



Ingénierie, PROJETS de Circulation et Audits

ETUDE DE MOBILITE ET STATIONNEMENT

Phase 1 – Diagnostic

À Angerville (91)

Version	Objet de la révision	Date de rendu	Auteur
A	Création du document	01/03/2023	C. VALLON

FEVRIER 2023

SOMMAIRE.....	2
1. Introduction.....	5
1.1. Contexte.....	5
1.2. Périmètre	5
1.3. Objectif.....	5
1.4. Situation de la zone d'étude	6
2. Comptages.....	7
2.1. Directionnels par carrefour le vendredi 20 janvier.....	7
2.1.1. Carrefour Gare / Chemin Jousset	7
2.1.2. Avenue de Paris / Avenue du Général de Gaulle	8
2.1.3. Rue de Dourdan / Nationale 20.....	9
2.1.4. Rue de Dourdan / Avenue du Général de Gaulle	10
2.1.5. Rue de Dourdan / Rue Nationale / Rue de la Gare.....	11
2.1.6. Giratoire Avenue d'Orléans / Rue Nationale / Rue Jacob	12
2.1.7. Rue de Ouestreville / N20	13
2.2. Bilan des directionnels	14
2.2.1. Vendredi – Heure de pointe du matin.....	14
2.2.2. Vendredi – Heure de pointe du soir	15
2.2.3. Samedi	16
2.3. Bilan des flux par section	17
2.3.1. Vendredi – Heure de pointe du matin.....	17
2.3.2. Vendredi – Heure de pointe du soir	18
2.3.3. Samedi	19
2.4. Flux de poids lourds	20
2.4.1. Part des poids lourds dans la circulation totale	20
2.4.2. Flux de poids lourds moyen par jour de semaine	21
2.5. Analyse des vitesses.....	22
2.5.1. Rue de la Chapelle / Entrée et sortie du hameau de Villeneuve.....	22
2.5.2. D603 / Entrée et sortie du hameau d'Ouestreville	23
2.5.3. D939 et D6 / Entrée et sortie du hameau de Dommerville	24
2.5.4. Avenue de Paris / Entrée et sortie Nord d'Angerville	25
2.5.5. Avenue d'Orléans / Entrée et sortie Sud d'Angerville.....	26
2.5.6. D145 / Entrée et sortie Est d'Angerville	27
2.5.7. Bilan de l'analyse des vitesses	28
3. Plan de circulation actuel	29
3.1. Sens de circulation	29
3.2. Limitations de vitesse.....	30
3.3. Carrefours à améliorer	31
3.4. Accidentologie.....	32
3.5. Aménagements cyclables.....	33
4. Stationnement.....	34
4.1. Gare (parkings Est et Ouest)	35
4.1.1. Occupation par heure d'arrivée	35
4.1.2. Type de stationnement	35
4.2. Parking de la salle polyvalente (Simone Veil)	36
4.2.1. Occupation par heure d'arrivée	36

4.2.2.	Type de stationnement	36
4.3.	Rue Nationale (hors zone bleue)	37
4.3.1.	Occupation par heure d'arrivée	37
4.3.2.	Type de stationnement	37
4.4.	Places Imbault, Tessier et hôtel de ville (Zone bleue)	38
4.4.1.	Occupation par heure d'arrivée	38
4.4.1.	Type de stationnement	38
4.5.	Parking du centre culturel.....	39
4.5.1.	Occupation par heure d'arrivée	39
4.5.2.	Type de stationnement	39
4.6.	Parking du stade.....	40
4.6.1.	Occupation par heure d'arrivée	40
4.6.2.	Type de stationnement	40
4.7.	Avenue de Paris.....	41
4.7.1.	Occupation par heure d'arrivée	41
4.7.2.	Type de stationnement	41
4.8.	Bilan de l'enquête de stationnement	42
4.8.1.	Taux d'occupation des différentes zones de stationnement	42
4.8.2.	Type de stationnement	43
4.8.3.	Stationnement illicite	44
4.8.4.	Stationnement aux abords de l'école.....	45
5.	Analyse du questionnaire aux entreprises	47
5.1.	Le stationnement	48
5.2.	Usage de l'automobile	50
5.3.	Chiffres clés	50
6.	Offre de transports en commun	51
6.1.	Etat actuel de l'offre de transport en commun	51
6.1.1.	Les bus	52
6.1.2.	Le train	54
7.	Analyse du questionnaire destiné aux habitants.....	56
7.1.	Les données socio-démographiques.....	56
7.2.	Equipement des habitants	57
7.3.	Les déplacements domicile -travail	58
7.3.1.	Le lieu de travail des Angervillois	58
7.3.2.	L'origine des travailleurs d'Angerville	60
7.3.3.	Les modes utilisés pour se rendre au travail	60
7.4.	Achats et loisirs	62
7.5.	Frein au report modal	63
7.6.	Résumé en quelques chiffres	64
8.	Analyse du questionnaire aux parents d'élèves	65
8.1.	Présentation de l'échantillon	65
8.2.	Les modes de déplacements.....	66
8.3.	Le stationnement	68
8.4.	Chiffres clés	68
9.	Conclusion	69
10.	Annexes.....	70
10.1.	Débits de véhicules au cours de la journée	70
10.1.1.	Rue de la Chapelle, connexion à Villeneuve	70
10.1.2.	Départementale 145 – Est d'Angerville	71

10.1.3.	Rue de la Plaine , connexion à Dommerville	71
10.1.4.	Rue de Dourdan	72
10.1.5.	Départementale 603, connexion à Ouestreville	73
10.1.6.	Entrée N20	73
10.1.7.	Avenue d'Orléans.....	74
10.1.8.	Avenue de Paris.....	75

1.1. Contexte

La commune d'Angerville a adhéré au programme Petites Villes de Demain en 2021. L'une des orientations stratégiques de ce programme porte sur la mobilité. L'enjeu est de développer les mobilités douces et actives tout en préservant l'accès à la commune pour les automobilistes qui parcourent parfois plusieurs kilomètres pour se rendre à Angerville. Il faut parvenir à une cohabitation entre l'automobile, les piétons et les cyclistes en ville.

1.2. Périmètre

Le périmètre étudié est la commune d'Angerville (91) et il concerne l'ensemble des voies de ce périmètre. Il est possible de distinguer trois espaces de densité différentes au sein de la commune ; d'abord le centre-ville, puis les quartiers qui y sont rattachés (Brigeollet, Europe, stade, ...) et enfin les hameaux (Ouestreville, Dommerville, Villeneuve). Chacun de ces espaces bénéficie d'opportunités propres qui doivent être étudiées pour adapter au mieux les aménagements aux besoins des usagers.

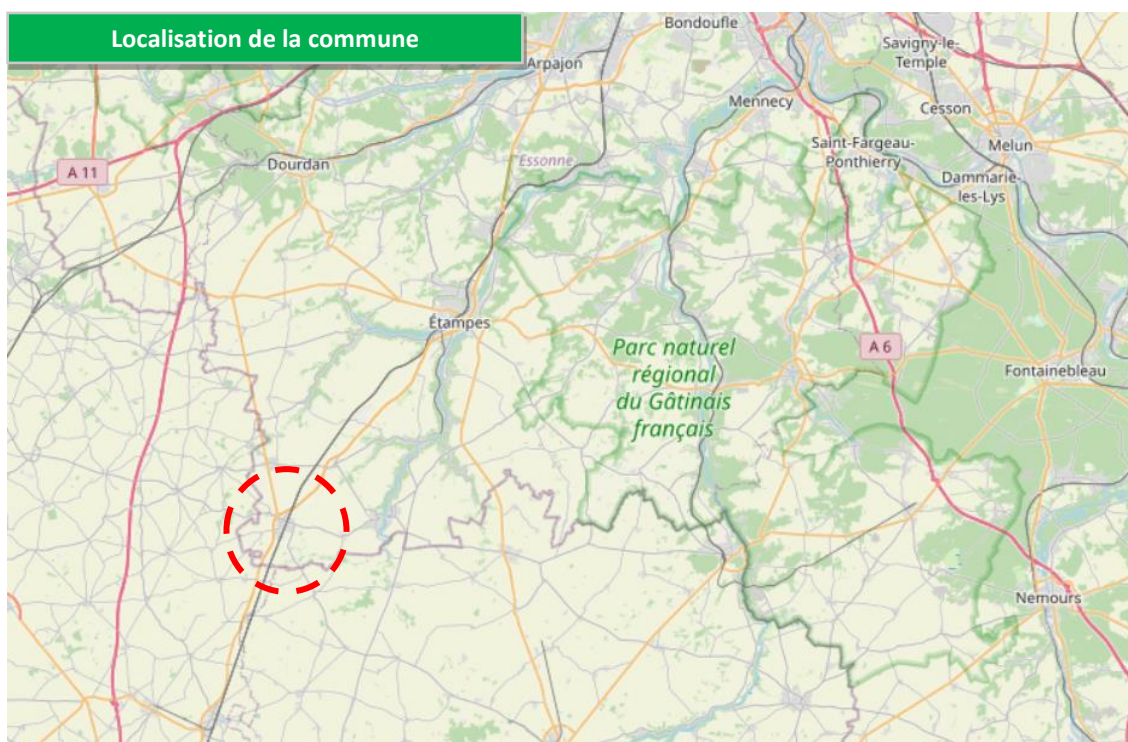
L'étude portant sur les déplacements depuis ou vers Angerville, il est aussi question de territoires plus lointains, connectés avec le territoire angervillois, comme Etampes, Paris...

1.3. Objectif

L'objectif de cette note est de présenter les premières observations de l'étude concernant les usagers et leurs habitudes en matière de mobilité. Cette première partie doit permettre de :

- Comprendre les flux de circulation au sein de la commune
- Evaluer l'offre et la demande de stationnement en centre-ville
- Analyser les réponses des entreprises sur le stationnement à Angerville
- Faire un état de l'offre actuelle de transports en commun
- Analyser les réponses des parents d'élèves sur la circulation aux abords de l'école
- Connaître les flux domicile-travail des habitants et les modes utilisés
- Dresser le plan de circulation actuel et identifier les points à améliorer

1.4. Situation de la zone d'étude

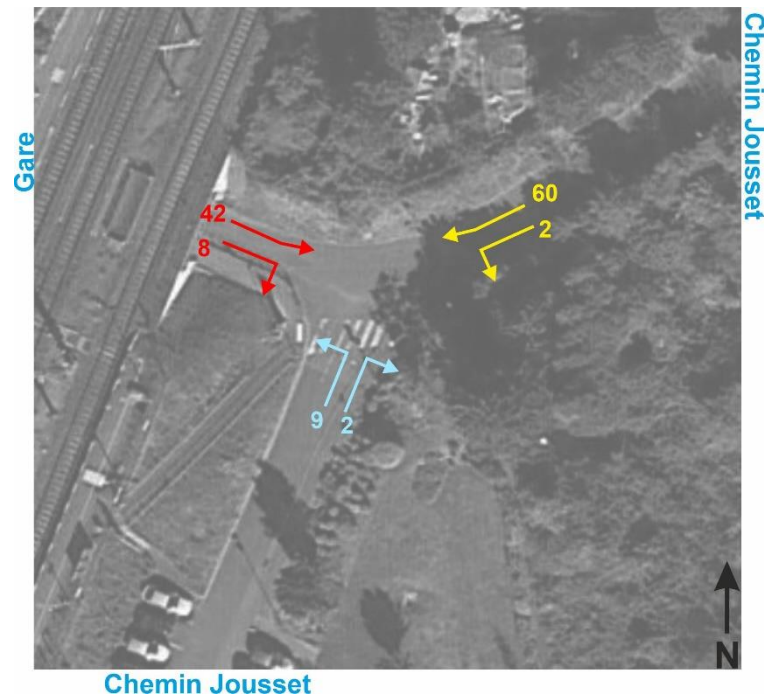


Les comptages directionnels ont été réalisés le vendredi 20 janvier et le samedi 21 janvier 2023 de 7h à 19h. Seules les heures de pointe sont représentées pour chaque carrefour. Les chiffres présentés sont en UVP (unité de véhicule particulier).

