

PARTAGE DU DIAGNOSTIC

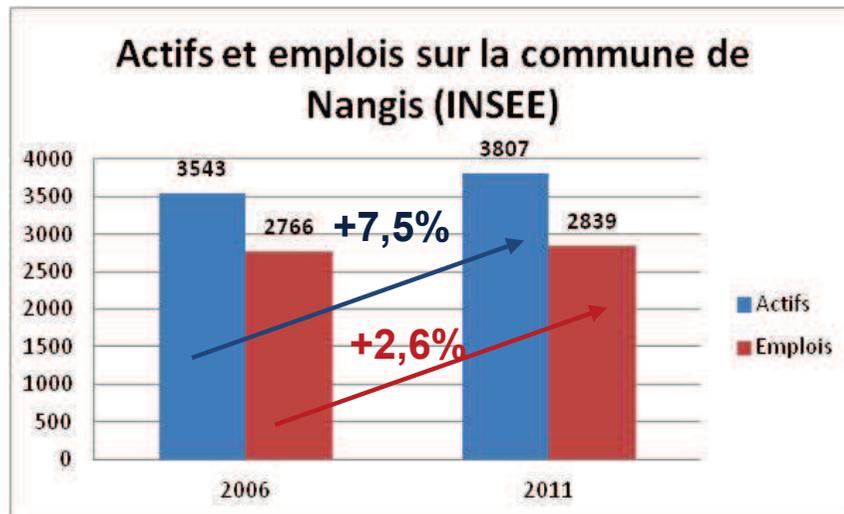


1. LES ÉLÉMENTS DE CONTEXTE



1.1 LES EMPLOIS

- Une commune à caractère résidentiel : déséquilibre emplois/actifs (0.74)
- Une externalisation des actifs résidents ; la polarisation de Paris à nuancer (23,1% des actifs Nangis siens concernés)



Lieu de travail des actifs résidents

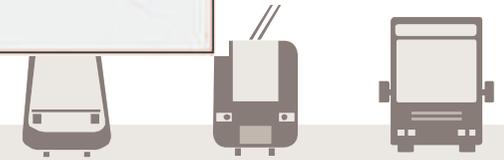
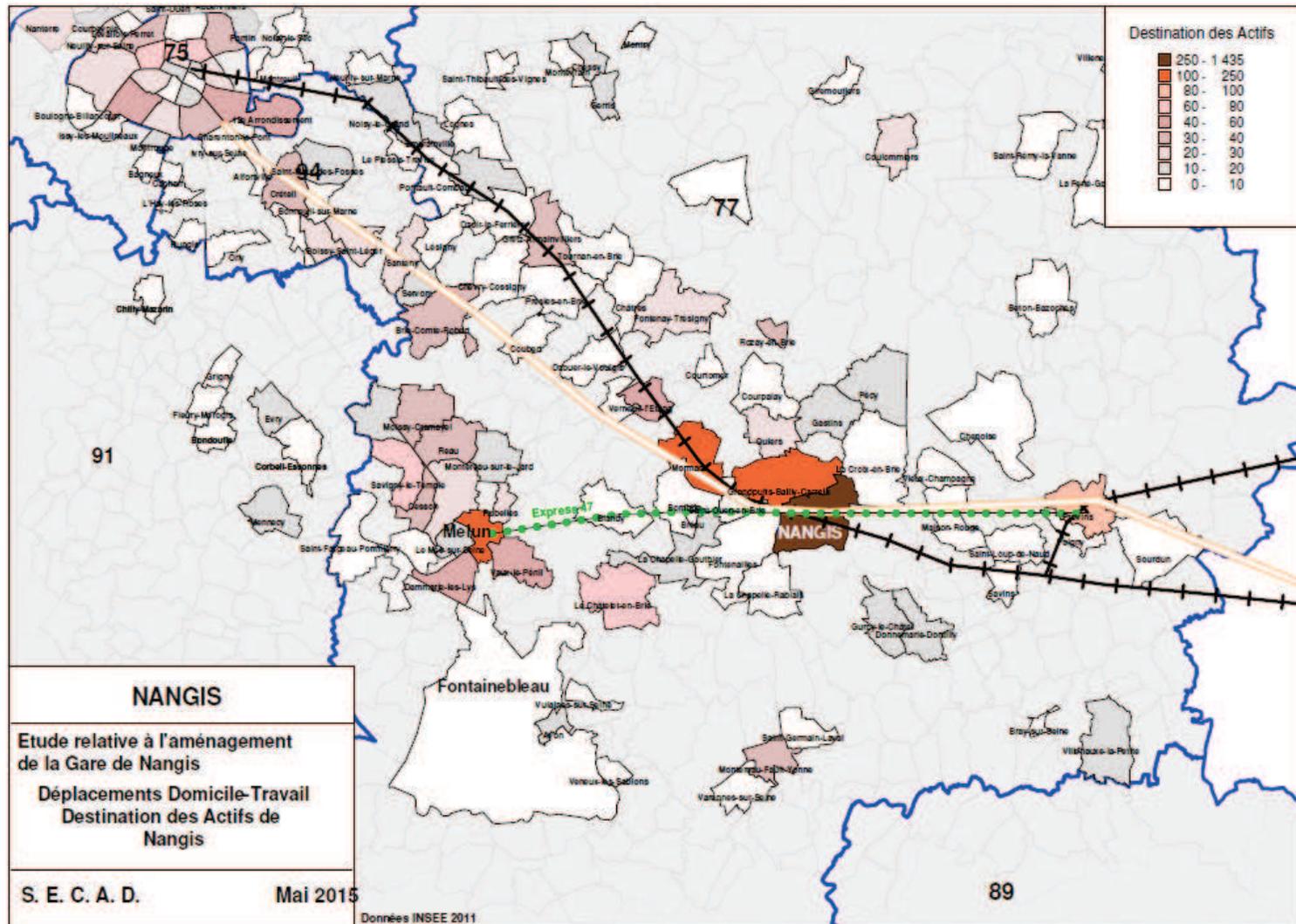
	2006		2011	
	Nb	%	Nb	%
Ensemble	3139	100.0	3254	100.0
Travaillent :				
dans la commune de résidence	1134	36.1	1037	31.9
dans une commune autre que la commune de résidence	2005	63.9	2217	68.1
située dans le département de résidence	1395	44.4	1406	43.2
située dans un autre département de la région de résidence	581	18.5	750	23.1
située dans une autre région en France métropolitaine	28	0.9	59	1.8
située dans une autre région hors de France métropolitaine (Dom. Com. étranger)	1	0.0	2	0.1

Sources : Insee, RP2006 et RP2011 exploitations principales.



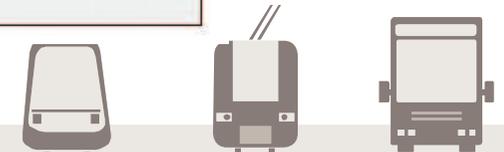
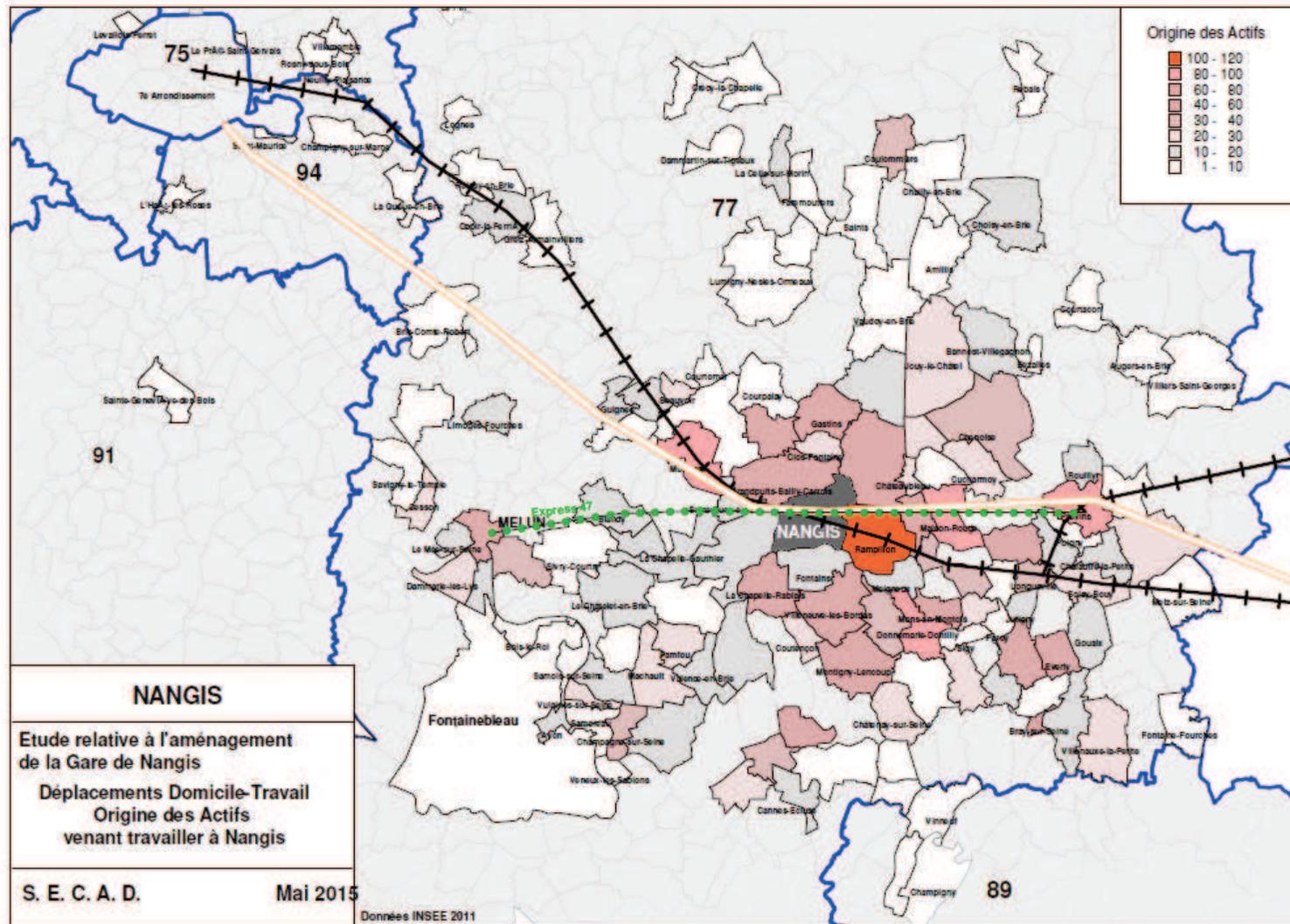
1.2 LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

