (Ris-Orangis), Traité de Rome, Bois Briard et Evry-Courcouronnes centre pour le Terminus (Evry-Courcouronnes).

Le Tram T12 roulera sur les voies ferrées actuelles de Massy à Épinay, en remplacement du train-RER C, et sur de nouvelles voies entre Épinay et Évry.

On attend sur la ligne 40 000 voyageurs par jour et 5 000 en heure de pointe le matin dans les deux sens. La ligne sera exploitée par des rames circulant en unité double d'une capacité unitaire de 250 places.



Le TZen 4

Le TZen 4 transportera chaque jour dès 2022 sur 14 km de voie réservée, plus de 47 000 voyageurs et permettra de nombreuses correspondances avec le RER D, le T Zen 1 et le futur Tram T12 mais également avec de nombreuses lignes de bus du secteur. Il reliera **Viry-Châtillon** (la Treille) à **Corbeil-Essonnes** (gare RER) en passant par Grigny, Ris-Orangis, Courcouronnes et Evry. Il desservira 30 stations avec une fréquence de 6 minutes en heures de pointe et 8 à 10 min en heures creuses avec une amplitude horaire de 5h à 1h du matin. Il s'agira du premier bus bi-articulé électrique de 24 mètres exploité en Ile-de-France.

Le TZen 2

Le TZen 2 transportera chaque jour sur 17 km plus de 27 000 voyageurs et reliera **Carré Sénart à Melun** en passant par 26 stations dont Lieusaint, Savigny-le-Temple, Cesson, Vert-Saint-Denis.

Il permettra ainsi des correspondances en gares de Savigny-le-Temple/Nandy et de Melun avec le RER D et la ligne R du Transilien mais également avec les nombreuses lignes des réseaux Sénart Bus et MéliBus, favorisant ainsi la pratique de l'intermodalité. Une correspondance sera également possible avec le T Zen 1 sur le Carré Sénart.

27 000 voyageurs par jour sont attendus sur la ligne qui circulera de 5h à minuit et qui devrait être mise en service en 2024.



La gare TGV

Le site de la gare RER de Lieusaint-Moissy a été retenu pour accueillir une gare TGV dans le cadre du projet de Réseau Ferré de France d'interconnexion Sud, projet reliant le TGV Atlantique au TGV Sud-Est. La gare TGV de Lieusaint-Moissy facilitera l'accès à l'ensemble du réseau Grandes Lignes pour de nombreux franciliens, avec un gain de trafic annuel attendu de 3,6 millions de voyageurs et des temps de parcours Île-de-France / Province réduits de 38 mn en moyenne.

Située sur un territoire facilement accessible, disposant de réserves foncières importantes et très bien desservi, cette nouvelle gare contribuera à l'équilibre de la Métropole du Grand Paris, au développement de Grand Paris Sud et au rayonnement de la région en Europe.

Le réseau cyclable aujourd'hui



Il existe aujourd'hui environ 350 km d'aménagements cyclables sur le territoire constitués de pistes, de bandes, de zones 30 ou encore de voies vertes. Des liaisons structurantes sont en cours de constitution dans le sens Nord/Sud sur la RN7 et dans la forêt de Sénart

Néanmoins, le maillage reste à compléter. C'est l'un des objectifs du Plan Vélo adopté le 25 juin 2019 par le Conseil Communautaire. Il va permettre notamment de compléter les liaisons structurantes Est/Ouest, constituer des continuités avec les agglomérations limitrophes mais aussi de sécuriser certains carrefours. Le Plan Vélo propose une stratégie déployée pour 6 ans et encourage les déplacements des cyclistes au quotidien.

Pour ce faire, Grand Paris Sud et ses partenaires travaillent à l'amélioration de la performance du réseau cyclable (maillage, lisibilité, sécurité), à l'amélioration de l'offre de stationnement vélo, au développement des services à destination des cyclistes et à la promotion du réseau cyclable.

Le stationnement



Aujourd'hui, Grand Paris Sud a une capacité de stationnement vélo estimée à 2 000 places. A titre de comparaison, la seule ville de Savigny-le-Temple dispose de 4 000 places de stationnement public motorisé (hors résidence). Aussi, 2/3 des gares du territoire ne sont pas équipées de parkings vélos fermés et sécurisés malgré l'existence d'une douzaine de consignes sécurisées.

Jalonnement et services

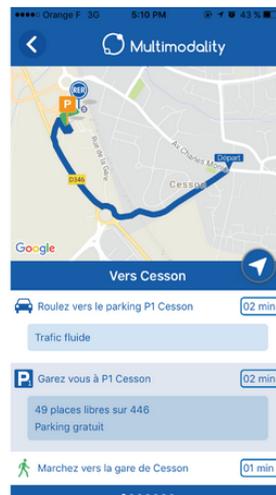


Malgré des réalisations récentes, le territoire souffre d'un déficit de jalonnement faute d'un réseau cyclable continu.

L'offre de services aux cyclistes est également à développer et à promouvoir (vélo-école, atelier conseils pour l'entretien et la réparation des vélos, service de location de vélos à assistance électrique, atelier de marquage...).

Un environnement en mouvement

Emergence des nouvelles mobilités, de nouveaux acteurs, des nouvelles technologies



Une révolution est en cours, née du développement du numérique et de sa démocratisation en situation de mobilité via l'usage des smartphones. Grand Paris Sud tient à utiliser ces nouvelles technologies afin de faciliter les déplacements de ses usagers.

D'ailleurs, des services et des informations facilitant les déplacements à la portée de tous grâce aux progrès nés de la généralisation de la géolocalisation et la multiplication des capteurs, ont déjà été mis en place tels que l'information-voyageurs, le guidage collaboratif, la disponibilité en temps réel de places de stationnement (ParkingMap) etc.

On peut également noter l'émergence de nouveaux services ou leur développement en dehors des cadres institutionnels et du giron des exploitants traditionnels due au développement de l'économie du partage, collaborative ou participative (covoiturage, location de particulier à particulier, recours aux VTC...)

Des évolutions engagées sur le plan contractuel en matière d'exploitation des réseaux de bus

Depuis le 23 octobre 2007, le règlement européen n° 1370/2007 prévoit l'obligation d'une mise en concurrence pour les services publics de transport de voyageurs. De fait, ce processus de mise en concurrence a été lancé par Île-de-France Mobilités visant à aboutir à la mise en place de nouveaux contrats au 1^{er} Janvier 2021. Une partie du territoire de Grand Paris Sud (Secteur de Sénart) est concernée par la première phase de consultation. Ainsi, des implications en termes d'engagement financier et de services aux usagers sont à mesurer.

**Direction de la
Prospective
et de
l'Observation
territoriale**