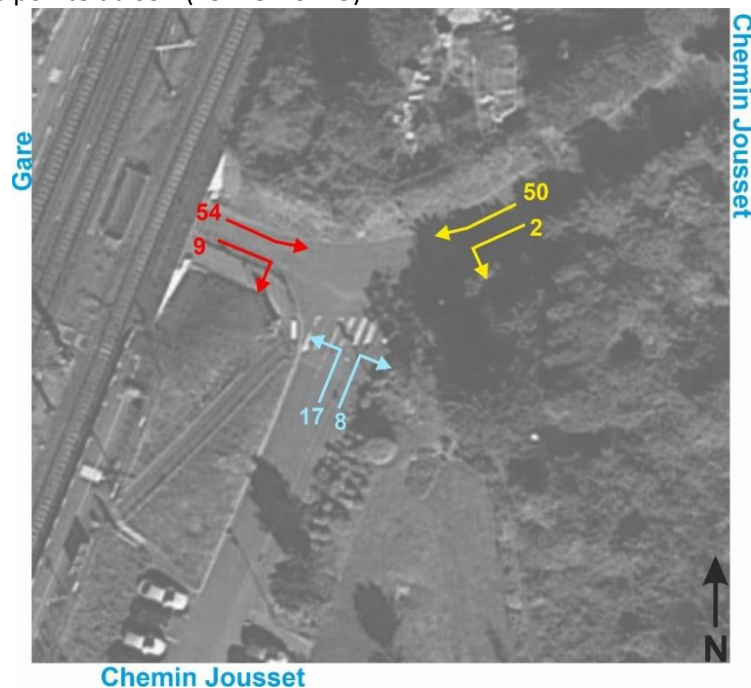
2.1. Directionnels par carrefour le vendredi 20 janvier

2.1.1. Carrefour Gare / Chemin Jousset

- Heure de pointe du matin (7h45-8h45)

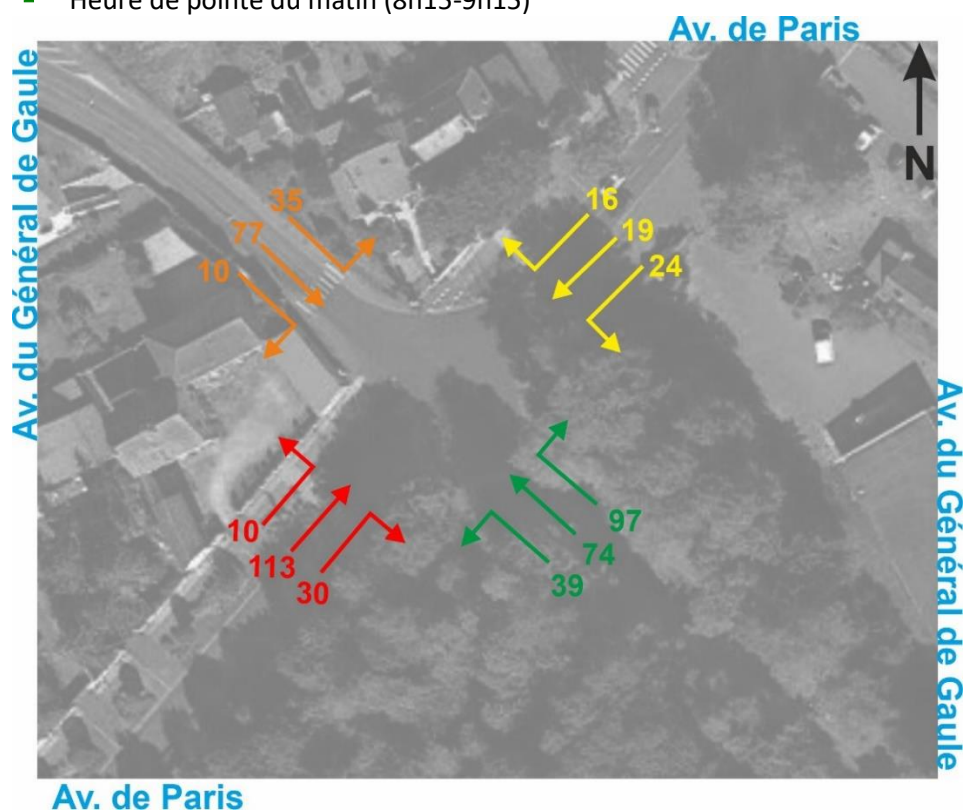


- Heure de pointe du soir (15h45-16h45)

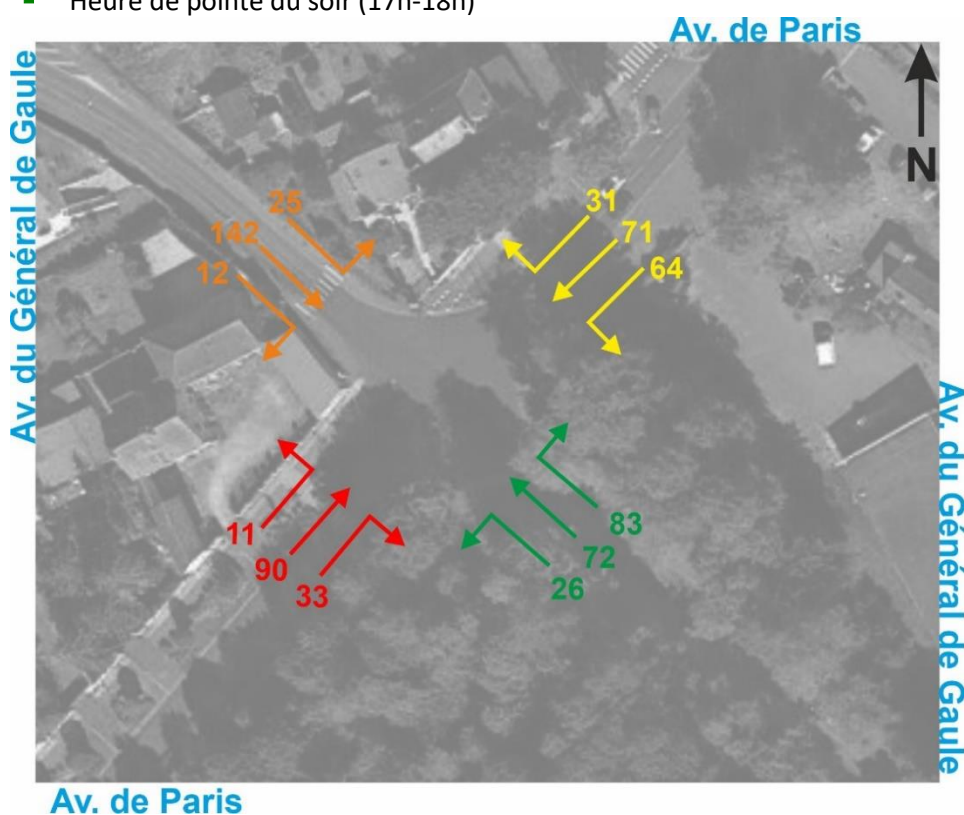


2.1.2. Avenue de Paris / Avenue du Général de Gaulle

- Heure de pointe du matin (8h15-9h15)



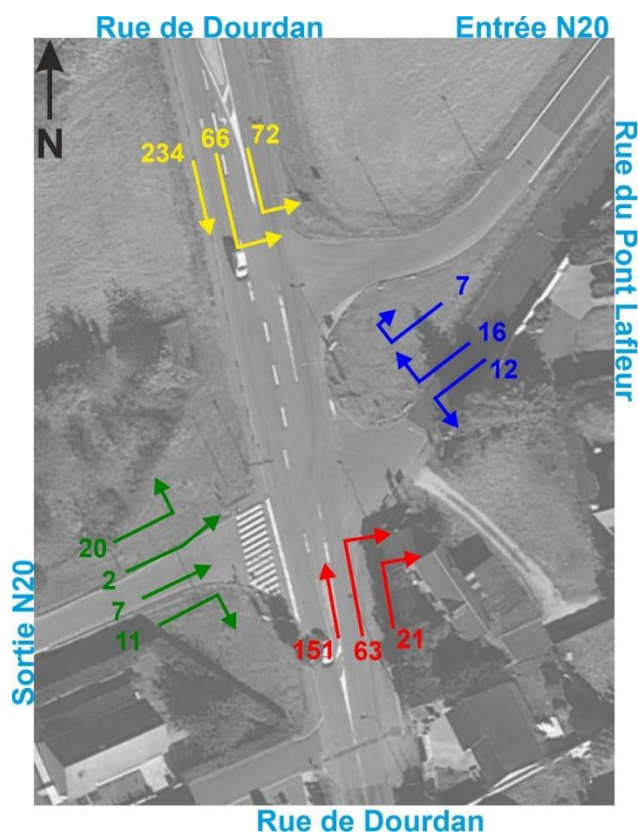
- Heure de pointe du soir (17h-18h)



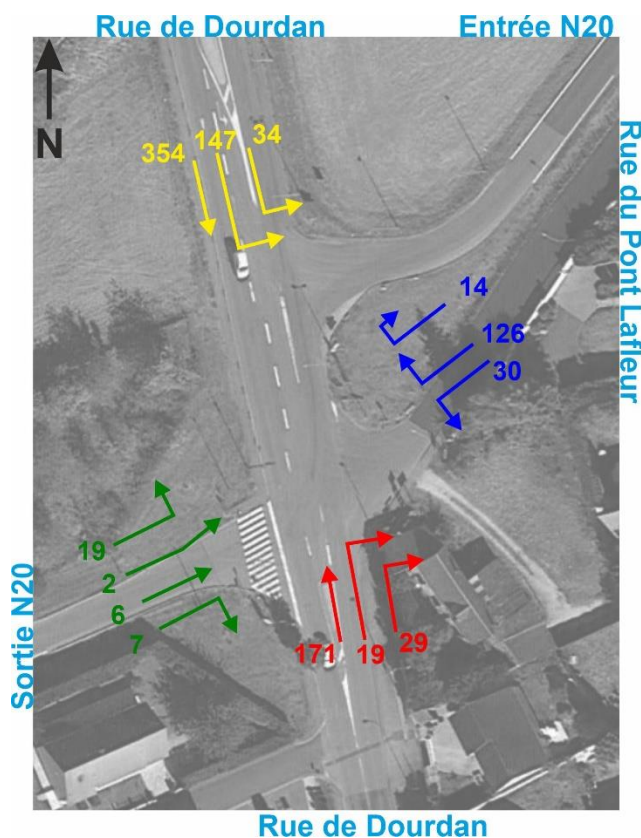
Sur ce carrefour, le trafic le midi de 11h30 à 12h30 est aussi important, il est proche de l'heure de pointe du matin.

2.1.3. Rue de Dourdan / Nationale 20

- Heure de pointe du matin (8h00-9h00)



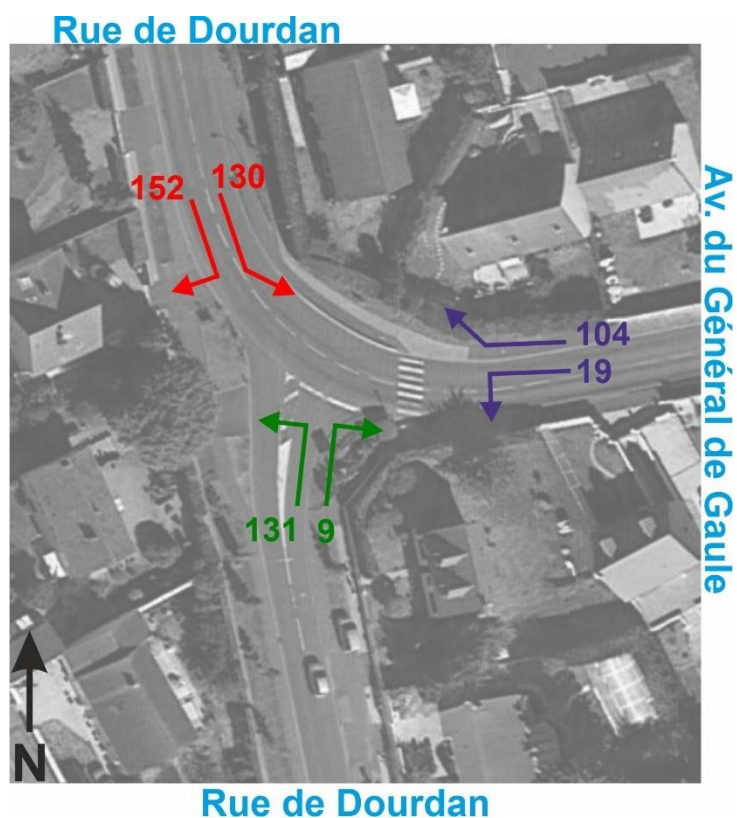
- Heure de pointe du soir (17h45-18h45)



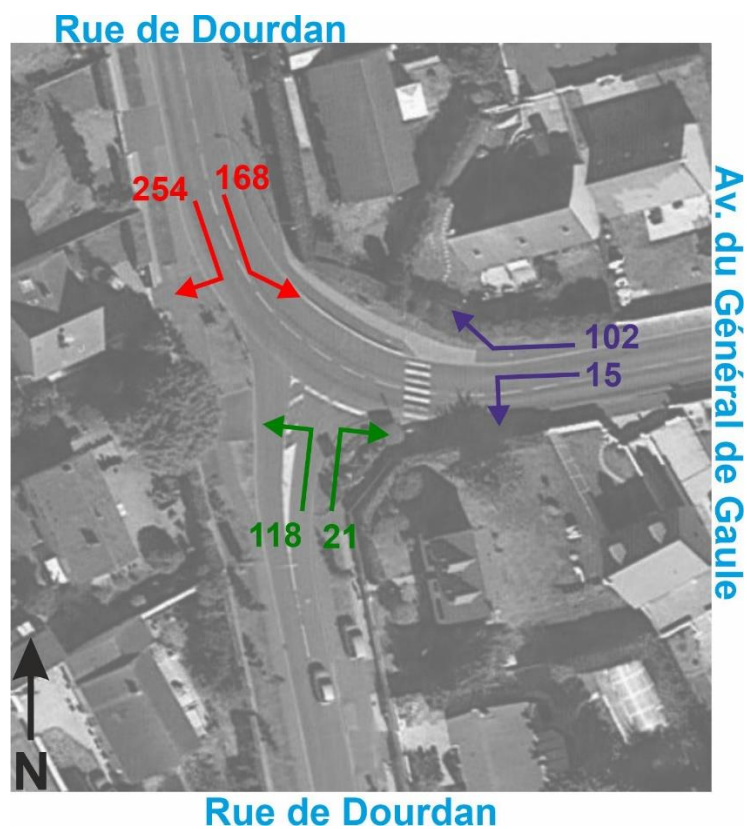
Sur ce carrefour, le trafic le midi de 11h30 à 12h30 est aussi important.