- Un bassin de recrutement des actifs nangissiens dilué



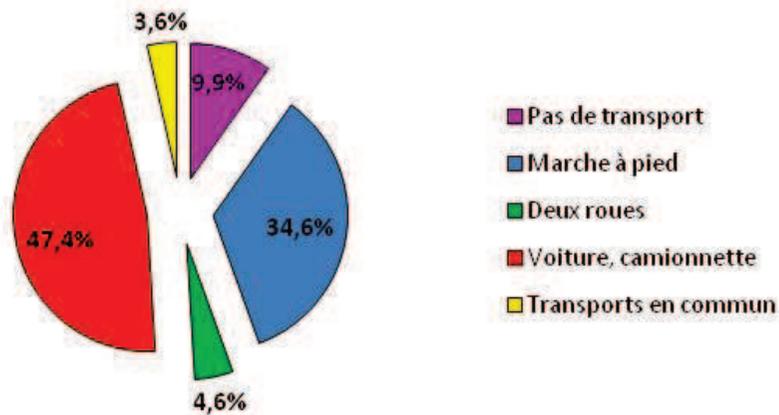
1.2 LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

- Nangis : une aire d'influence contenue, tournée vers l'Est



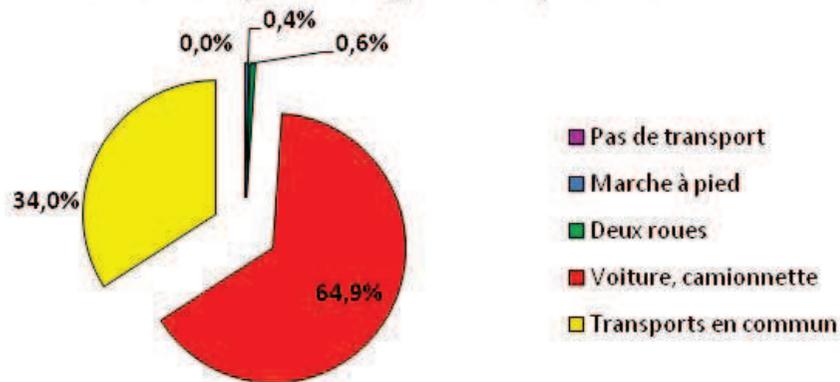
1.2 LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Modes de transport des nangissiens travaillant à Nangis - INSEE, RGP 2011

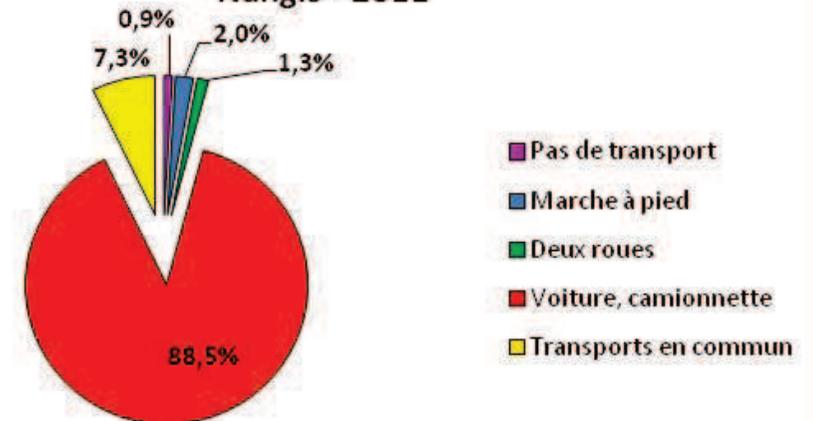


- Des stratégies de déplacement contrastées
- L'offre en transport public décisive quant à la répartition modale des navetteurs

Modes de transport des nangissiens ne travaillant pas à Nangis - INSEE, RGP 2011

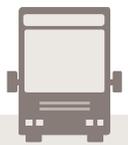
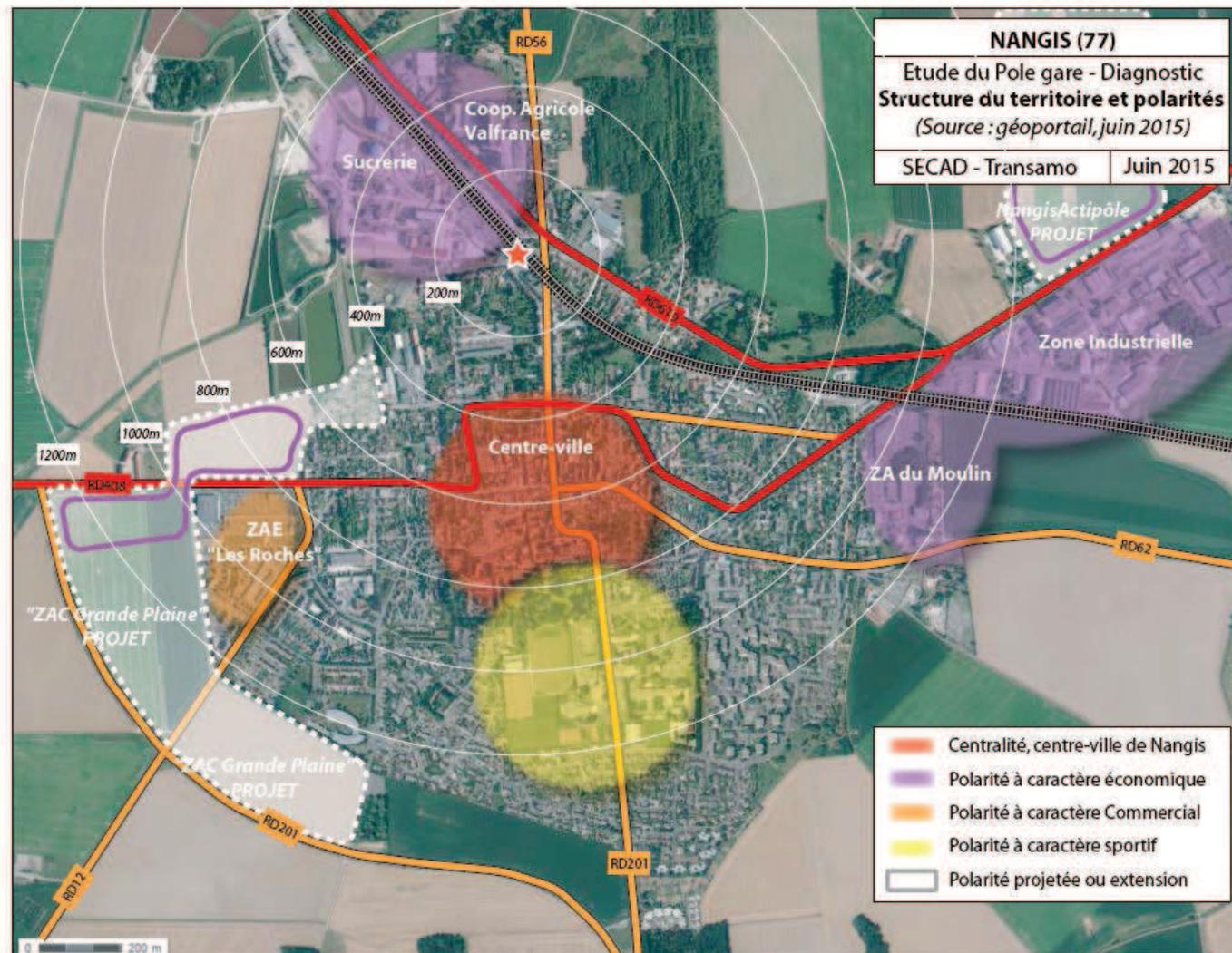


Modes de transport des actifs ne résidant pas à Nangis - 2011



1.3 LA STRUCTURE URBAINE

- Une urbanisation contenue : tissu urbain compact
- Une « multi polarisation » du territoire



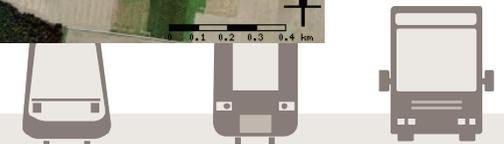
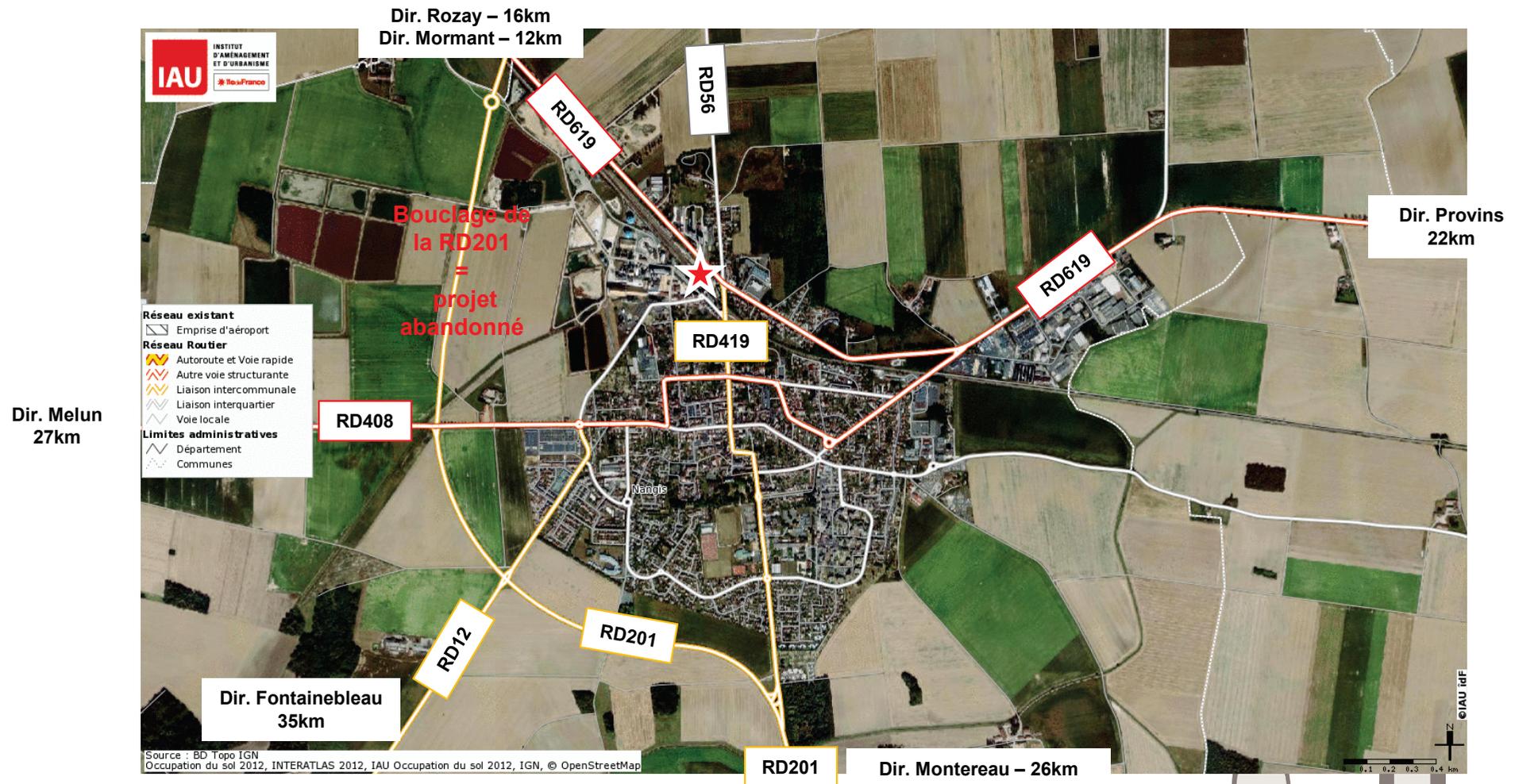
1.4 LES COMMERCES ET ÉQUIPEMENTS

- Une gare à distance du centre ville (> 500m)
- Un quartier gare qui profite de peu de pôles générateurs de déplacements



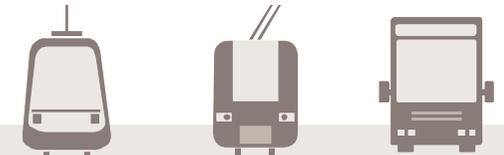
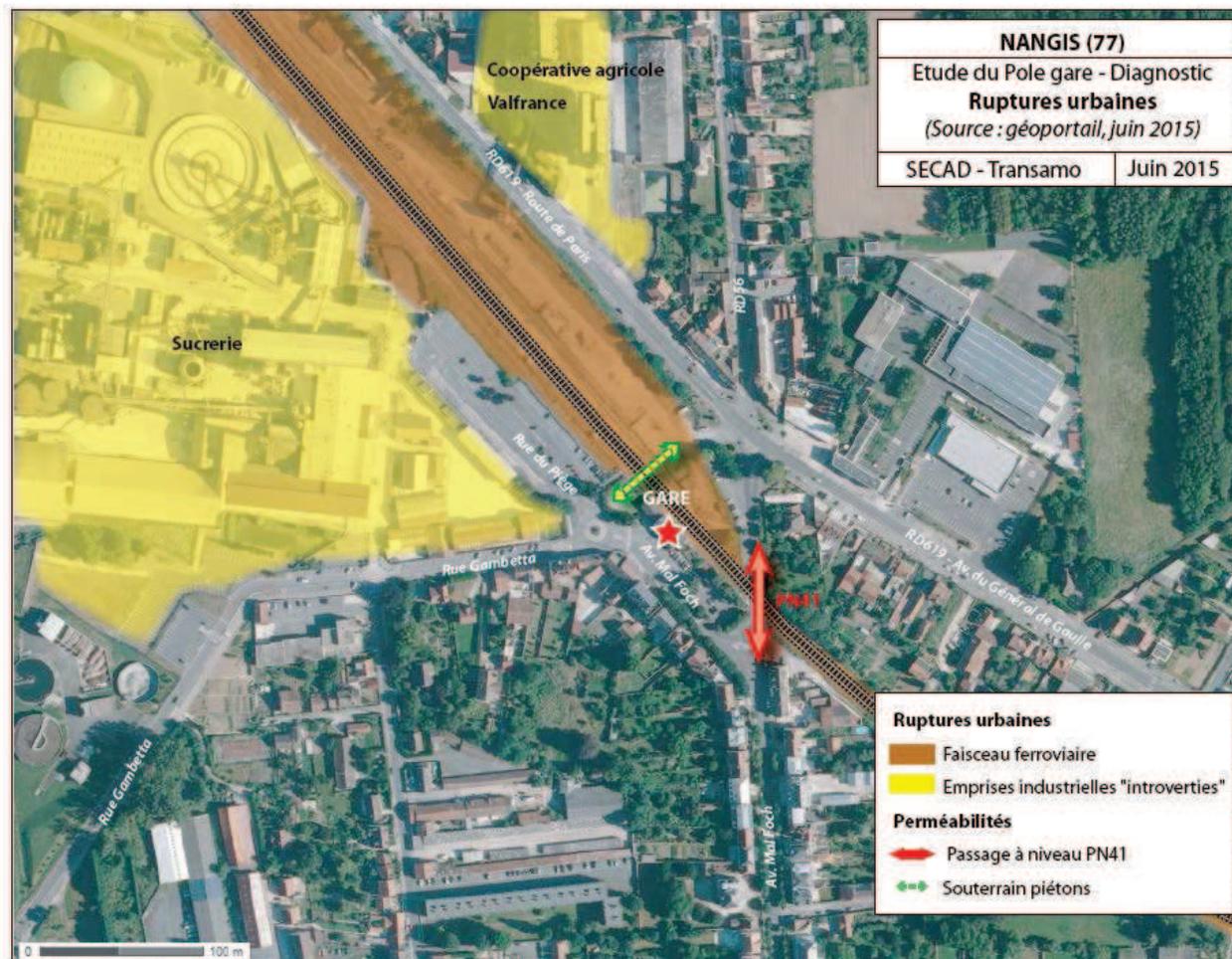
1.5 LA TRAME VIAIRE

- Le noyau urbain est positionné au cœur d'un réseau étoilé
- La gare est positionnée en entrée de ville, au droit de la RD619 – Chemin du Tacot qui contribue au désenclavement de la gare

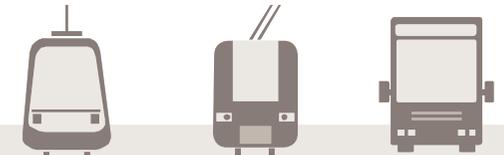


1.6 LES RUPTURES URBAINES

- Un quartier qui présente des ruptures urbaines fortes
- Des ruptures qui contrarient les mobilités, pénalisant en particulier les modes doux



2. LE TRAIN : LA LIGNE P



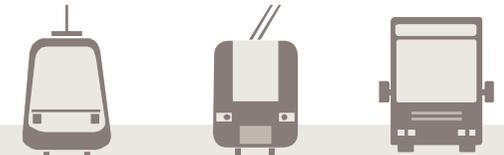
2.1 L'OFFRE FERROVIAIRE

- **Une offre attractive** : 20 trains/JOB par sens, fréquence 30 min. en HP, amplitude 5h46-23h34 – L'offre ferrée a été renforcée en 2009 mais la ligne reste saturée
- **Le projet d'électrification offre de belles perspectives d'amélioration de l'offre (2020)**
- **La mise en place du forfait Navigo toutes zones à 70€/mois va avoir des conséquences en termes de fréquentation de la gare (effets connus d'ici 7-8 mois)**

Nangis → Paris Est : 50min. – 9,45€
 Nangis → Provins : 35 min
 Nouveau tarif Navigo (01/09/2015)

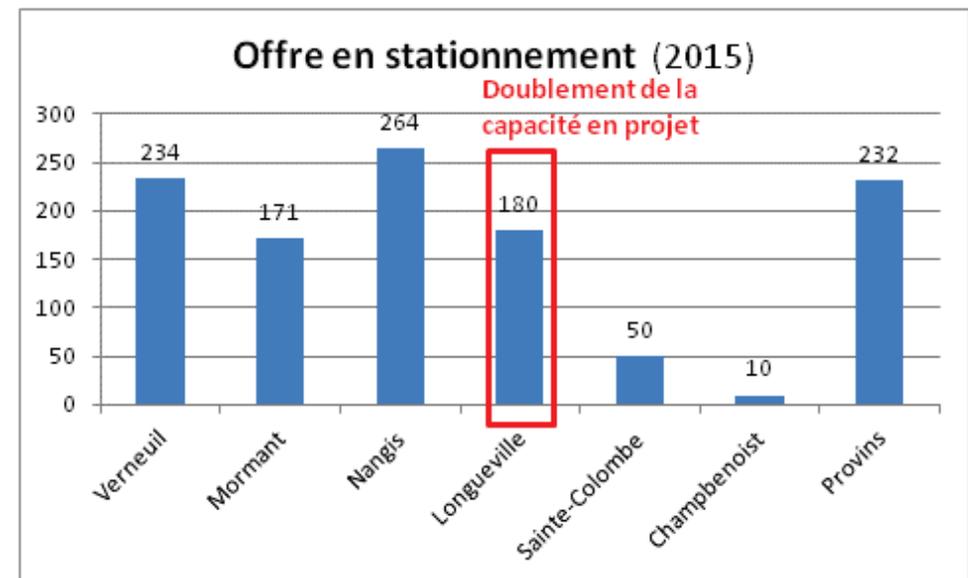
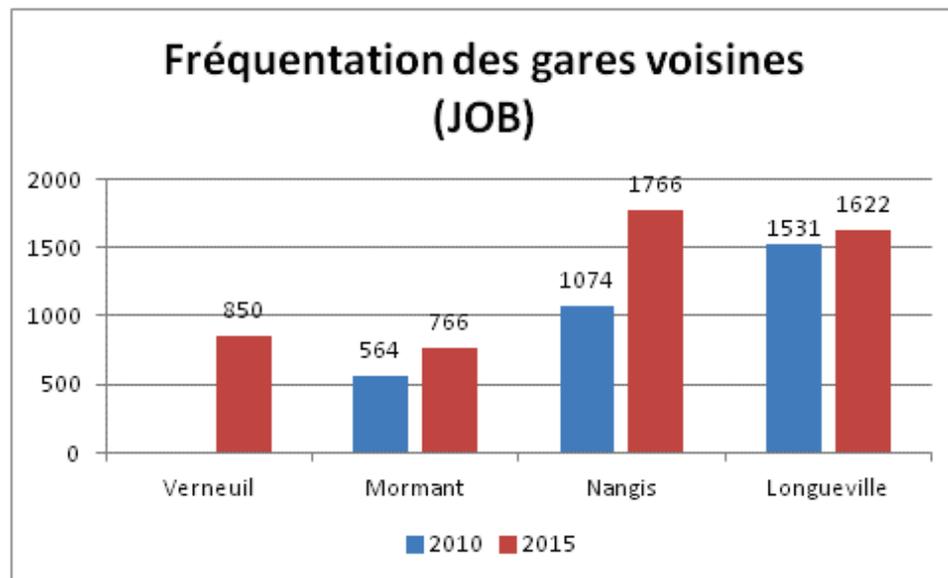