2.1.4. Rue de Dourdan / Avenue du Général de Gaulle

- Heure de pointe du matin (8h-9h)



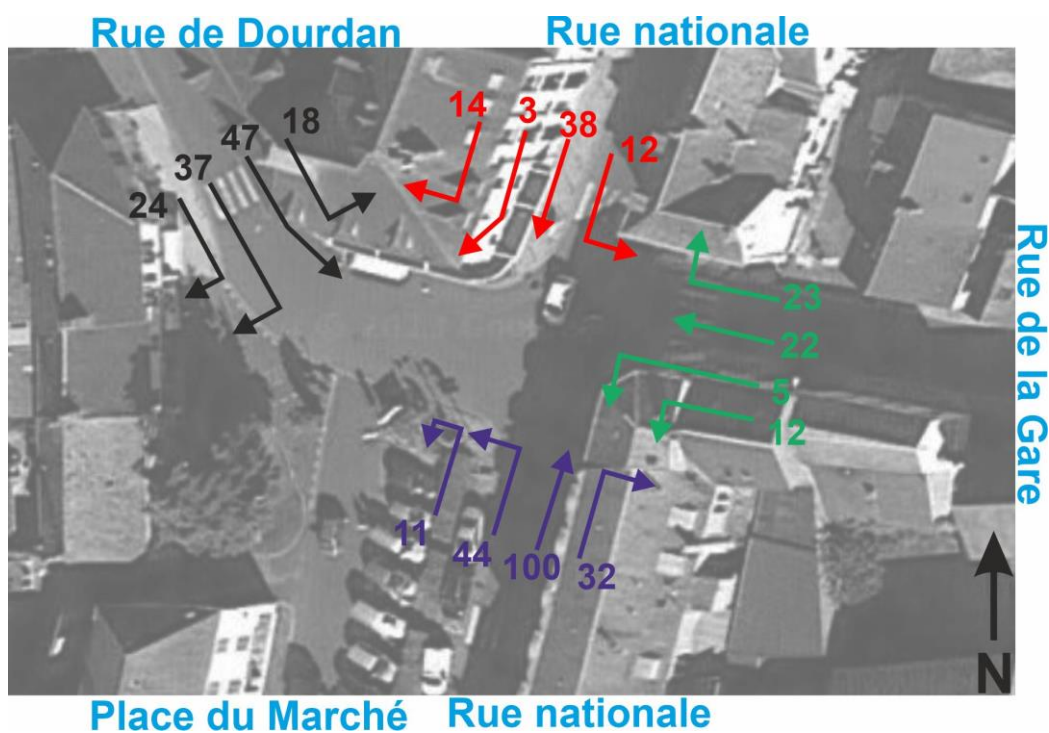
- Heure de pointe du soir (17h-18h)



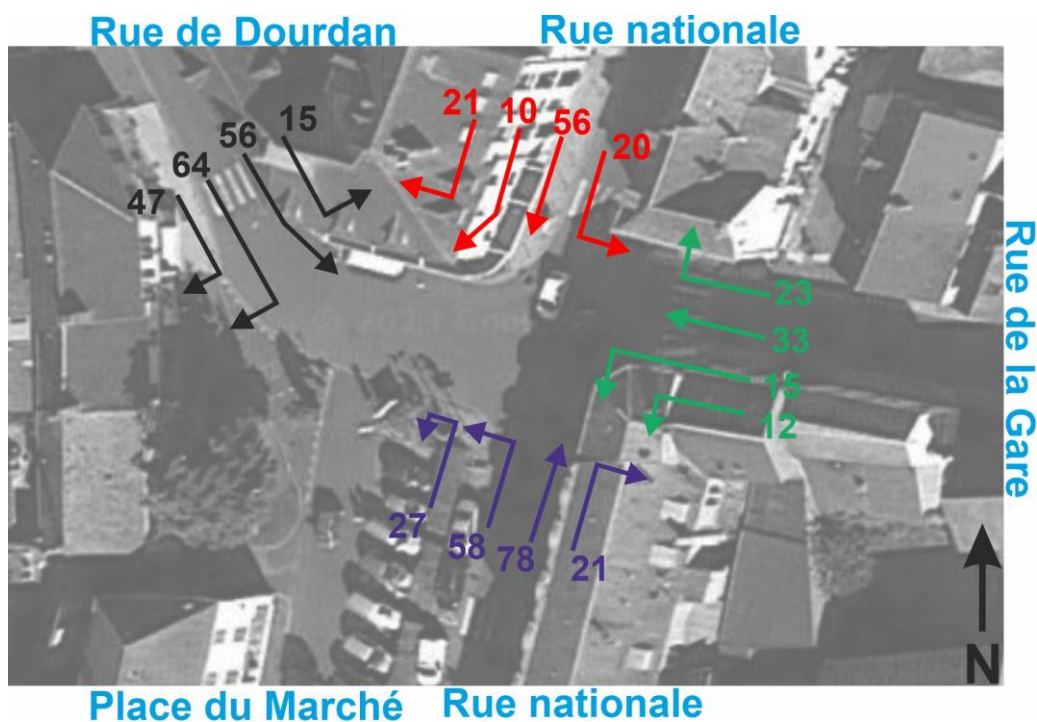
Sur ce carrefour, le trafic est quasi constant tout au long de la journée.

2.1.5. Rue de Dourdan / Rue Nationale / Rue de la Gare

- Heure de pointe du matin (8h-9h)



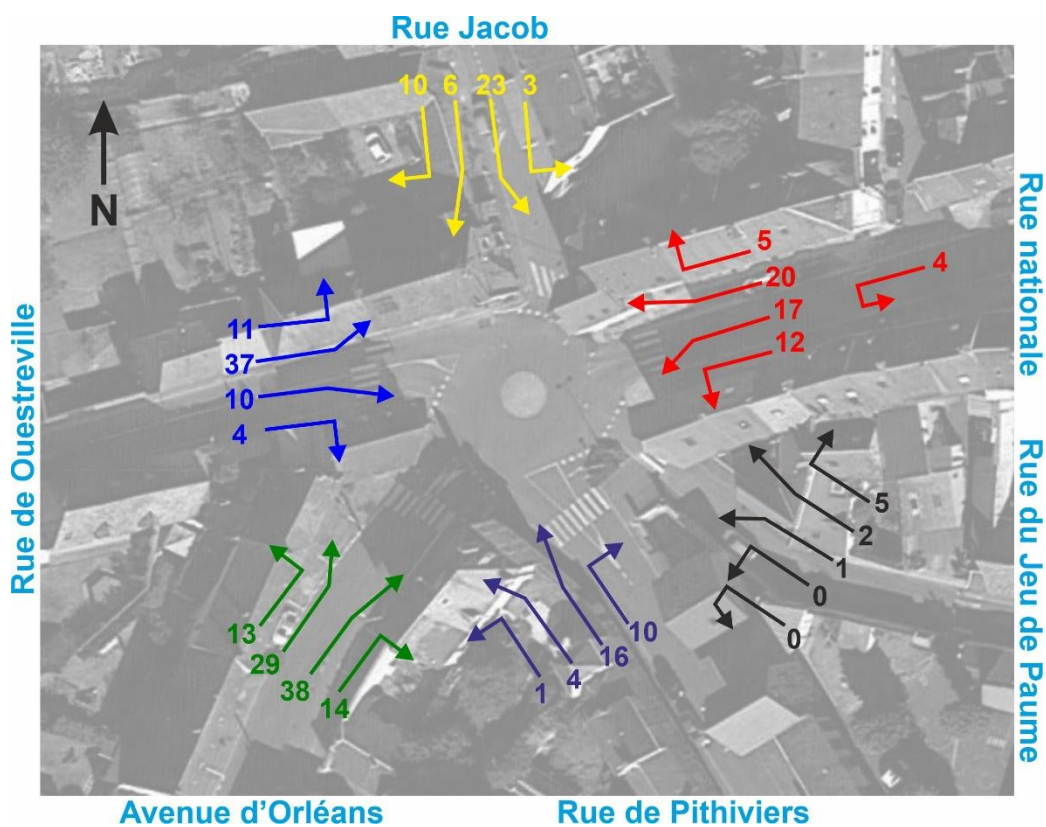
- Heure de pointe du soir (17h30-18h30)



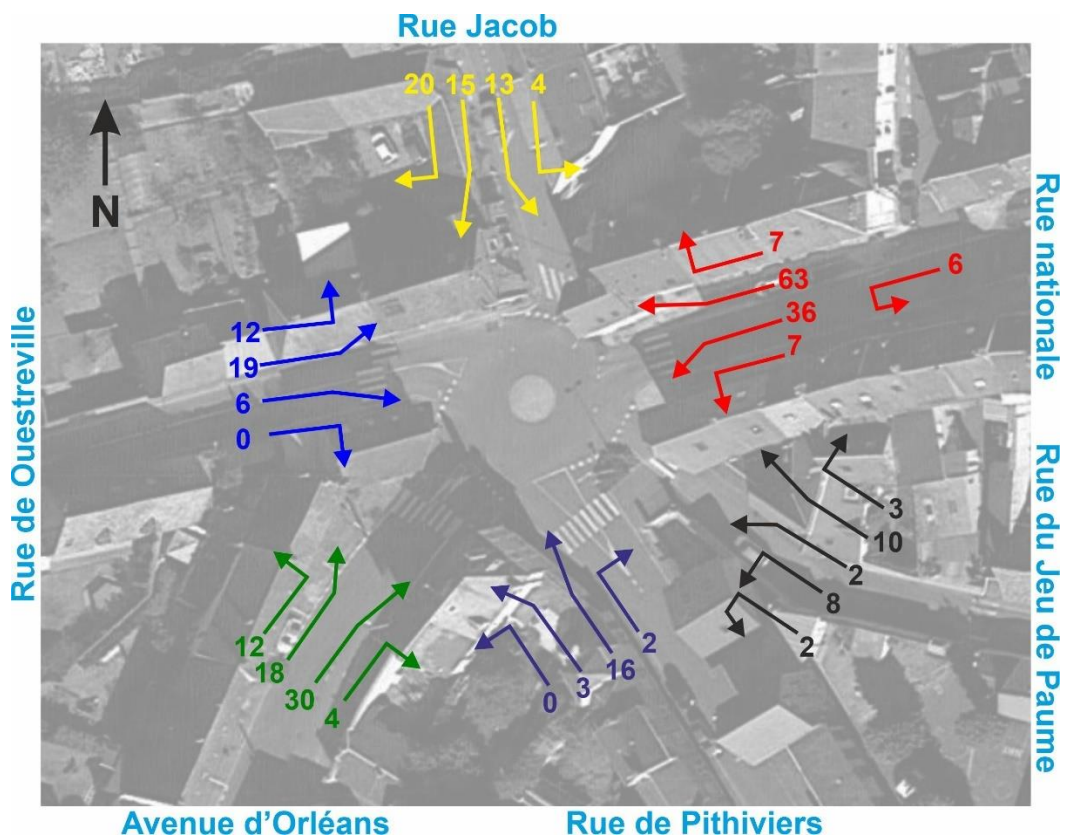
Ce carrefour subit également un trafic important le midi. La période de pointe du soir est étalée entre 16h et 19h.

2.1.6. Giratoire Avenue d'Orléans / Rue Nationale / Rue Jacob

- Heure de pointe du matin (8h-9h)



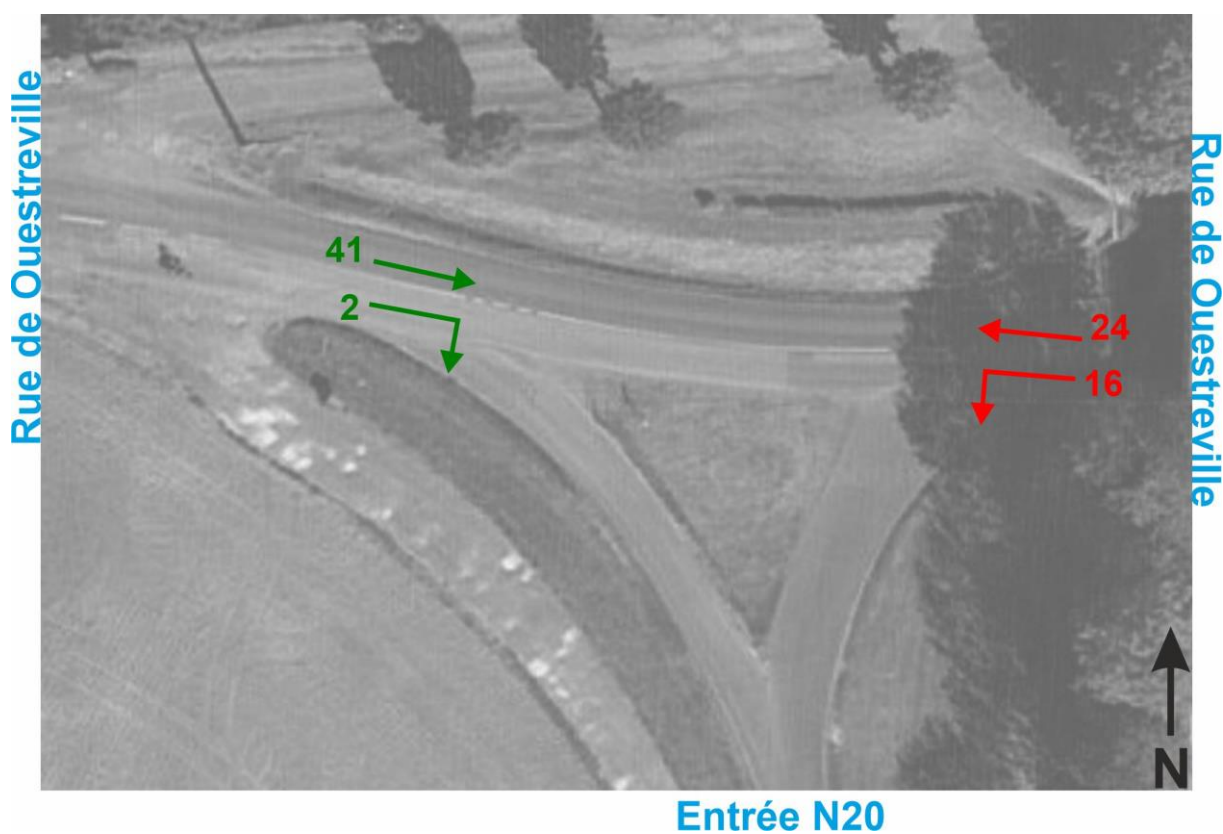
- Heure de pointe du matin (16h45-17h45)