Source : SNCF Transilien



2.2 LA FRÉQUENTATION DE LA GARE DE NANGIS

- La gare de Nangis présente une fréquentation supérieure aux gares voisines : 1 766 voyageurs/jour en 2015 (jour de semaine)
- Une progression de l'attractivité de la gare liée, notamment, à l'offre de stationnement



	Verneuil	Mormant	Nangis	Longueville
Progression 2010-2015	-	35,8%	64,4%	5,9%
Progression annuelle moyenne	-	6,5%	10,8%	1,2%

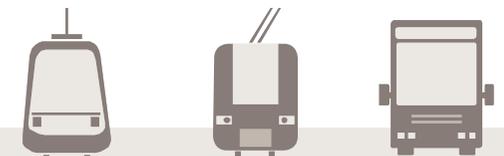
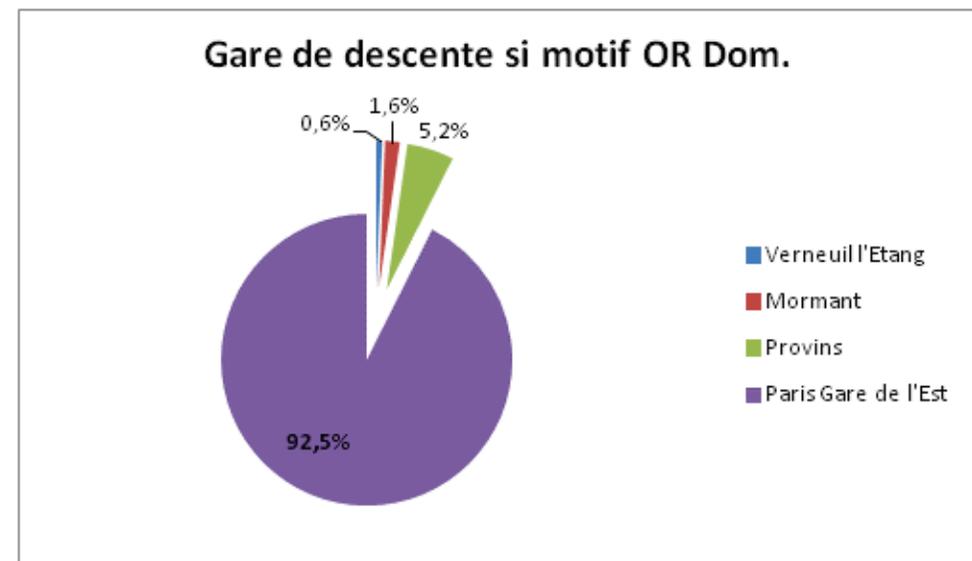
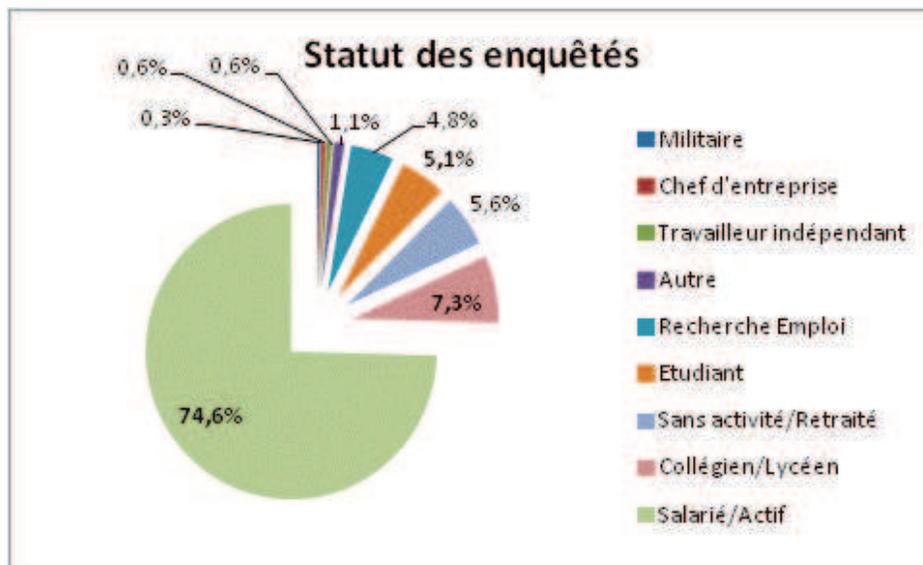


2.3 LES USAGES – ENQUÊTE RABATTEMENT (JUN 2015)

373 personnes enquêtées à la montée – entre 5h30 et 20h30

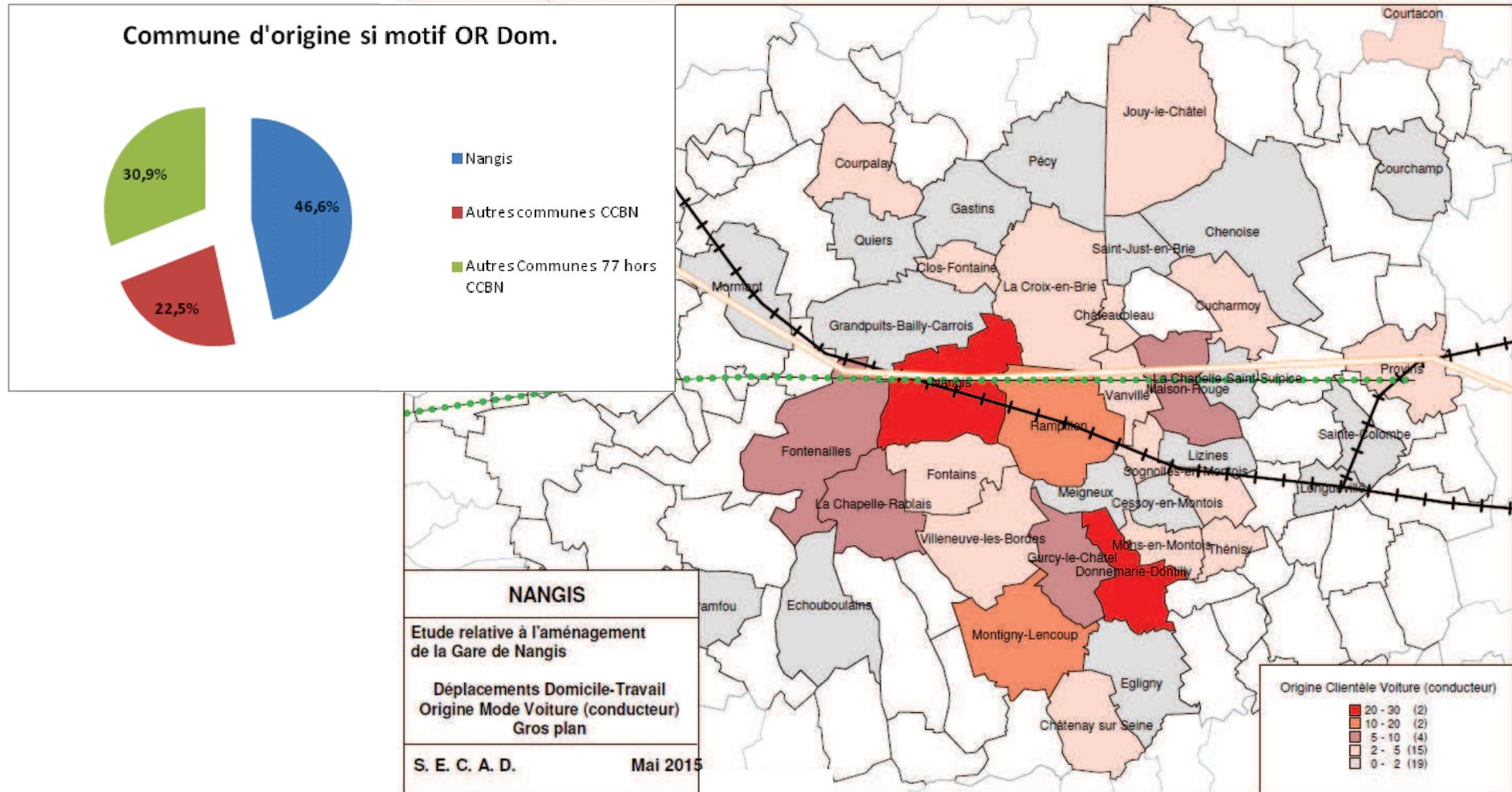
- 323 direction Paris
- 50 direction Provins

- Le train sollicité massivement pour les navettes domicile-travail et domicile-établissement scolaire (12.4%)
- Paris est la destination privilégiée



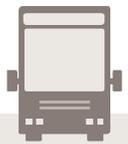
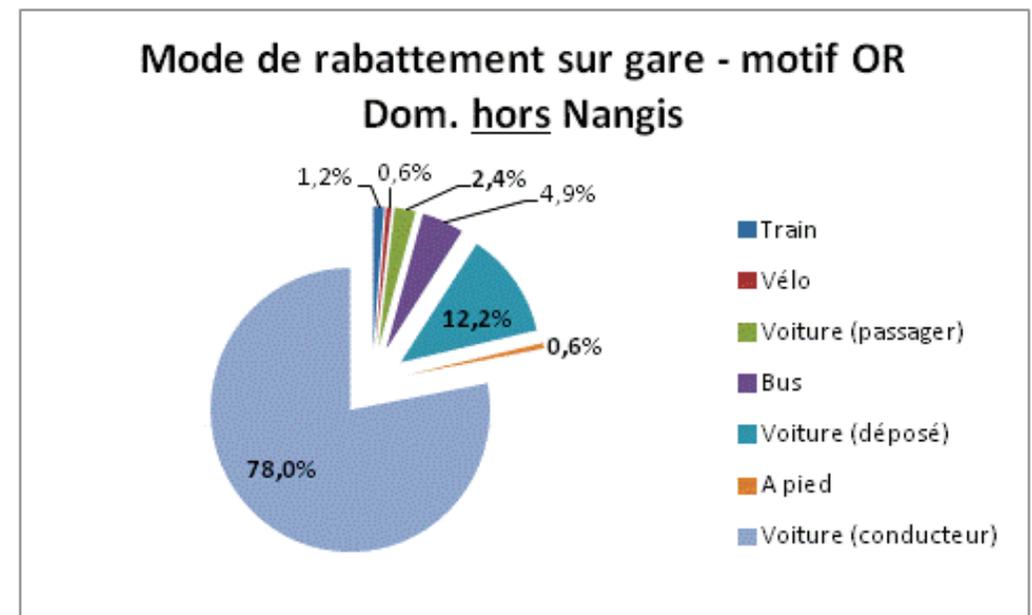
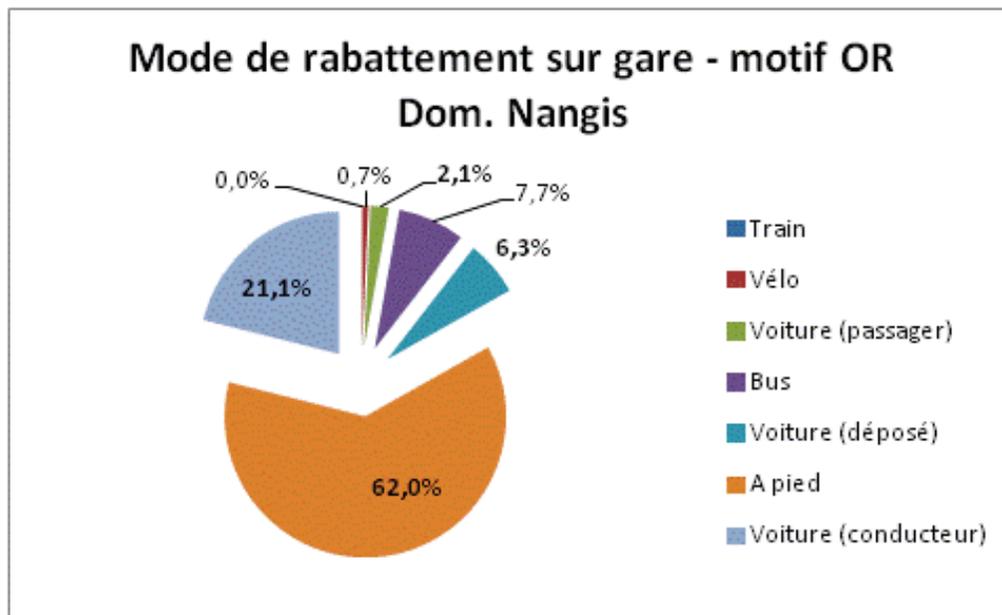
2.4 LES USAGES – ENQUÊTE RABATTEMENT (JUN 2015)

- Une aire de chalandise étendue mais une gare qui n'entre pas en concurrence avec les gares voisines, du fait de l'éloignement



2.4 LES USAGES – ENQUÊTE RABATTEMENT (JUN 2015)

- Les Nangissiens effectuent le rabattement sur gare principalement à pied
- La voiture est sollicitée massivement par les non nangissiens: 92.6%
- Les bus et cars sont peu utilisés dans le cadre des stratégies de rabattement



2.4 LES USAGES – ENQUÊTE RABATTEMENT (JUN 2015)

- Des motifs d'insatisfaction attendus
- Une concertation citoyenne qui conforte les doléances et apporte des enseignements supplémentaires

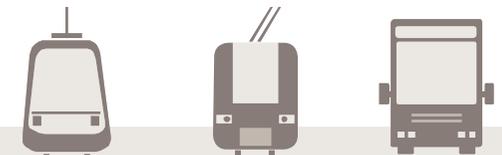
Remarques relatives à l'amélioration du service bus/cars		
Faire un arrêt à Leudon pour parking	1	1,1%
Plus de bus de ville en temps normal, le week-end et le soir	9	9,7%
Proposer des places covoiturage, améliorer les fréquences des bus	1	1,1%
Plus d'arrêts de bus dans Nangis	1	1,1%
Que les bus aillent à Rampillon	1	1,1%
Respect des horaires de bus	1	1,1%

Remarques relatives à l'amélioration de l'offre de stationnement - QUANTITATIF		
Plus de places de parking, l'entrée du parking est mal faite	1	1,1%
Plus de places de parking, mais agréable d'avoir des places gratuites	1	1,1%
Plus de places de parking, trop de stress pour trouver une place	1	1,1%
Plus de places de parking, plus de trains	4	4,3%
Plus de places de parking	42	45,2%

Remarques relatives à l'amélioration de l'offre train		
Plus de places dans les trains	1	1,1%
Un train plus tôt, prévenir plus tôt en cas de problème, ouvrir la gare plus tôt	1	1,1%
Plus de trains	4	4,3%

Remarques relatives à l'amélioration de l'offre de stationnement - QUALITATIF		
Plus de caméras dans le parking, voiture volée 2 fois	1	1,1%
Parking plus propre	1	1,1%
Revoir rd pt et configuration parking gare	1	1,1%
Vérifier les places	1	1,1%

Remarques relatives à l'amélioration du pôle gare		
Gare souvent fermée, non fiable, rame trop courte, accès à améliorer, machine à ticket mal placée et insuffisante, manque d'éclairage et de caméras	15	16,1%
Plus de bouquins	1	1,1%
Des bancs	3	3,2%
Toujours en travaux, de plus en plus de véhicules car de plus en plus de voyageurs	1	1,1%



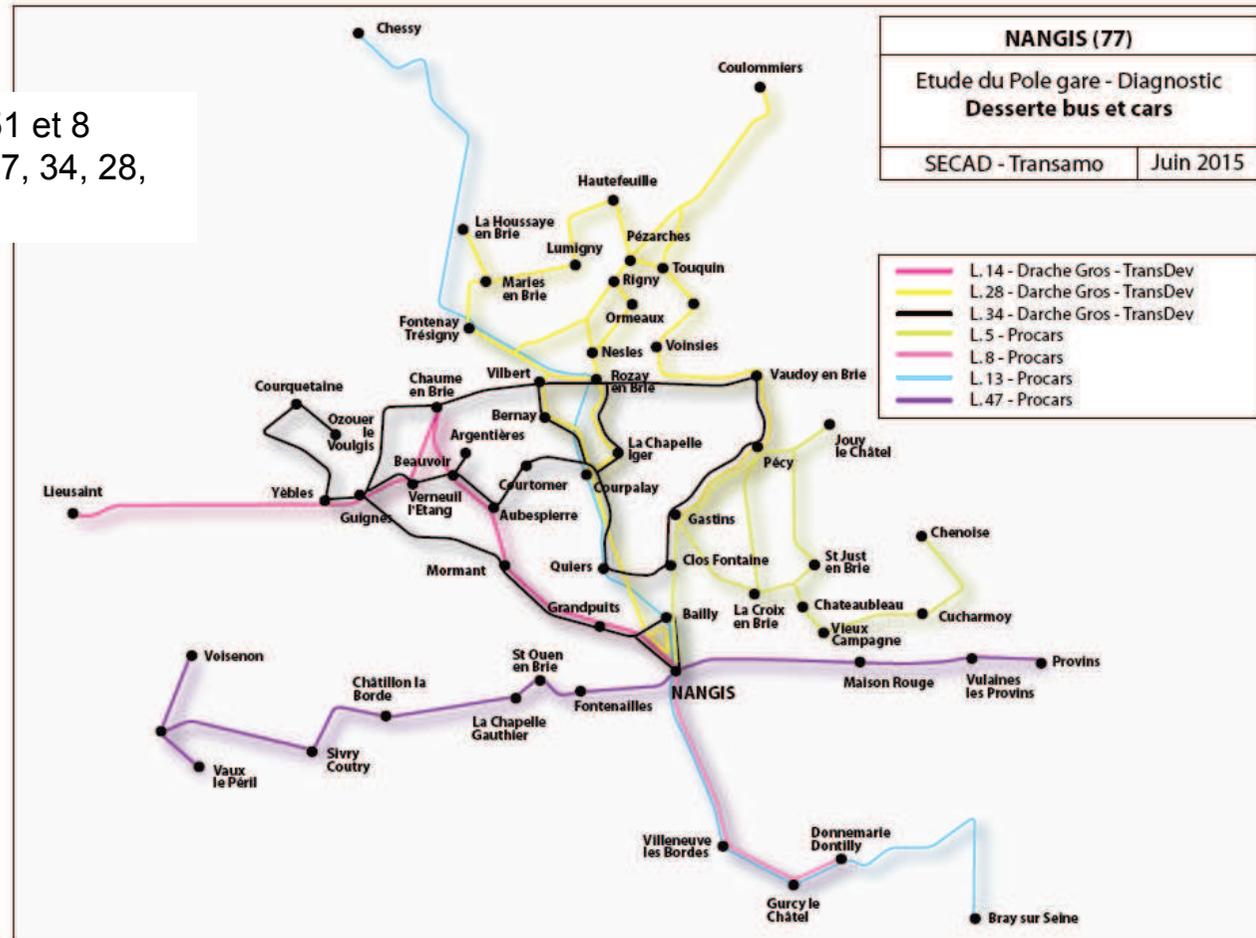
3. LE RÉSEAU DE BUS / CARS



3.1 L'OFFRE DE BUS / CARS

- 8 lignes de transport public desservent la gare SNCF (2 arrêts distincts)
- Un service assuré par 2 transporteurs (Procars et TRANSDEV Darche-Gros)