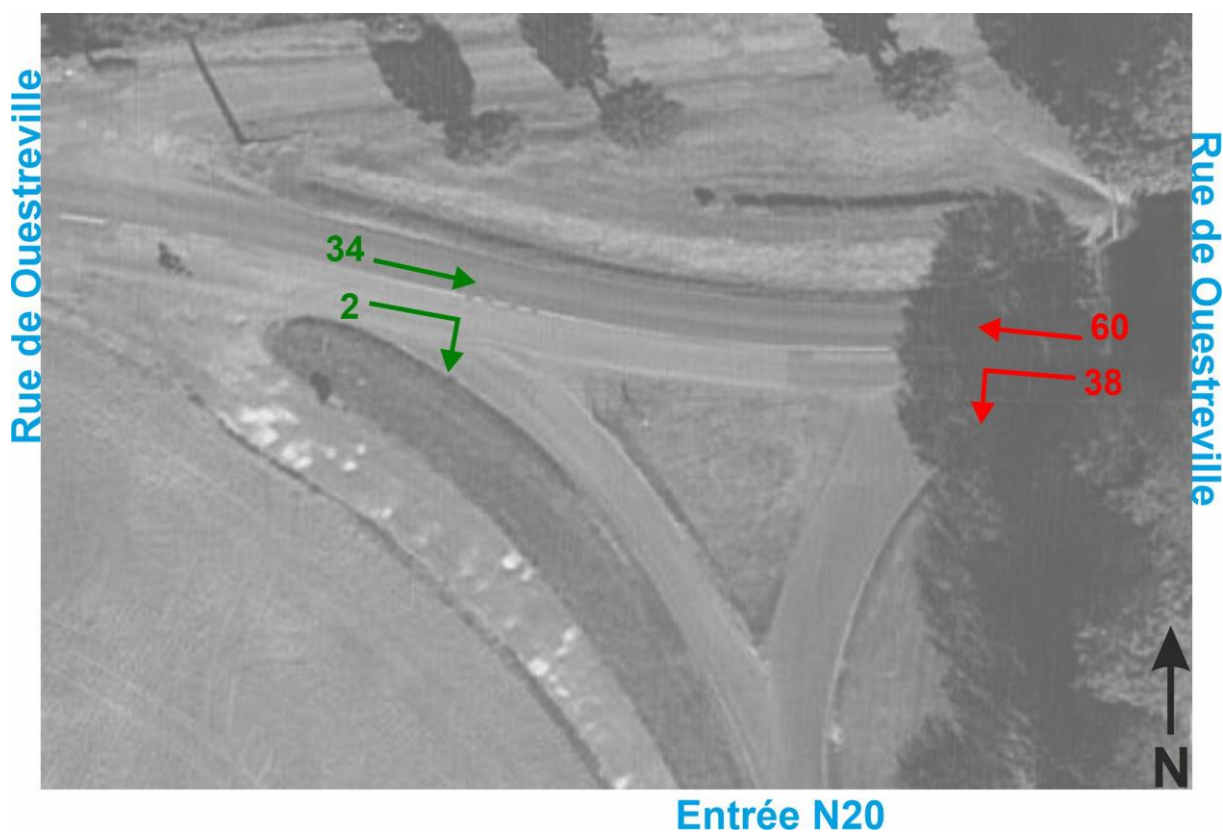
Sur ce carrefour, le trafic du midi est comparable à celui des heures de pointe matin et soir.

2.1.7. Rue de Ouestreville / N20

- Heure de pointe du matin (8h-9h)



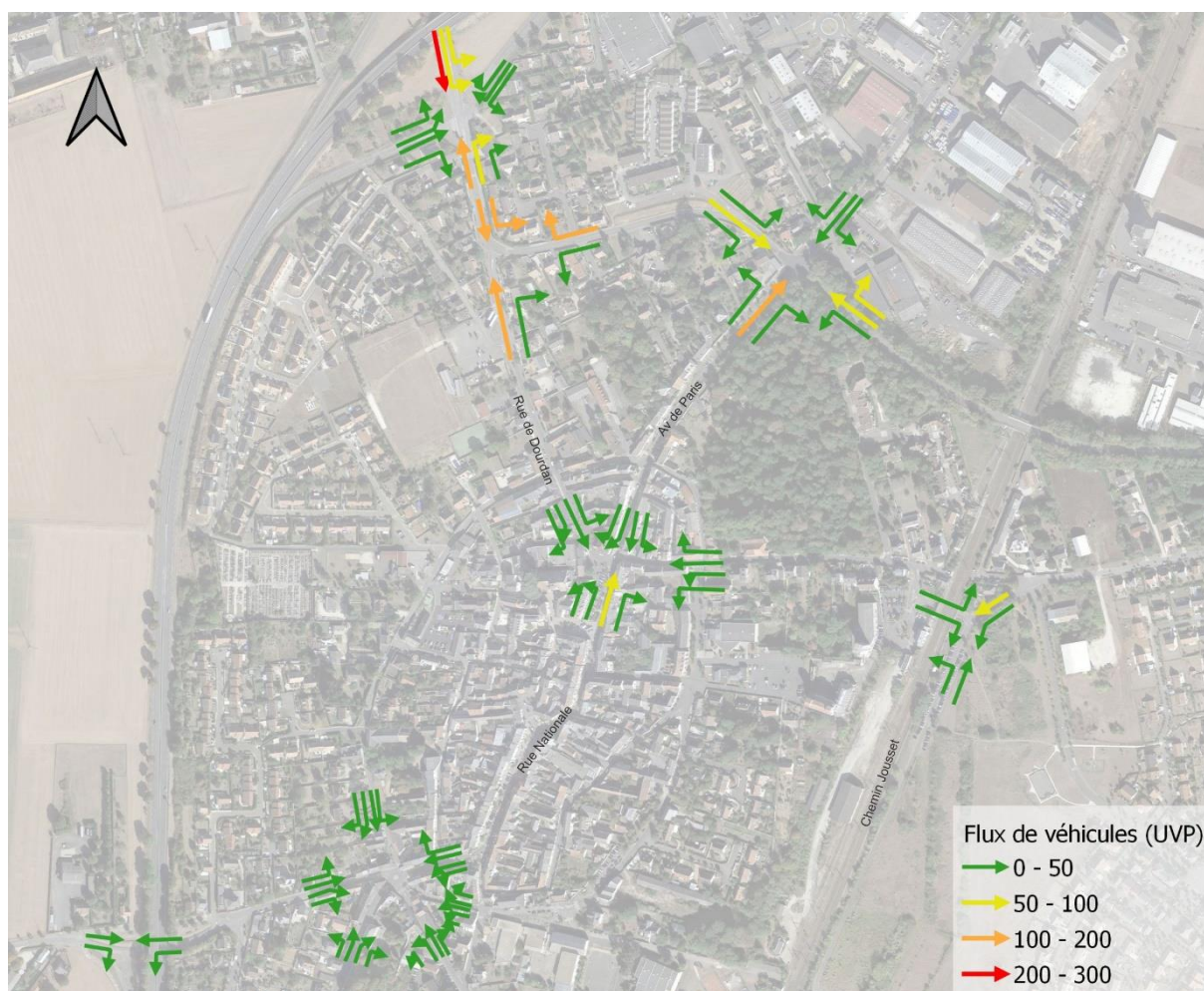
- Heure de pointe du soir (17h-18h)



Le flux de véhicules est faible tout au long de la journée sur ce carrefour.

2.2. Bilan des directionnels

2.2.1. Vendredi – Heure de pointe du matin



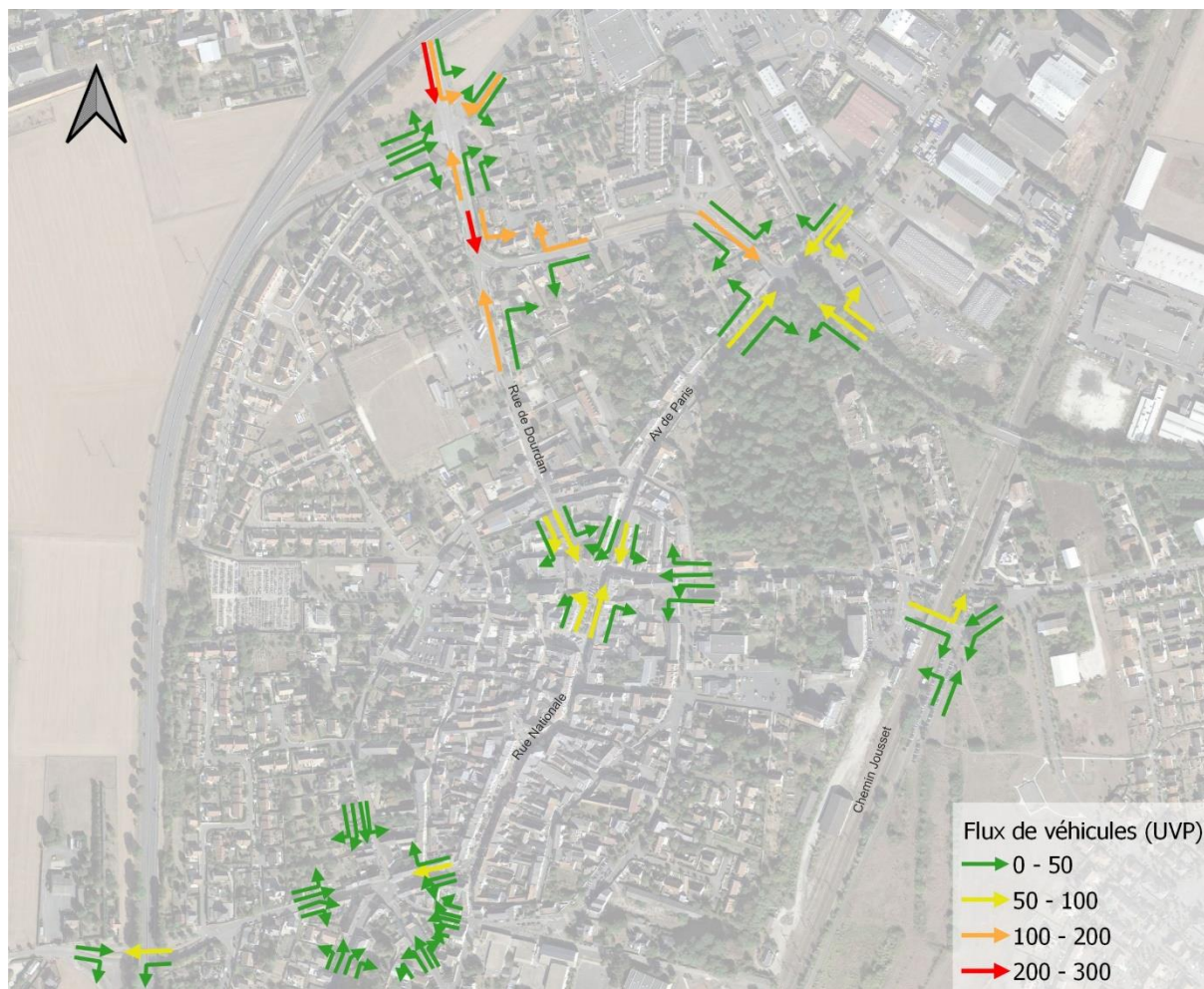
Les flux observés en heure de pointe du matin sont **globalement faibles**, avec moins de 200 véhicules par mouvement.

Les flux les plus forts sont au Nord de la zone. Ceci s'explique facilement par la présence d'une entrée et d'une sortie de la N20 au Nord-Ouest. D'autant que la N20 permet de rejoindre Etampes et la région parisienne qui sont les bassins d'emploi majeurs pour les angervillois (voir 6.3.1). Les axes les plus empruntés sont donc l'avenue de Paris et la rue de Dourdan, toutes deux connectées à la N20.

A l'Est, une petite centaine de véhicules entrent sur le chemin Jousset, ce qui peut correspondre à des automobilistes stationnant dans le parking de la gare.

De plus, le Nord d'Angerville concentre de nombreuses entreprises dans la zone économique, qui s'étend du bord de la N20 au Nord du quartier de l'Europe, qui peuvent être des points d'attraction de flux domicile – travail en heure de pointe du matin.

2.2.2.Vendredi – Heure de pointe du soir



En heure de pointe du soir, le trafic est plus important que le matin, même s’il reste assez peu dense. Habituellement les flux domicile-travail sont moins importants le soir que le matin. Ici les comptages ont été réalisés un vendredi soir, soit en début de week-end, il est alors raisonnable de penser qu’il ne s’agit pas uniquement de déplacements pendulaires (travail-domicile) mais aussi de déplacements pour motif d’achat ou de loisirs.

En heure de pointe du soir, les flux de véhicules sont encore plus importants au Nord, notamment en sortie de la N20. Les déplacements restent centrés autour de l’entrée et sortie de la N20 au Nord-Ouest d’Angerville.

Des flux importants sont aussi présents à proximité de la zone économique. Le mouvement le plus fort est celui d’Est en Ouest qui peut correspondre à un retour à domicile des personnes résidant dans le quartier de l’Europe ou sur les communes du Mérévillois ou d’Autruy-sur-Juine.

Quelques centaines de véhicules se trouvent également en cœur de ville sur la rue nationale et la rue de Dourdan. Là encore, ces mouvements n’étant pas forts le matin, il s’agit de retours au domicile mais aussi probablement de déplacements pour motif d’achat auprès des commerçants du centre-ville.