- 2 lignes en terminus : 51 et 8
- 6 lignes en passage : 47, 34, 28, 13, 14 et 5



3.1 L'OFFRE DE BUS / CARS

- Des services qui n'optimisent pas le rabattement sur la gare : des correspondances train/bus et train/car qui n'ont pas été organisées
- 2 lignes « structurantes » : L.51 et L. 47 Express
- Des services de TAD viennent compléter les services réguliers

Ligne	Fonctionnement	Réseau	Exploitant	Terminus 1	Terminus 2	Sous-ligne(s)	Correspondance(s)	Amplitude JOB	Nb course(s)/JOB (tous sens confondus)	Nb passage(s) en gare JOB	Fréquence HP
L.51 Verte	Toute l'année	Nangibus	Procars	Nangis - "Gare SNCF"		3	-	5h22-20h05	22	22	≈30 min. Cadencement
L.51 Rouge	Toute l'année	Nangibus	Procars	Nangis - "Gare SNCF"		3	-	5h10-20h05	24	22	≈30 min. Cadencement
L.5	Toute l'année	Seine-et-Marne	Procars	Jouy-le-Chatel	Nangis	10	-	6h00-19h10*	10	5	-
L.8	Toute l'année	Seine-et-Marne	Procars	Donnemarie	Nangis	8	-	5h56-19h18	9	8	-
L.13	Toute l'année	Seine-et-Marne	Procars	Bray	Chessy	5	RER A - Chessy	5h50-18h30	8	8	-
L.47	Toute l'année	Seine-et-Marne Express	Procars	Provins	Melun	12	RER D - Melun	5h00-21h00	76	16	HPM dir. Melun : ≈10min. HPS dir. Provins : ≈10min.
L.14	Toute l'année	Yerres - Brie Centrale	Darche Gros Transdev	Nangis	Lieusaint	1	RER D - Lieusaint	5h37-18h55	4	4	-
L.34	Période scolaire	Yerres - Brie Centrale	Darche Gros Transdev	Pecy	Rozay-en-Brie	26	-	7h01-18h40	29	4	-
L.28	Période scolaire	Sol'R	Darche Gros Transdev	Fontenay Tresigny	Coulommiers	5	-	6h25-18h05	9	2	-



3.2 LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR LES CONDUCTEURS

- Des difficultés de stationnement des véhicules de transport public en HP, sur le parvis
- Un transbordement des voyageurs non sécurisé aux arrêts occupés par les automobilistes
- Une configuration du carrefour avenue de la gare / RD419 qui rend les TAD et TAG difficiles
- Une difficile progression des bus sur l'avenue Foch (croisement)
- Le franchissement peu commode du giratoire du parvis par un matériel roulant de plus grande capacité (L.47^E et projet de cars de 15m)



Arrêts « Gare SNCF », juin 2015



Arrêt « Foch », juin 2015



3.3 LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES PAR LES USAGERS

- Des arrêts de bus inconfortables, non adaptés aux PMR, peu sécurés
- Un manque de lisibilité de la desserte bus pénalisant pour les usagers occasionnels
- Une intermodalité pénalisée



Totem de la ligne 46 (abandonnée) fournissant les horaires de la ligne 5, juin 2015



Arrêt dénué de mobilier de repos et d'abri et pénalisé par du stationnement gênant, juin 2015

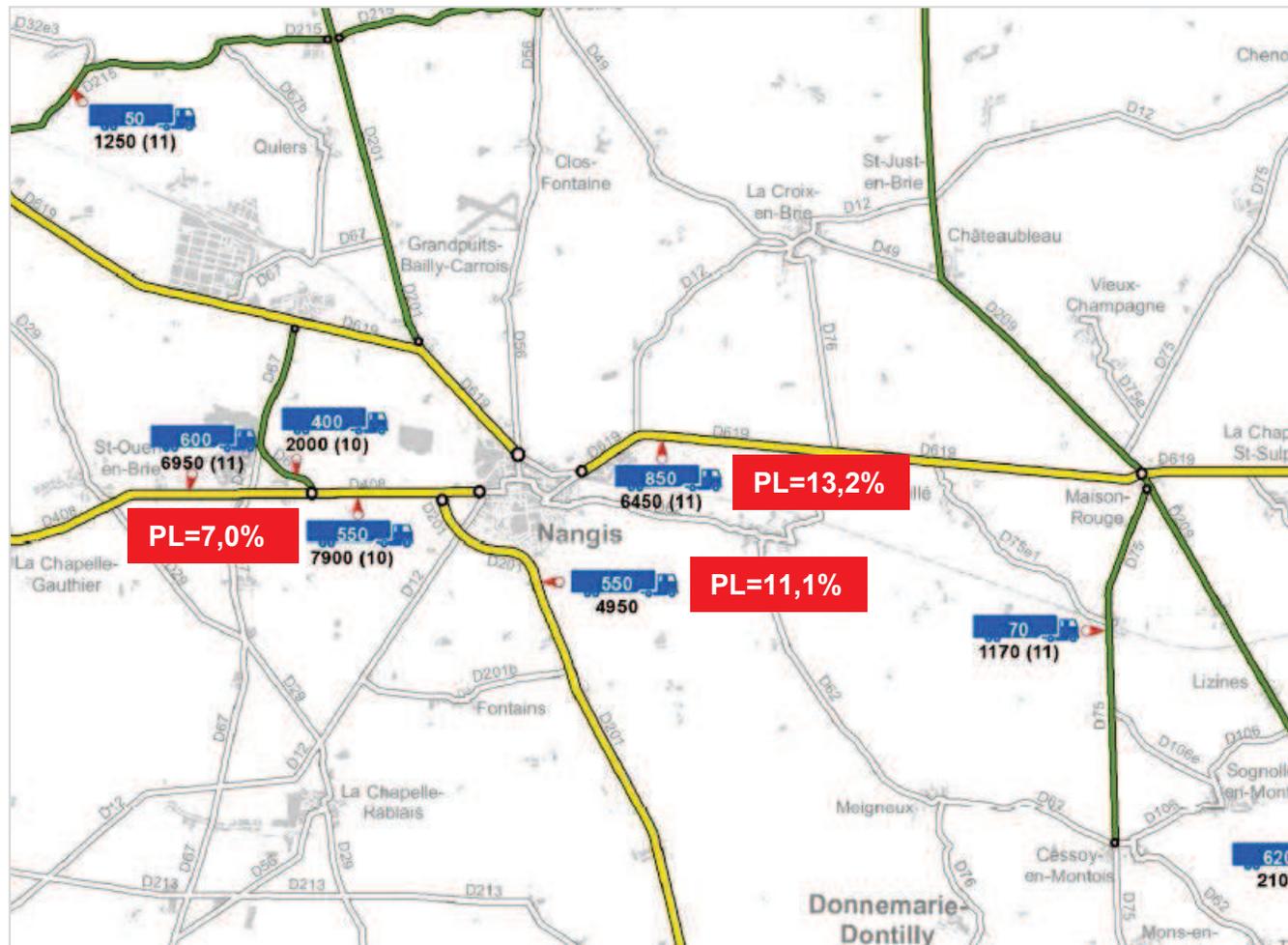
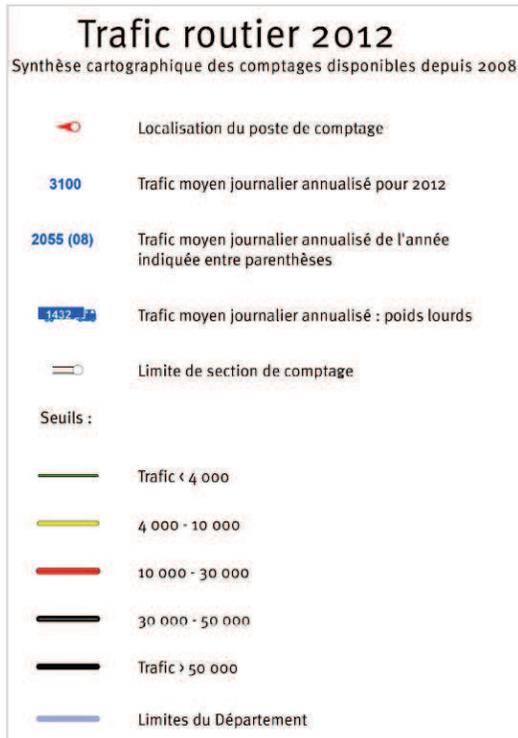


4. LA CIRCULATION GÉNÉRALE ET LE STATIONNEMENT



4.1 LE TRAFIC

- Un trafic peu important sur la RD619 : 6 450 véhicules/jour (600 véh. en HP)
- Un trafic PL qui représente 13% du trafic
- Des constats sur site qui montrent que le carrefour RD619/RD419/RD56 dispose d'une importante réserve de capacité



Source : www.seine-et-marne.fr



4.2 L'OFFRE EN STATIONNEMENT

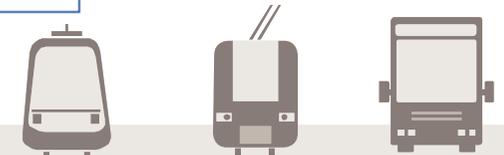
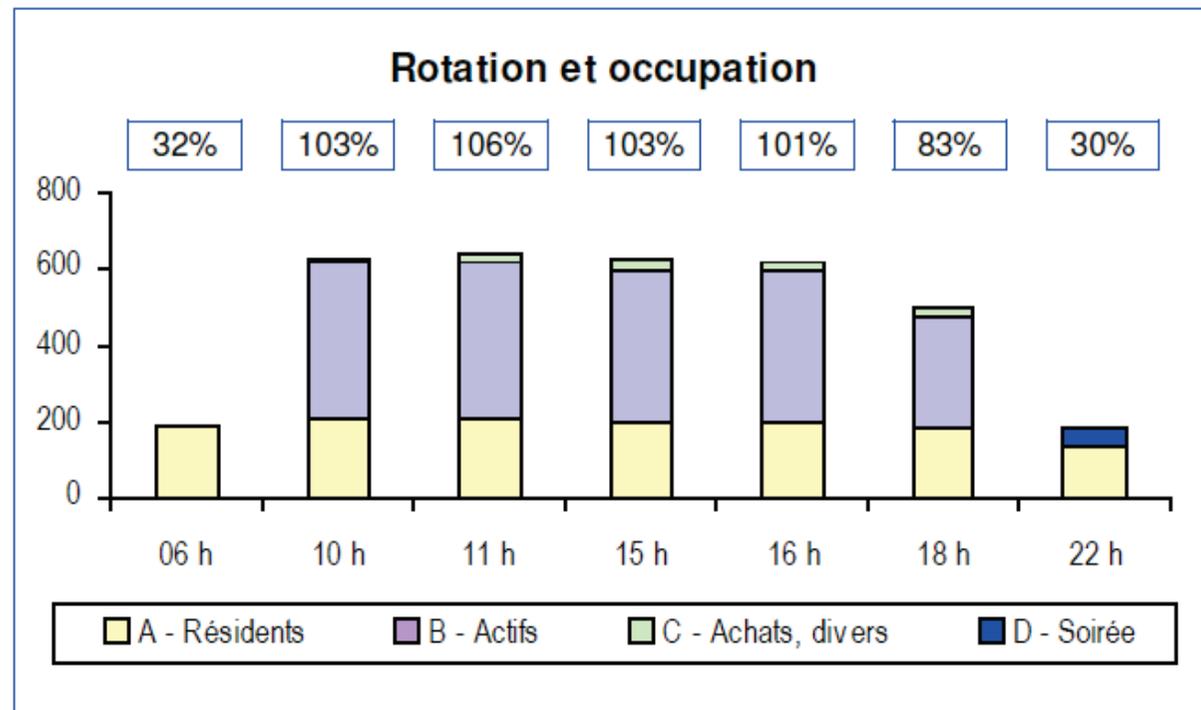
- 600 places recensées dans l'environnement immédiat de la gare de Nangis.
- Le stationnement gratuit est généralisé
- Le stationnement réservé et la règlementation horaire sont sollicités sur le parvis de la gare



4.3 LES USAGES – ENQUÊTE DE ROTATION (JUN 2015)

Périmètre de 370m autour de la gare (6 min. à pied)
7 relevés – entre 5h45 et 23h

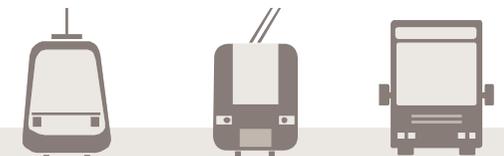
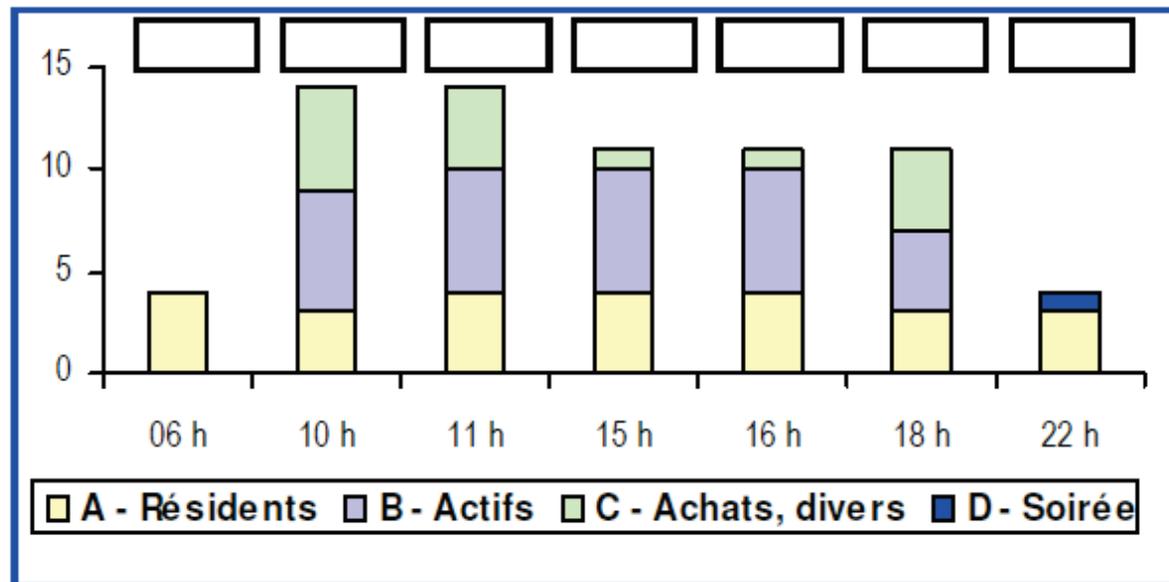
- L'offre en stationnement est saturée entre 7h et 19h (disparités territoriales)
- Les navetteurs mobilisent 420 places environs, sur une amplitude de 12h
- Certains véhicules de résidents constituent des « voitures tampons » (+/- 180 places)



4.4 LE STATIONNEMENT ILLICITE – ENQUÊTE DE ROTATION (JUN 2015)

- Le stationnement illicite, dangereux, est évalué à moins de 60 places, dont environ 15 en interdiction explicitement signifiée
- Des incivilités qui sont le fait tant des riverains que des rabattants ou des chalands

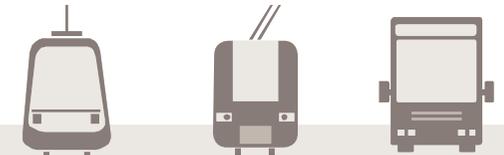
Interdit "zones strictes"



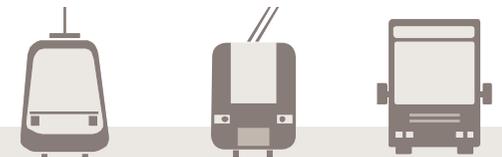
4.5 L'ESTIMATION DES BESOINS H2025

- Le nombre d'autos stationnées en gare de Nangis fluctuera entre 500 et 630 (estimation)
- La préconisation de l'expert transport et déplacements : 600 places

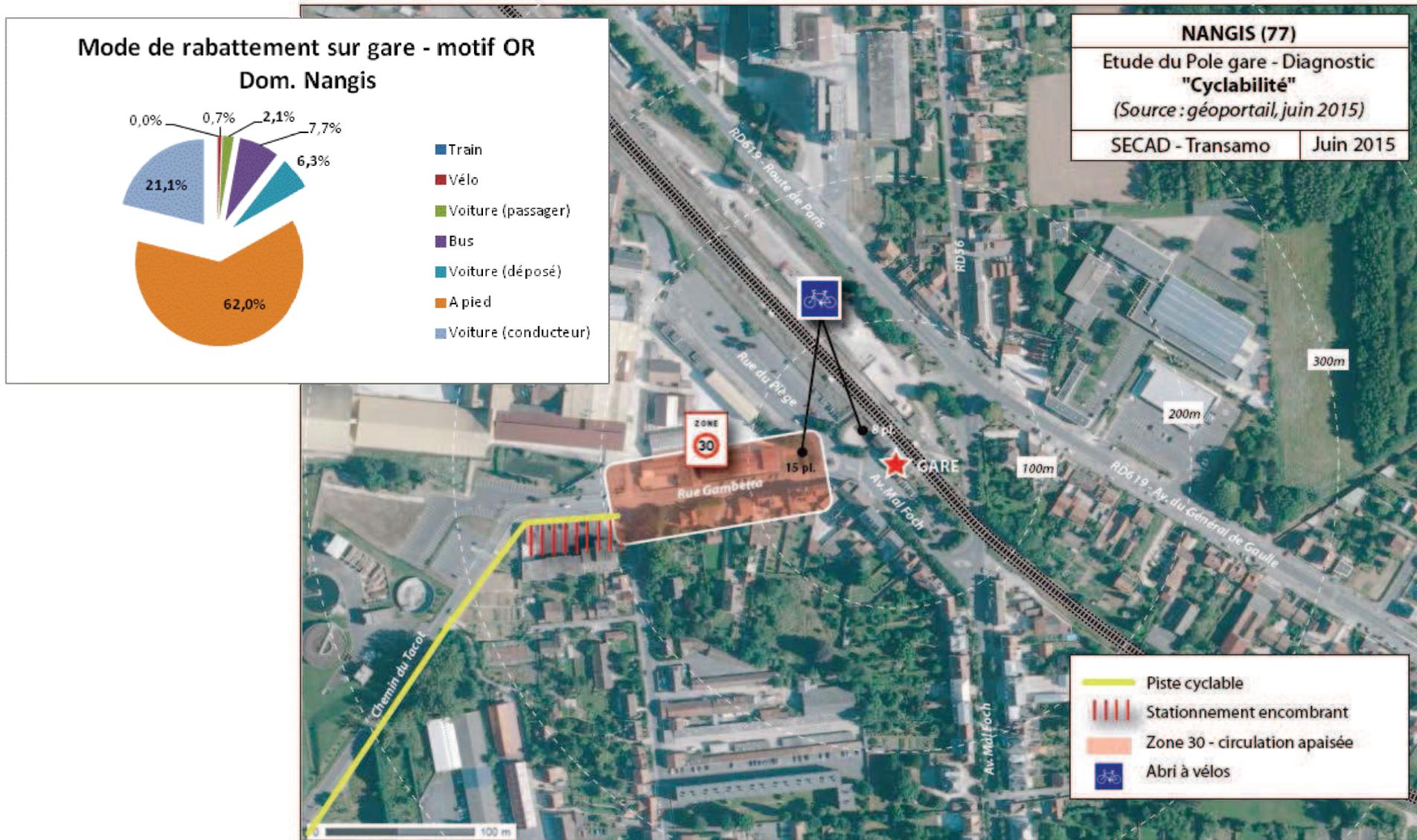
EVOLUTION DES BESOINS		SCENARIOS				
		Fil de l'eau	Sc. 0	Sc. 1	Sc. 2	Sc. 3
33%	Evolution démographique	132	132	132	132	132
10%	Dézonage		40	40	40	40
10%	Facturation Longueville : report de la clientèle motorisée de Longueville sur NANGIS		Non payant	36	Absence de report	Absence de report
15%	Facturation Nangis : report de la clientèle motorisée de Nangis sur MORMANT		Non payant	Non payant	-89	Absence de report
	Facturation Mormant		Non payant	Non payant	Non payant	Absence de report
	Besoins supplémentaires	132	172	208	83	172
	Capacité d'accueil totale	532	592	628	503	592