A l’Est, une petite centaine de véhicules sort de la gare, ce qui peut correspondre à des retours au domicile pour le week-end.

2.2.3.Samedi



L'heure de pointe du samedi est en fin de matinée. On observe encore quelques centaines de véhicules en cœur de ville, sans doute pour fréquenter les commerces.

Les flux sont très faibles au Sud sur le giratoire, comme à l'Est à proximité de la gare. L'offre de TER est en effet moindre le week-end par rapport à la semaine, avec seulement 5 TER dans chaque sens le samedi et un dernier retour de Paris possible à 19h25.

Les déplacements sont concentrés au Nord, autour de la N20, qui permet de rejoindre les communes aux alentours ayant plus d'offre de loisirs par exemple. On trouve aussi des véhicules au niveau de la zone économique, elle est en effet attractive même le samedi puisqu'elle est aussi une zone commerciale avec un hypermarché, un fast-food, un magasin de bricolage, une Poste...

2.3. Bilan des flux par section

2.3.1. Vendredi – Heure de pointe du matin



En heure de pointe du matin, les axes forts de trafic sont les axes qui relient Angerville à la Nationale 20. Il s'agit donc de l'avenue de Paris et de la départementale 6.

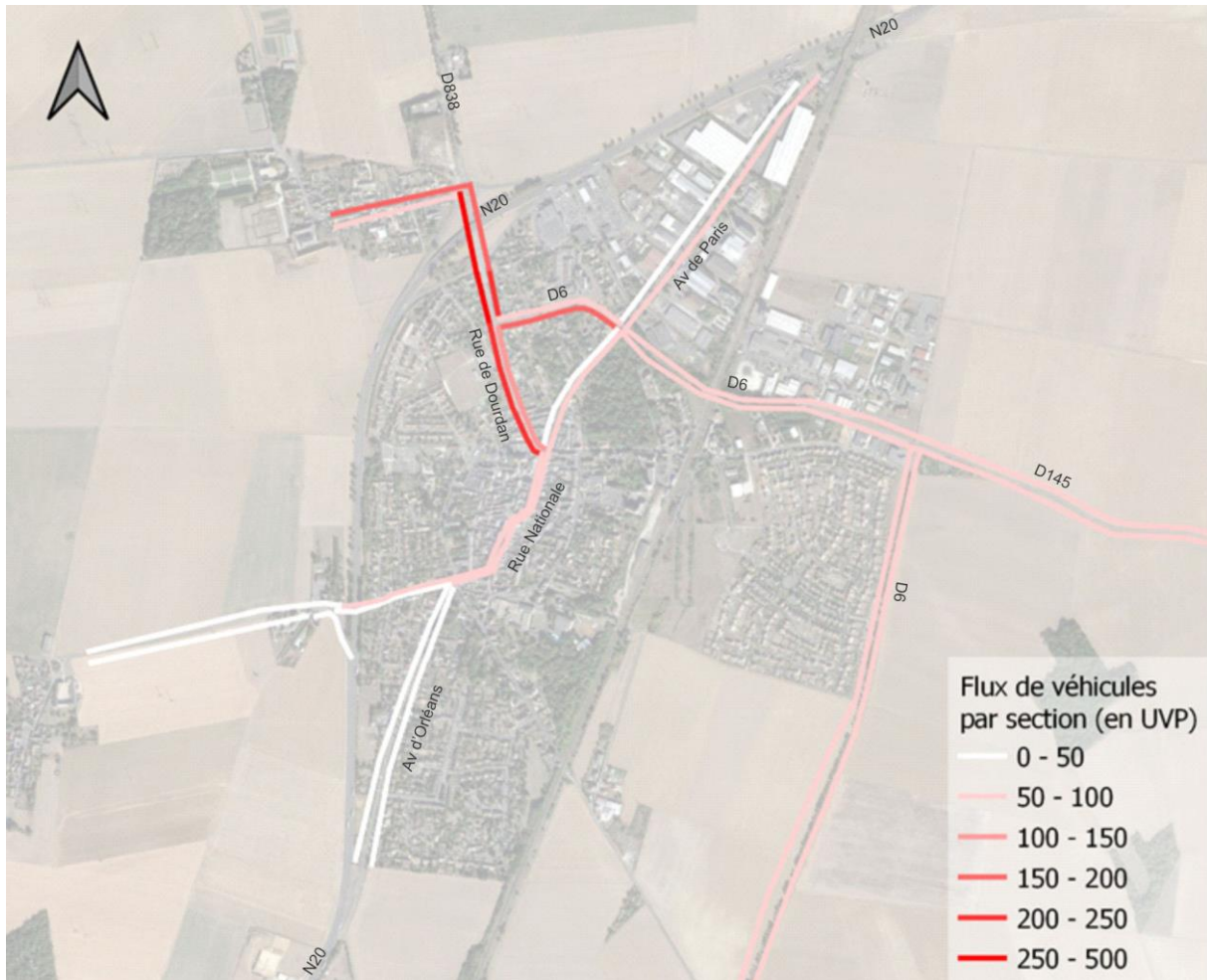
Au Nord-Ouest, on trouve une entrée et une sortie sur la N20, les flux sont donc forts dans les deux sens sur la D6, la D838 et la rue de Dourdan.

Au Nord, on trouve seulement une entrée sur la N20, les flux sur l'avenue de Paris concernent donc uniquement le sens Sud vers Nord.

Ces flux semblent en partie générés dans la commune d'Angerville puisqu'ils proviennent pour plus de moitié de la rue Nationale, sur laquelle circulent plus de 150 véhicules dans chaque sens.

Les véhicules entrent également à Angerville depuis l'Est via la D145, plus de 150 véhicules arrivent ainsi, provenant des communes avoisinantes. Moins de 100 véhicules sont échangés dans chaque sens sur la portion Est de la D6 qui connecte le quartier de l'Europe au hameau de Villeneuve et aux communes du Sud (Andonville).

2.3.2. Vendredi – Heure de pointe du soir



En heure de pointe du soir, l'axe fort du trafic est la connexion entre le centre-ville et la N20 au Nord-Ouest. On trouve une entrée et une sortie sur la N20, les flux sont donc forts dans les deux sens sur la D6, la D838 et la rue de Dourdan. Cependant, on constate que les flux sont légèrement plus forts en sortie de la N20 puisque les sens de trafic dominants sont le sens descendant de la rue de Dourdan, et le sens Ouest-Est de l'avenue du général de Gaulle.

Tous les autres axes présentent un trafic inférieur à 100 UVP par sens durant cette heure de pointe. Au Nord, on trouve encore quelques véhicules sur l'avenue de Paris dans le sens Sud vers Nord.

Ces flux semblent en partie générés dans la commune d'Angerville puisqu'ils proviennent pour plus de moitié de la rue Nationale.

Les véhicules entrent et sortent également d'Angerville depuis l'Est via la D145, ou la portion Est de la D6.

Moins de 100 véhicules dans chaque sens sont ainsi échangés avec des communes avoisinantes, comme Le Mérévillois, Autruy-sur-Juine ou encore Andonville.

2.3.3. Samedi



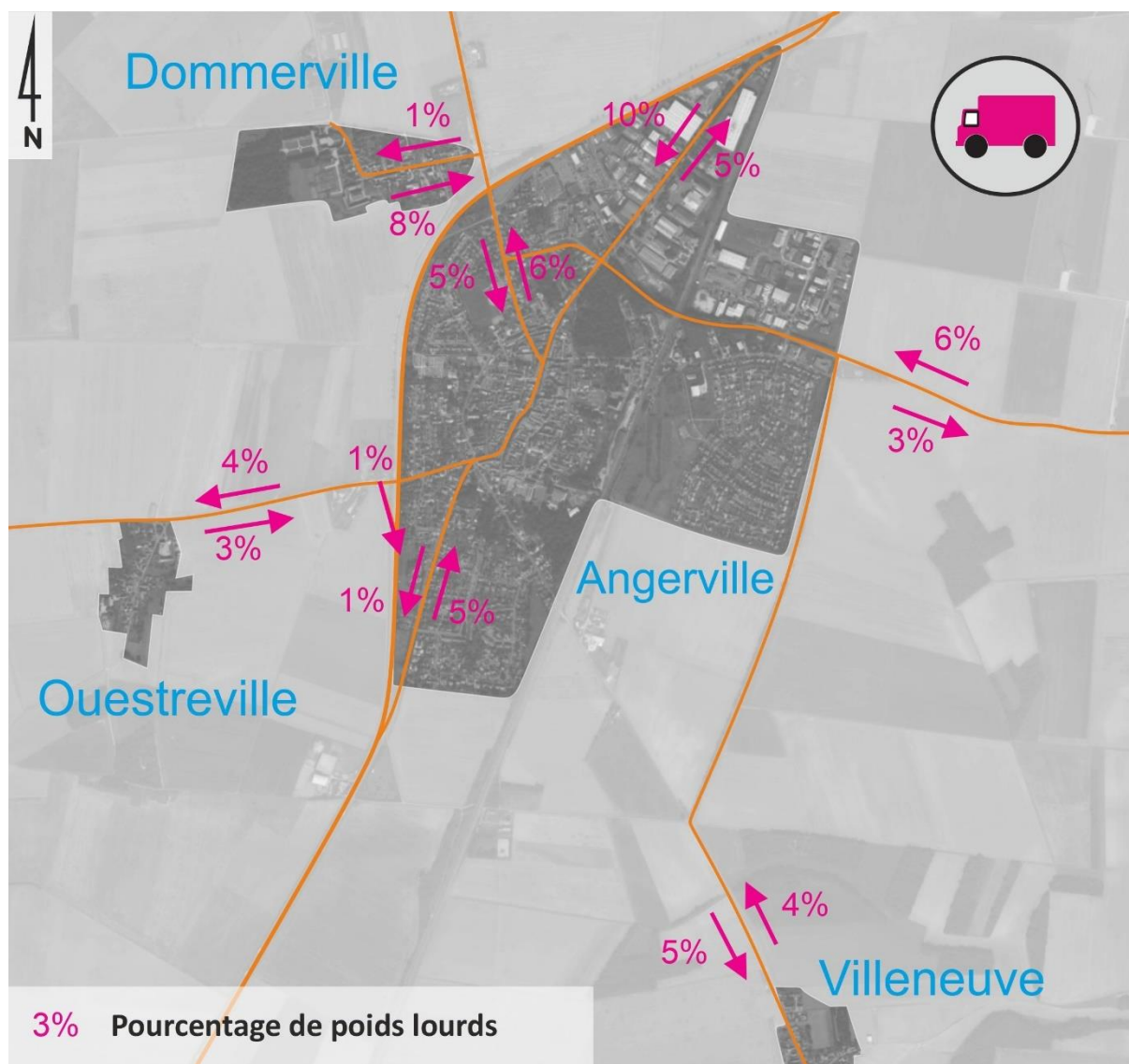
Le samedi, l'axe fort du trafic est la connexion entre le centre-ville et la N20 au Nord-Ouest. On trouve une entrée et une sortie sur la N20, les flux sont donc forts dans les deux sens sur la D6, la D838 et la rue de Dourdan.

Les flux provenant de l'Est sur la D145 sont majoritaires, ils se répartissent ensuite entre l'avenue de Paris, l'avenue du Général de Gaulle et la rue Nationale. Les deux avenues permettent de rejoindre la N20 ou la zone commerciale de Leclerc qui sont attractives le samedi matin. La rue Nationale, assez peu empruntée dispose aussi d'une offre de commerces.

Tous les autres axes présentent un trafic inférieur à 100 UVP par sens durant cette heure de pointe. Au Nord, on trouve encore quelques véhicules sur l'avenue de Paris dans le sens Sud vers Nord et au Sud, descendant dans le quartier du Brigeollet.