5. LES MODES DOUX : PIÉTONS ET VÉLOS

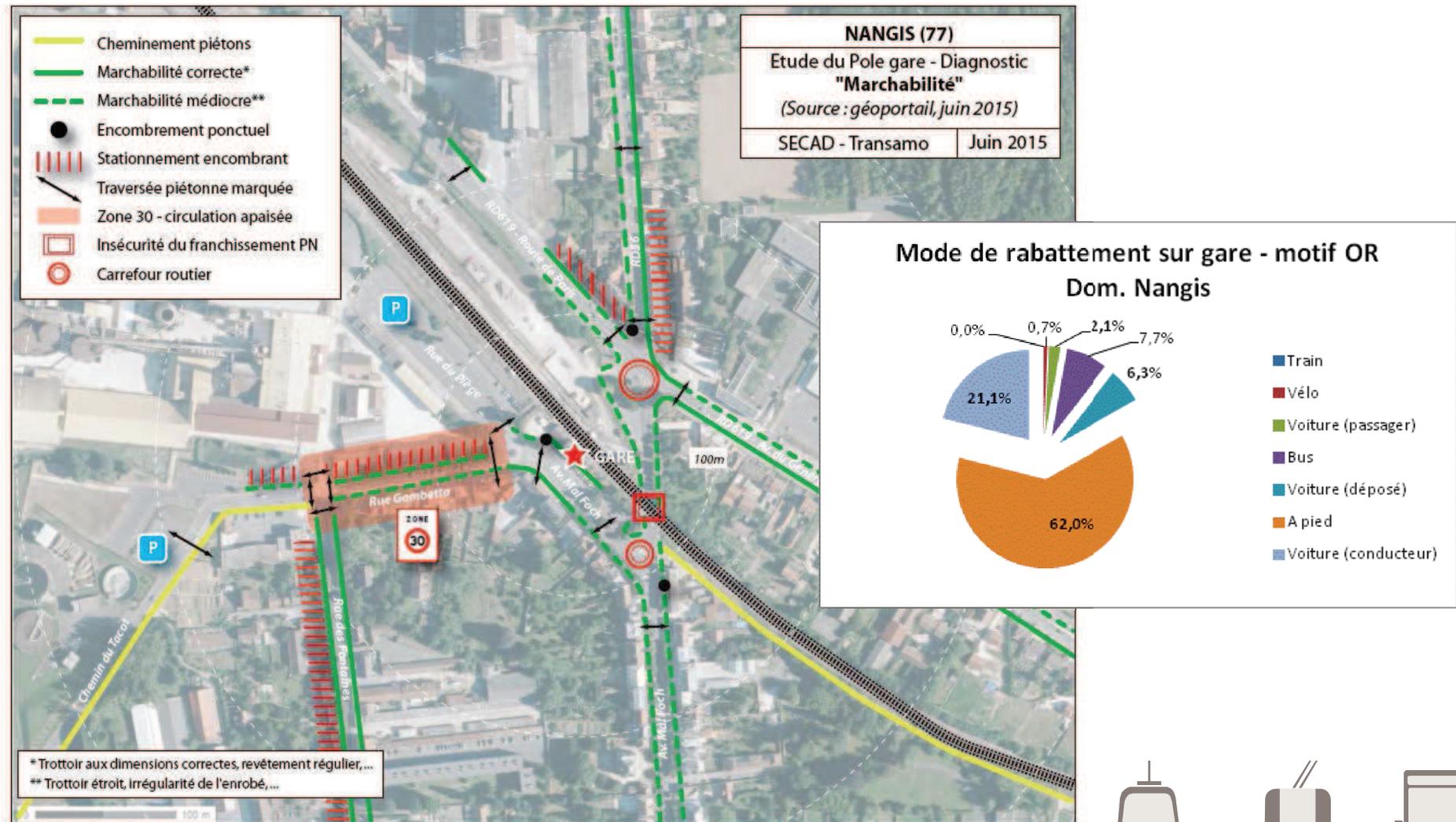


5.1 LA CYCLABILITÉ

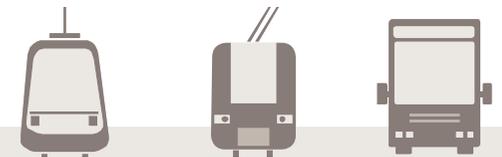


5.2 LA MARCHABILITÉ

- Une marchabilité globalement pénalisée
- Un inconfort du piéton qui reste dominant

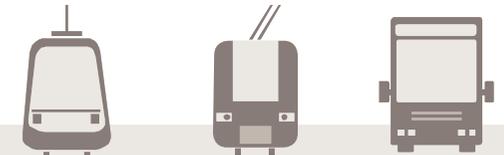
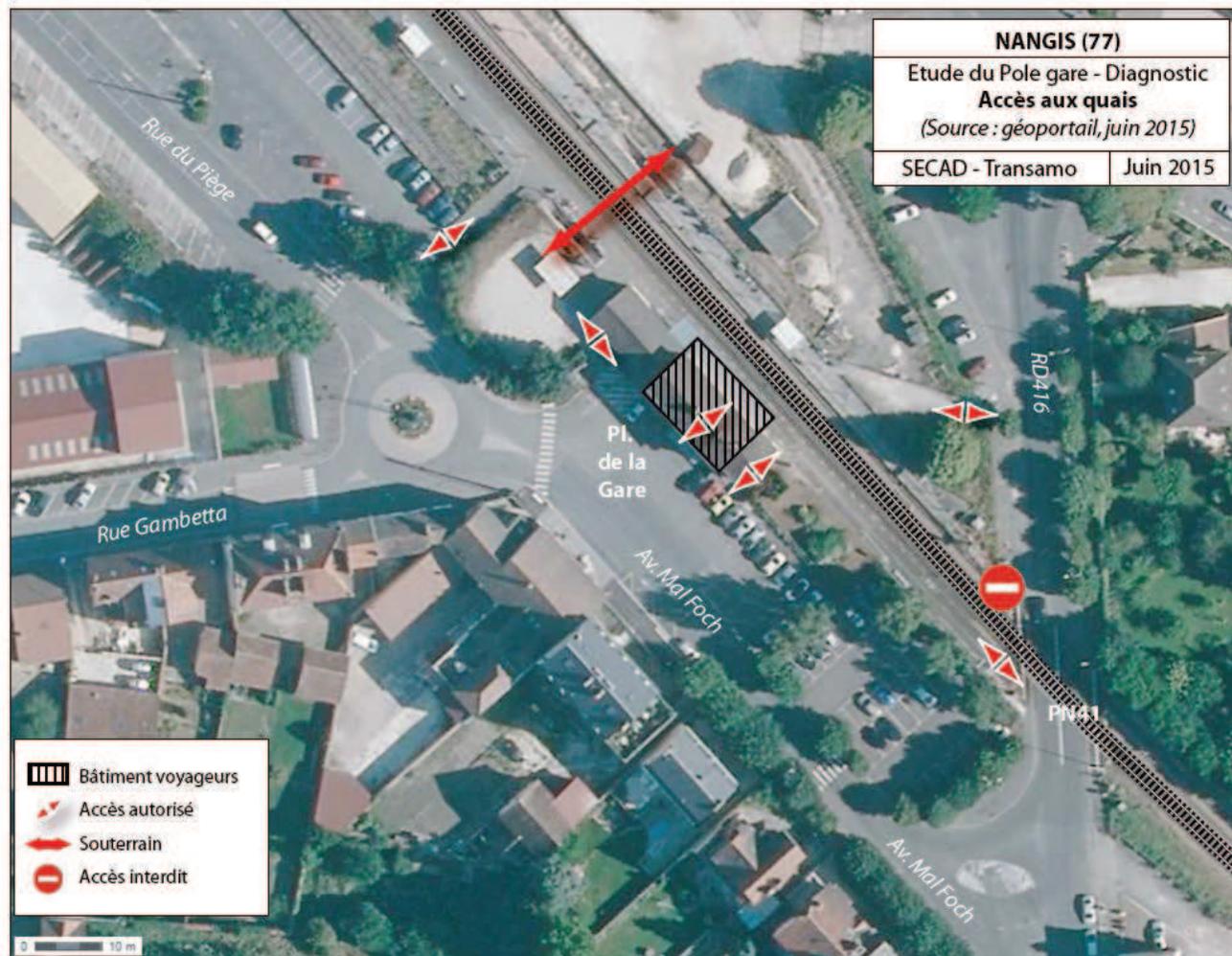


6. LE FONCTIONNEMENT DE LA GARE



6.1 LES ACCÈS AUX QUAIS

- 6 accès sont possibles mais un déséquilibre Nord-Sud existe
- 1 passage souterrain permet de relier les 2 quais



6.2 L'ACCESSIBILITÉ PMR

- L'accessibilité PMR est inexistante
- Les quais ne sont pas à niveau avec le plancher des rames (service non accessible)
- Le franchissement de la voie ferrée demeurerait préoccupant dans le cas où une mise en accessibilité des quais serait projetée



Obstacles aux circulations PMR, juin 2015



6.3 LES SERVICES EN GARE ET LES AMÉNITÉS

- Le pôle gare est pensé comme un lieu de passage, un lieu de transit
- La pérennité de certains services/équipements est à interroger : taxis, cabine téléphonique