2.4. Flux de poids lourds

2.4.1. Part des poids lourds dans la circulation totale



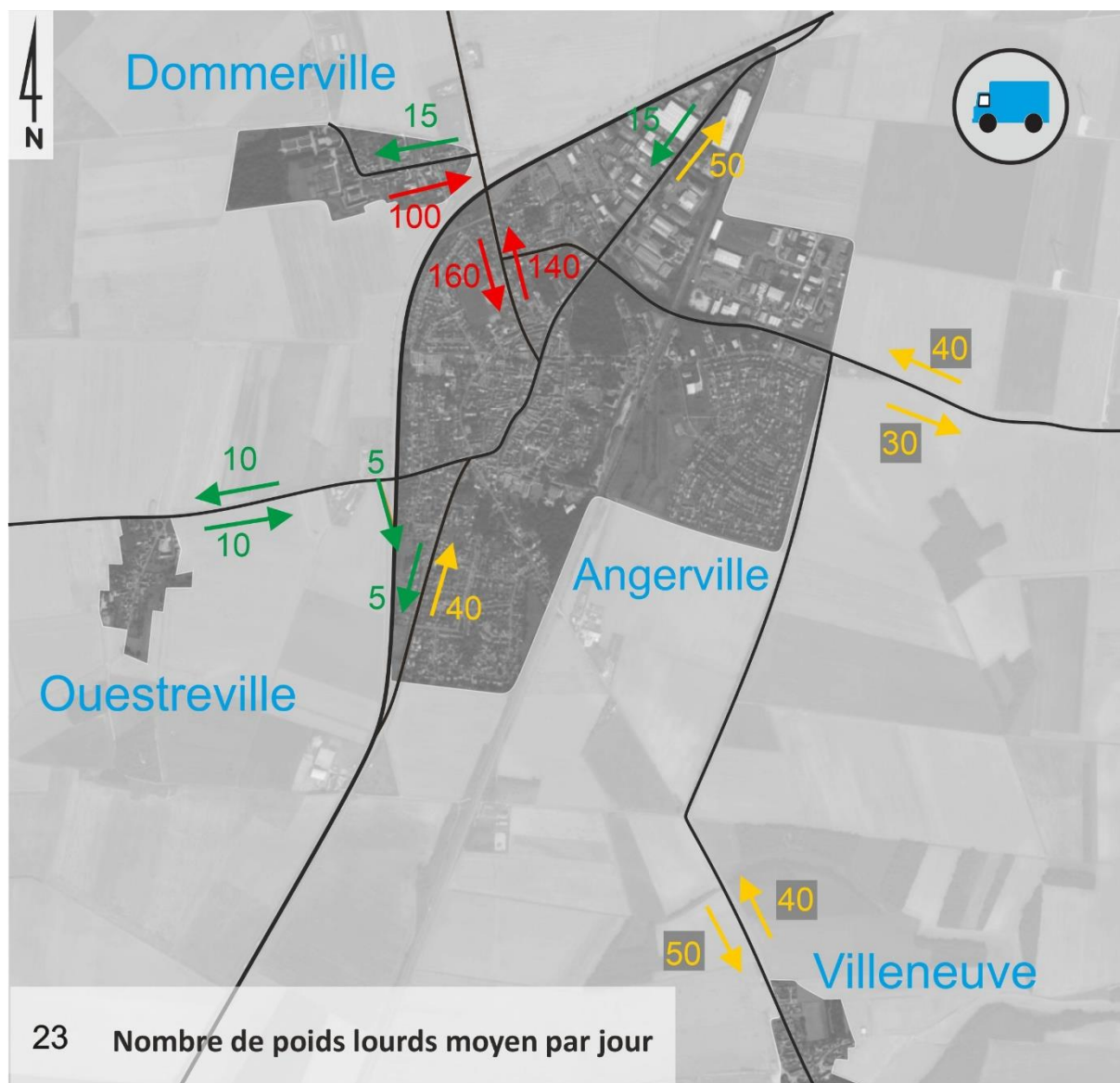
La carte ci-dessus indique la proportion de poids lourds dans la circulation sur chacun des axes comptés. Les taux les plus importants sont observés dans le sens entrant dans Angerville, depuis Dommerville et sur l'avenue de Paris.

A l'inverse, les taux de poids lourds particulièrement faibles au niveau de l'entrée Ouest de la N20 et à l'entrée dans Dommerville.

Le taux de poids lourds est compris entre 1 et 10% sur l'ensemble des axes.

Pour avoir une idée plus précise des flux de poids lourds, nous allons présenter des données non plus en pourcentage dans la circulation totale mais en nombre de poids lourds comptés.

2.4.2. Flux de poids lourds moyen par jour de semaine



Les chiffres présentés correspondent au nombre de poids lourds moyen comptés par jour entre le 16 et le 20 janvier 2023.

En moyenne, chaque jour de la semaine, 150 poids lourds empruntent la rue de Dourdan dans chaque sens pour entrer ou sortir de la N20. C'est le flux de poids lourds le plus important de la commune.

Une centaine de poids lourds sortent de Dommerville, un flux important de véhicules sort donc de ce hameau. Dans le sens opposé, qui est interdit aux véhicules de plus de 3.5 tonnes, 15 poids lourds sont tout de même comptés en moyenne chaque jour.

En dehors du nord-ouest de la commune, les flux sont inférieurs à 50 poids lourds par jour sur l'ensemble de la commune.

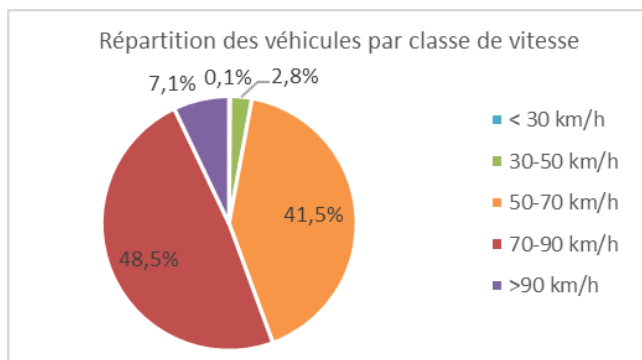
2.5. Analyse des vitesses

Les données de vitesse présentées sont des moyennes sur une semaine de comptages effectués du 16 au 22 janvier 2023. Il est choisi d'analyser uniquement les comptages de jour, c'est-à-dire sur la tranche 6h à 22h

2.5.1. Rue de la Chapelle / Entrée et sortie du hameau de Villeneuve

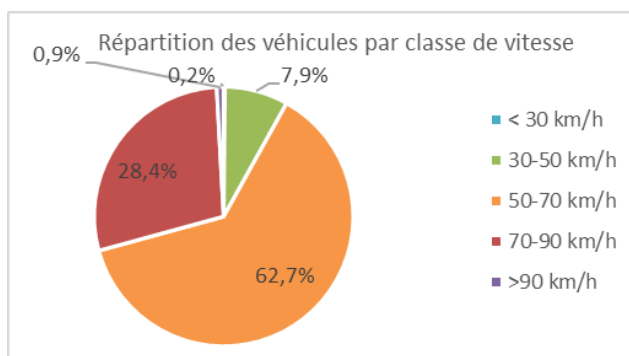
L'appareil de comptage est placé sur un tronçon où la vitesse est limitée à 80 km/h, situé à 100 mètres de l'entrée/sortie du hameau de Villeneuve, limité lui à 50 km/h.

■ Entrée dans le hameau de Villeneuve



A 100 mètres de l'entrée du hameau d'Angerville, 7% des véhicules circulent à plus de 90km/h. Le tronçon étant limité à 80, ces usagers roulent de toute façon à une vitesse excessive. Le graphique montre que près de la moitié des automobilistes ne ralentissent pas suffisamment en amont du hameau. Les vitesses sont élevées dans ce sens.

■ Sortie du hameau de Villeneuve

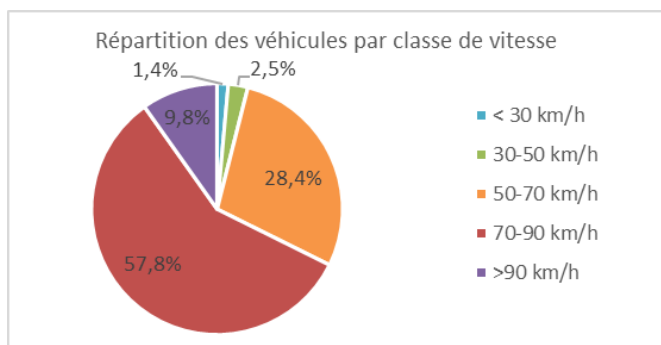


En sortie du hameau, les vitesses sont respectées de jour comme de nuit. Les véhicules sortent du hameau et réaccélèrent. Seuls 1% des véhicules sont au-delà de la vitesse limite. Les usagers circulent légèrement plus vite la nuit que le jour, ce qui est une constatation habituelle.

2.5.2.D603 / Entrée et sortie du hameau d'Ouestreville

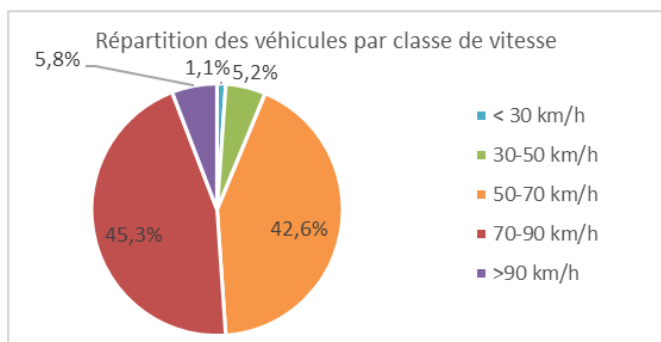
L'appareil de comptage est placé sur un tronçon où la vitesse est limitée à 80 km/h, situé à 400 mètres de l'entrée/sortie du hameau d'Ouestreville et à 250 mètres de la sortie d'Angerville.

■ Entrée dans le hameau d'Ouestreville



Au moins 10% des usagers sont au-dessus de la vitesse limite de 80 km/h. Là encore les vitesses sont plus importantes la nuit que le jour. Cependant, des parents d'élèves ayant indiqué que leurs enfants rentraient de l'école à pied en empruntant ce tronçon, qui n'est pas équipé de trottoir, ces vitesses représentent un danger important.

■ Sortie du hameau d'Ouestreville

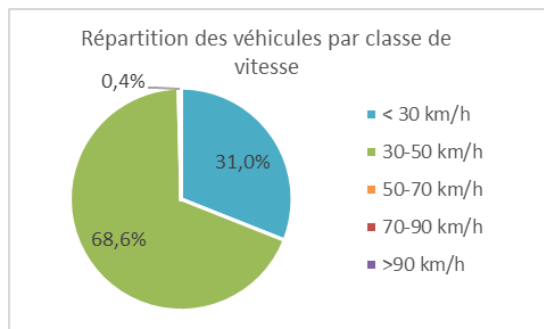
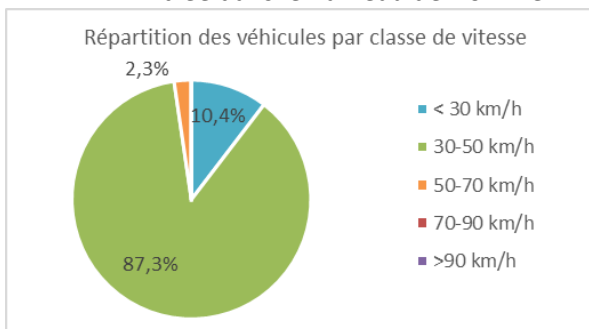


Dans le sens de la sortie du hameau d'Ouestreville, les vitesses sont globalement moins élevées, sans doute en raison de l'entrée dans Angerville située à 200 mètres. 6% des usagers restent au-delà de la limitation de vitesse. Là encore ces vitesses nous alertent dans la mesure où des enfants marchent le long de ce tronçon.

2.5.3.D939 et D6 / Entrée et sortie du hameau de Dommerville

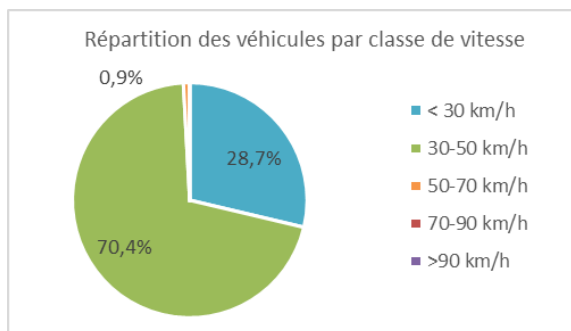
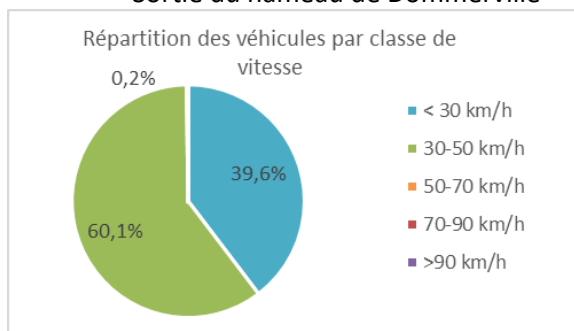
Les données de deux appareils de mesure vont être étudiées pour analyser les vitesses en entrée et sortie du hameau de Dommerville. Le premier est situé à son entrée, sur la branche D939 du giratoire. Le second est situé dans la rue de Dourdan, sur la D6, à hauteur de l'arrêt de bus « Crédit Agricole ».

■ Entrée dans le hameau de Dommerville



2% des automobilistes franchissent le giratoire à une vitesse excessive et entre donc trop rapidement à Dommerville. Hormis cette constatation, les vitesses sont respectées.

■ Sortie du hameau de Dommerville

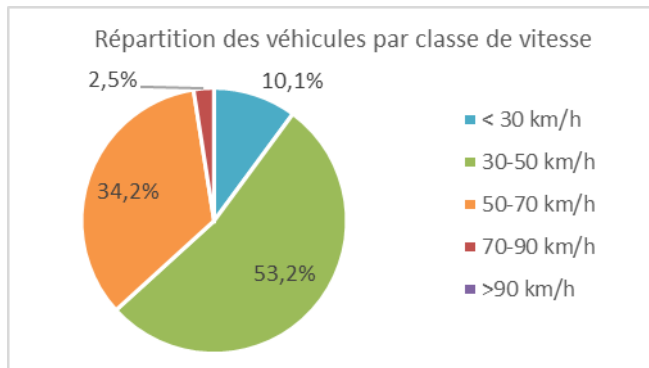


En sortie du hameau de Dommerville, les vitesses sont bien respectées, toutes sont inférieures à 50 km/h.

2.5.4. Avenue de Paris / Entrée et sortie Nord d'Angerville

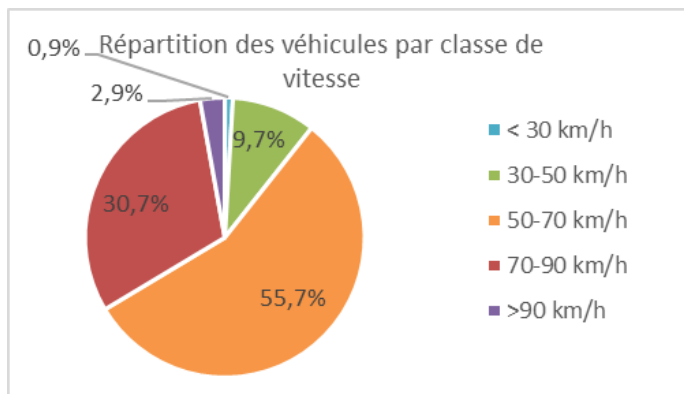
Le dispositif de mesure a été placé au niveau du 54 de l'avenue de Paris, sur un tronçon où la vitesse est limitée à 50 km/h car situé dans l'agglomération d'Angerville.

■ Entrée Nord dans Angerville



Les usagers qui entrent dans Angerville par cet axe sont peu nombreux et ils proviennent de routes secondaires puisqu'il n'y a pas de sortie de Nationale à cette hauteur. Plus d'un tiers des véhicules circule tout de même en excès de vitesse sur cette voie. Ce taux élevé s'explique par les caractéristiques de l'avenue qui est plutôt large, en ligne droite sans ralentisseur et avec une circulation et une urbanisation peu dense.

■ Sortie d'Angerville par la N20



Les véhicules qui circulent dans l'autre sens s'apprêtent à quitter Angerville pour s'engager sur la nationale 20. Près de 90% des usagers dépassent la vitesse de 50 km/h dans ce sens, 35% sont plus de 20 km/h au-dessus de la vitesse autorisée.

Ces vitesses très élevées peuvent s'expliquer par le fait que les usagers s'apprêtent à rouler à grande vitesse sur la nationale, pour un déplacement de plusieurs kilomètres qui peut être du domicile-travail. Ils n'ont plus le sentiment d'être en agglomération à ce stade.

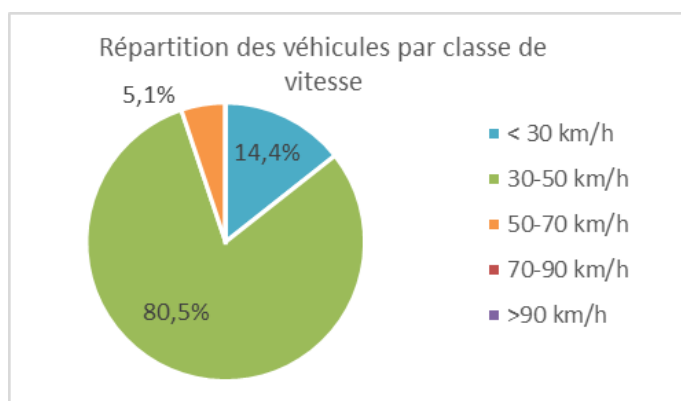
Ces vitesses représentent un danger d'autant que des véhicules peuvent entrer et sortir des entreprises de la zone économique et se trouver en conflit avec cette voie.

2.5.5. Avenue d'Orléans / Entrée et sortie Sud d'Angerville

Le dispositif de mesure a été placé au niveau du 15 de l'avenue d'Orléans, sur un tronçon où la vitesse est limitée à 50 km/h pour les véhicules qui quittent Angerville et à 30 km/h pour les véhicules qui entrent.

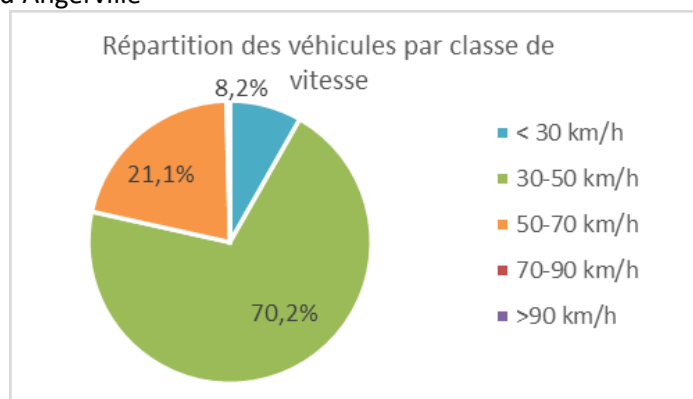


■ Entrée Sud dans Angerville



L'entrée de ville à 30 km/h n'est pas respectée (moins de 15% des usagers), malgré la présence de ralentisseurs dont le dernier était situé 150 m en amont de l'appareil de mesure. Les automobilistes accélèrent après avoir franchi le dernier ralentisseur et circulent donc en majorité entre 30 et 50 km/h sur cette voie. Seuls 5% ont des vitesses qui dépassent les 50 km/h et qui présentent donc un danger important dans cette zone résidentielle.

■ Sortie Sud d'Angerville

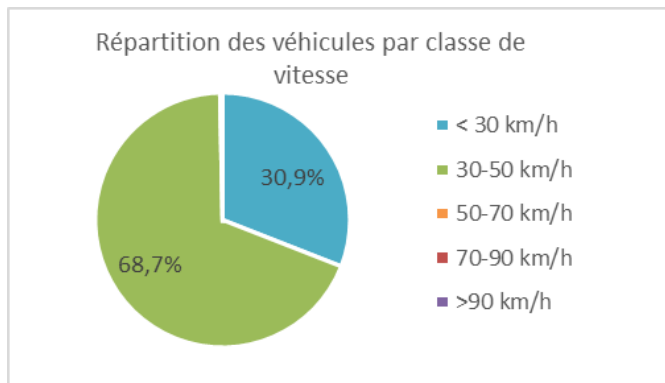


Cet axe n'est pas une voie de sortie importante puisqu'il mène vers le chemin de Chartres mais ne permet pas de s'insérer sur la N20. 20% des usagers sont en excès de vitesse de moins de 20 km/h, peut-être par habitude de ce chemin. Il n'y a pas de grands excès de vitesse.

2.5.6. D145 / Entrée et sortie Est d'Angerville

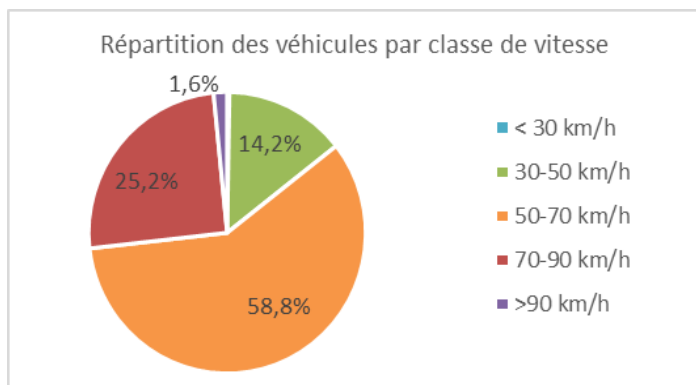
Le dispositif de mesure a été placé au niveau du carrefour D6/D145, sur un tronçon où la vitesse est limitée à 80 km/h. L'appareil est situé à un peu plus de 100 mètres du panneau d'entrée dans l'agglomération d'Angerville.

■ Entrée Est dans Angerville



Les mesures indiquent que les véhicules qui entrent dans Angerville circulent à une vitesse raisonnable, inférieure à 50km/h. Ils rencontrent une intersection qui est bien visible, avec une voie de tourne à gauche et voient aussi le panneau d'entrée en agglomération.

■ Sortie Est d'Angerville



Dans l'autre sens, les véhicules sortent d'Angerville et sont en pleine accélération sur la D145, limitée à 80 km/h. Moins de 2% des automobilistes dépassent la vitesse maximale autorisée.

Les vitesses sont donc respectées à l'entrée Est d'Angerville.

2.5.7. Bilan de l'analyse des vitesses



Les vitesses excessives se trouvent surtout aux extrémités Nord et Sud d'Angerville. Les usagers qui se dirigent vers le Nord sont ceux qui circulent le plus rapidement.

Les automobilistes circulent aussi trop vite dans les deux sens sur la D603 qui relie Angerville et Ouestreville. Enfin des dépassements de limitation de vitesse ont été mesuré sur la D6 vers Villeneuve.

Les vitesses sont respectées à l'Est sur la D145 et à l'Ouest vers Dommerville.

3.1. Sens de circulation



Le schéma ci-dessus présente les sens de circulation actuellement en place à Angerville.

Dans la zone de rencontre au Nord, les rues Delpech et Montigny sont à sens unique d'Ouest en Est tandis que la rue Menault permet de faire le mouvement opposé.

Le fonctionnement circulaire autour de la place du Marché et de la place Tessier est intéressant car il permet aux usagers de chercher une place de stationnement sans gêner la circulation dans la rue Nationale.

La rue Rousseau et la rue du Dr Buisson sont en sens unique du Nord vers le Sud, des rues à double sens permettent de faire le mouvement opposé.

Les rues en orange, dont la rue Blanchet, la rue de l'Abreuvoir et la rue des dames St Cyr sont en double sens mais elles sont trop étroites pour assurer un croisement de véhicules. Un sens sera donc à choisir sur ces voies.

3.2. Limitations de vitesse



Le schéma ci-dessus présente les limitations de vitesse actuelles à Angerville. On observe que dans l'essentiel du centre-ville la vitesse autorisée est de 50 km/h.

Les rues des écoles, du jeu de Paume, Blanchet et Rousseau sont en zone de rencontre et donc limitée à 20 km/h. Au Nord, les rues Jacob, Delpech et Montigny voient la même limitation de vitesse s'appliquer. La vitesse est limitée à 30 km/h très ponctuellement sur le plateaux situé rue Jacob.

3.3. Carrefours à améliorer



Le schéma ci-dessus permet de spatialiser les carrefours qui peuvent poser des problèmes.

- 1) Le giratoire à 6 branches pose problème en raison d'un manque de visibilité. Les usagers qui arrivent de la rue Nationale ne voient pas ceux provenant de la rue Jacob. Le carrefour est équipé de miroirs pour tenter de pallier ce problème.
- 2) Le carrefour Dourdan / Jacob au Nord-Ouest souffre aussi d'un problème de visibilité. Les usagers arrivant de la rue de Dourdan sont arrêtés au stop mais ils n'ont pas de visibilité sur la rue Jacob. Là encore le carrefour a été équipé de miroir. Un travail sur le régime de priorité serait peut-être nécessaire.
- 3) Le carrefour Dourdan / Nationale a une géométrie particulière et n'est accompagné par aucune signalisation. Le carrefour fonctionne pour le moment car les flux de véhicules en centre-ville ne sont pas forts. Si le nombre de véhicules est amené à augmenter en cœur de ville (projets immobiliers), le fonctionnement de ce carrefour pourrait être à revoir.
- 4) Le carrefour Gare / Général Leclerc n'est pas non plus équipé de signalisation. C'est la règle de la priorité à droite qui s'applique. Cependant les automobilistes ne respectent pas toujours cette règle. Il peut être nécessaire de clarifier les régimes de priorité sur ce carrefour.

3.4. Accidentologie



La carte ci-dessus permet de localiser les 11 accidents corporels qui ont été relevés par les forces de l'ordre sur la commune d'Angerville entre 2017 et 2021. Le nombre d'accidents a globalement baissé sur les deux dernières années, puisqu'aucun n'a été relevé en 2020 et un seul en 2021, contre 4 en 2019, 3 en 2018 et 3 en 2017.

La majorité de ces accidents ont eu lieu sur de grands axes en périphérie du cœur de ville, par exemple 4 ont eu lieu sur la nationale 20, 2 sur le RD838, 1 sur la RD2020 et un sur la D6. On note tout de même la présence de 3 accidents dans le centre-ville, dont l'un concerne le carrefour Dourdan-Nationale signalé dans la partie précédente. Les données précisent néanmoins que cet accident n'a pas été provoqué par une collision, contrairement à celui situé avenue du général de Gaulle.

Il est à noter que 7 des 11 accidents répertoriés ont eu lieu de nuit et que les conditions atmosphériques ne sont pas toujours précisées dans les données. L'aménagement n'est donc pas forcément en cause.

3.5. Aménagements cyclables



Seules deux portions de pistes cyclables sont aménagées sur la commune. La première située rue de Dourdan est composée de pistes unidirectionnelles sur trottoir des deux côtés de la chaussée. La seconde, située sur l'avenue de Paris est bidirectionnelle d'un seul côté de la chaussée.

Il n'y a donc pas de continuité ou de maillage cyclable, ces deux portions sont isolées. Les rues sont généralement étroites ce qui ne facilite pas la circulation d'éventuels cyclistes. De plus, il n'y a pas d'offre de stationnement vélo. Une dizaine de vélos et trottinette par heure de pointe sont recensées à Angerville. Il y a donc une présence mais ces modes restent très minoritaires.

4. Stationnement

L'enquête de stationnement a été réalisée le lundi 27 janvier 2023 sur les parkings suivants :



Des relevés ont été effectués toutes les deux heures entre 7h et 19h et toutes les heures de 12h à 14h. Ils permettent d'étudier la rotation des véhicules sur l'ensemble des zones de stationnement.

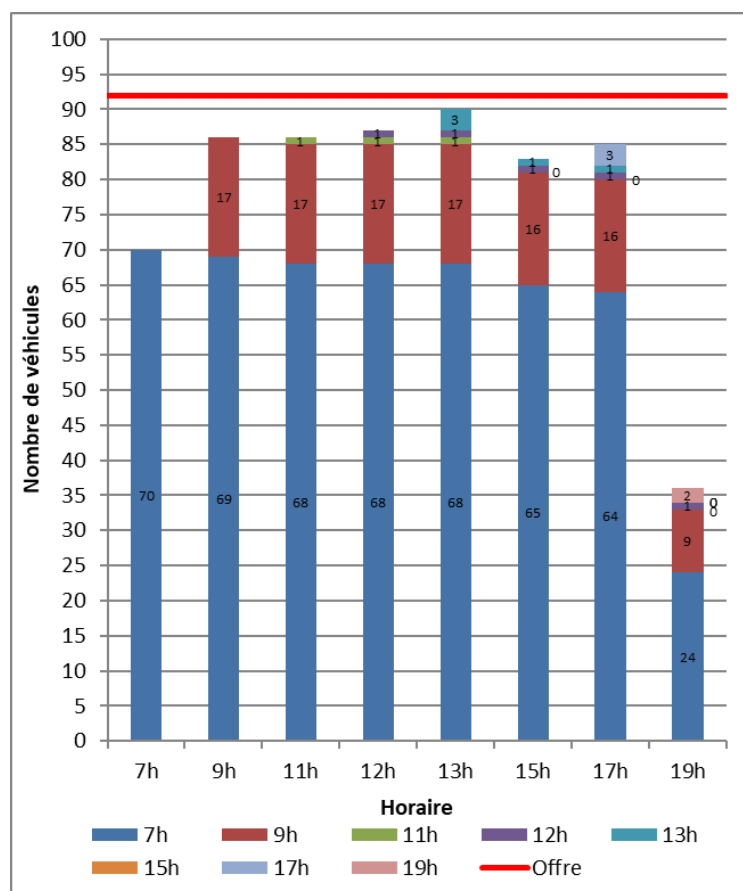
Les résultats de cette enquête de stationnement sont présentés par zone.

Le premier type de graphique représente l'occupation par heure d'arrivée. La première barre est donc le nombre de véhicules présents à 7h. Puis la seconde (en bleu) conserve les véhicules présents à 7h en y ajoutant heure par heure les nouveaux. Si des véhicules partent au cours de la journée ils sont également déduits.

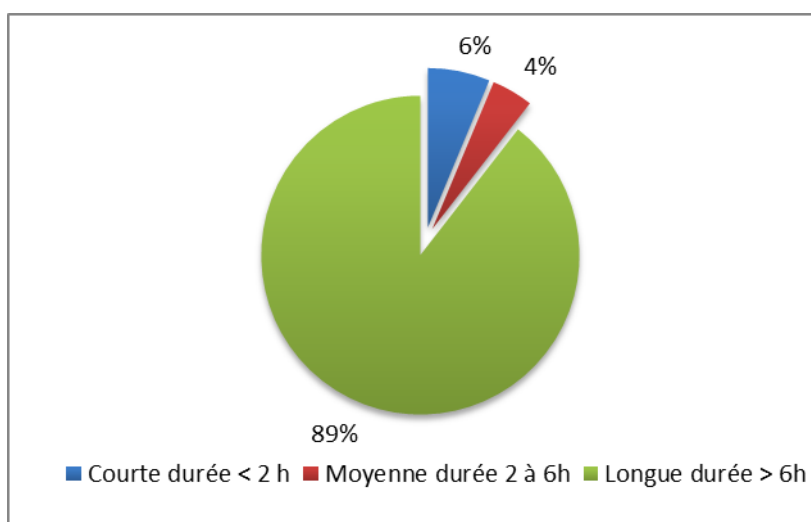
Le second type de graphique représente le type de stationnement au sens de sa durée. Il donne le pourcentage de véhicules observés à la même place plus de 6h, entre 2 et 6h et moins de 2 heures.

4.1. Gare (parkings Est et Ouest)

4.1.1. Occupation par heure d'arrivée



4.1.2. Type de stationnement

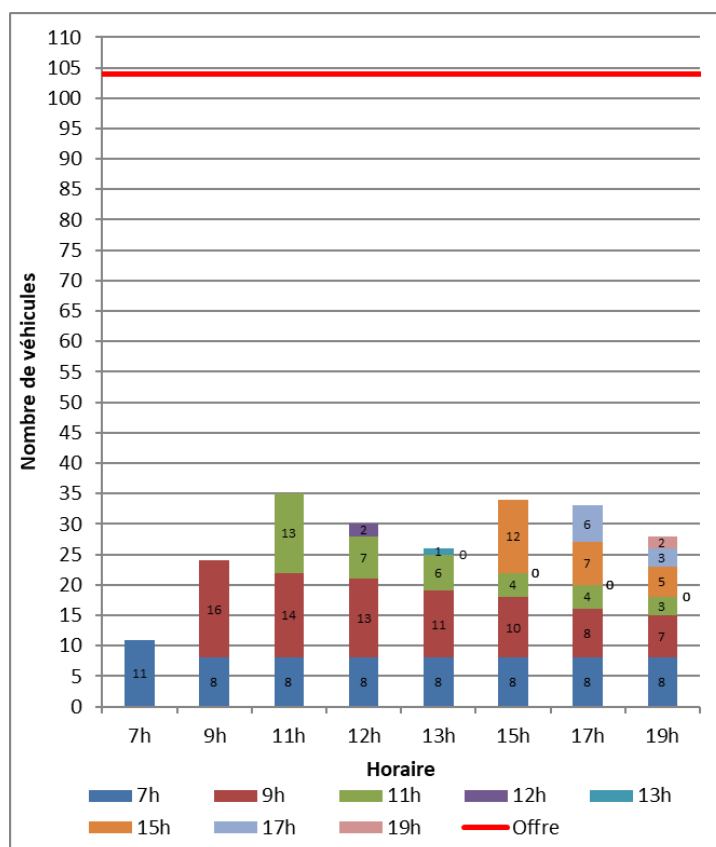


Le parking de la Gare est utilisé à 90% pour du stationnement de plus de 6 heures. Ceci correspond à l'usage pour lequel il est prévu, c'est-à-dire le stockage de son véhicule le temps de se rendre en train dans une ville connectée au réseau TER, par exemple pour y travailler. Il remplit bien son rôle.

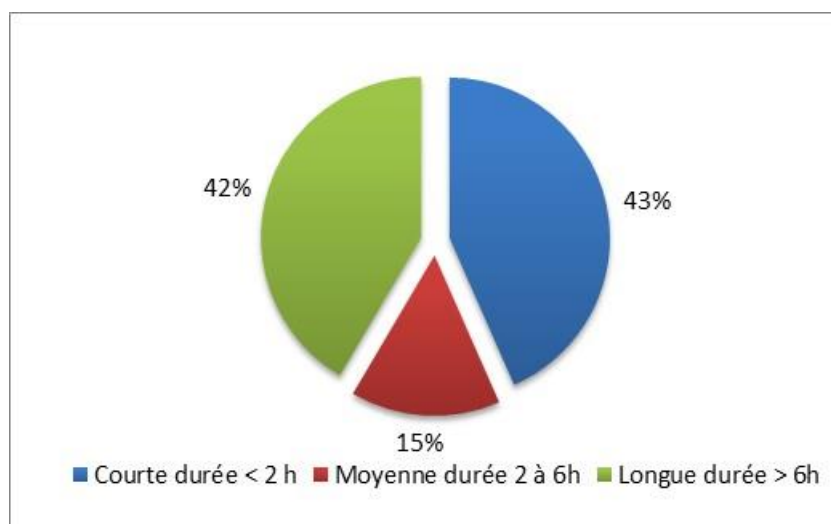
L'occupation maximale est de 90 places. Quelques véhicules stationnent de façon illicite à proximité immédiate de la gare, malgré la disponibilité de places sur le parking à l'Est des rails.

4.2. Parking de la salle polyvalente (Simone Veil)

4.2.1. Occupation par heure d'arrivée



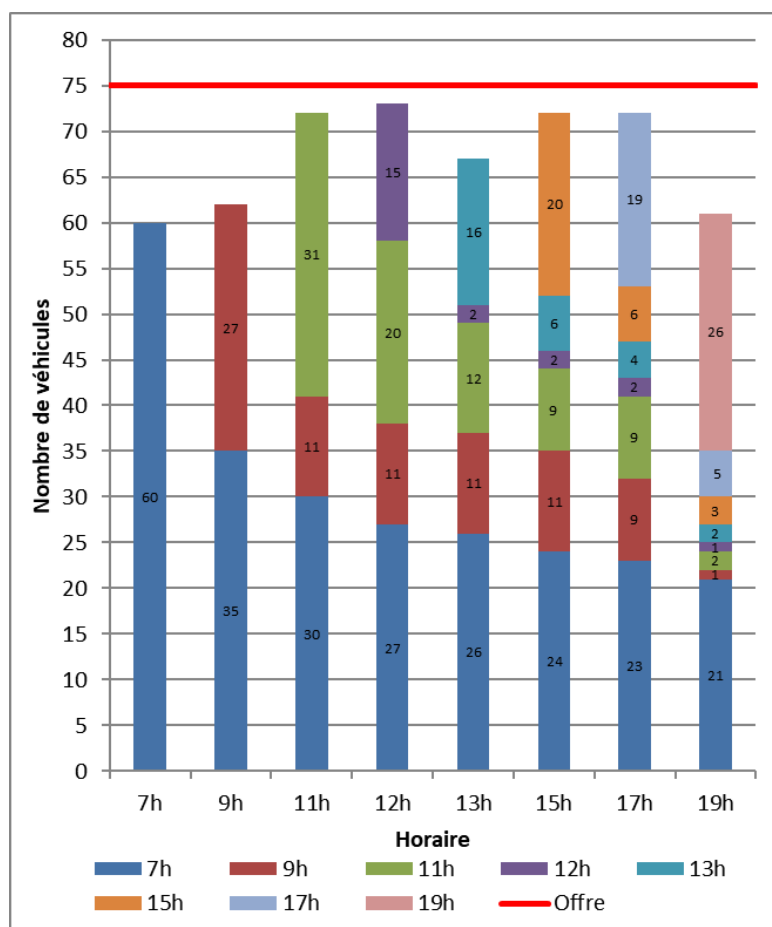
4.2.2. Type de stationnement



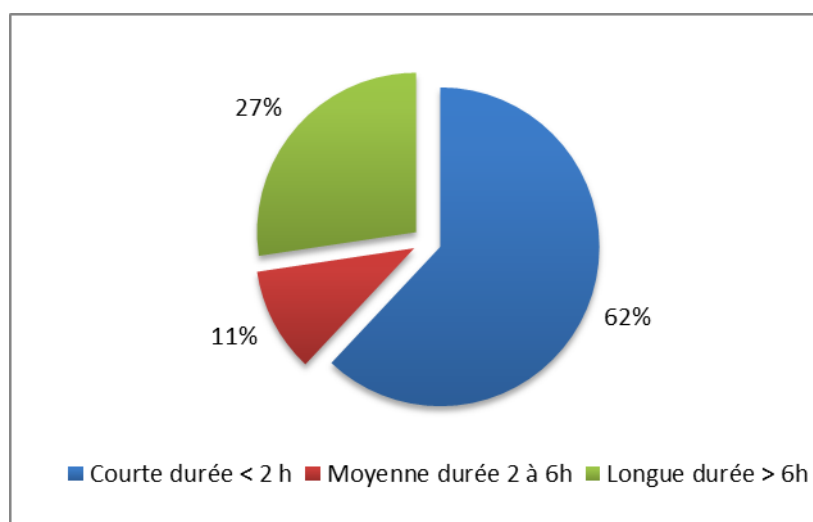
Le parking de l'espace Simone Veil est largement sous-utilisé. Il est occupé à 35% au temps fort de la journée. Le type de stationnement se répartit équitablement entre le courte durée de moins de 2h, pour une visite rapide en ville au longue durée de plus de 6h, pour une journée de travail ou pour un stockage de résident.

4.3. Rue Nationale (hors zone bleue)

4.3.1. Occupation par heure d'arrivée



4.3.2. Type de stationnement

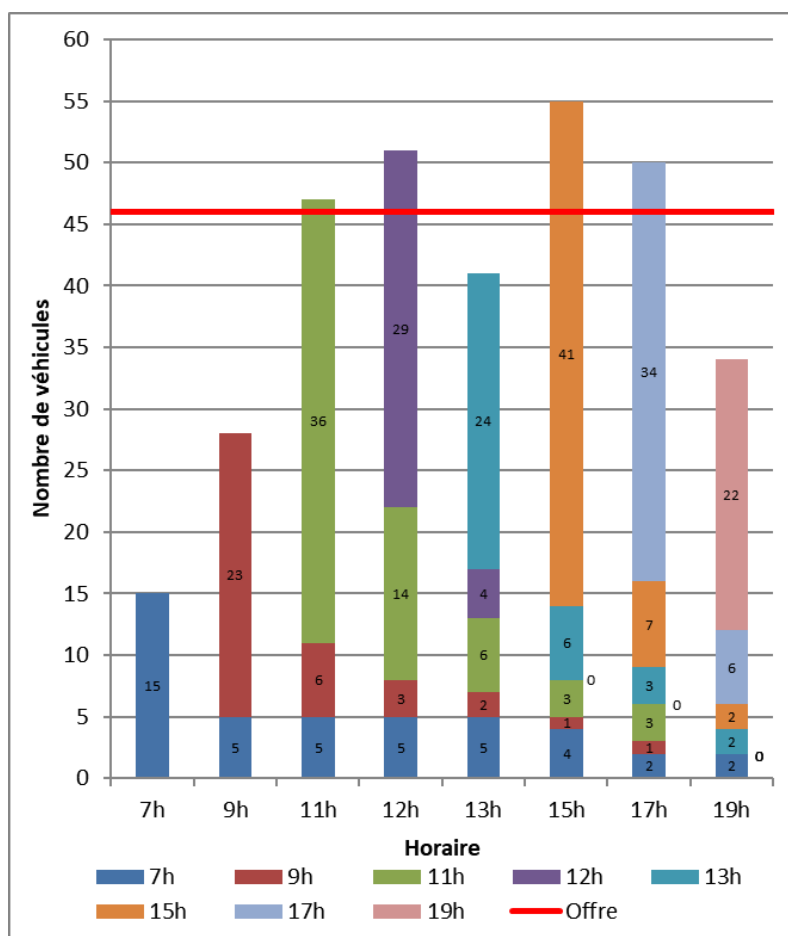


Le taux d'occupation du stationnement dans la rue Nationale est assez élevé de 11h à 17h sans toutefois atteindre la saturation complète.

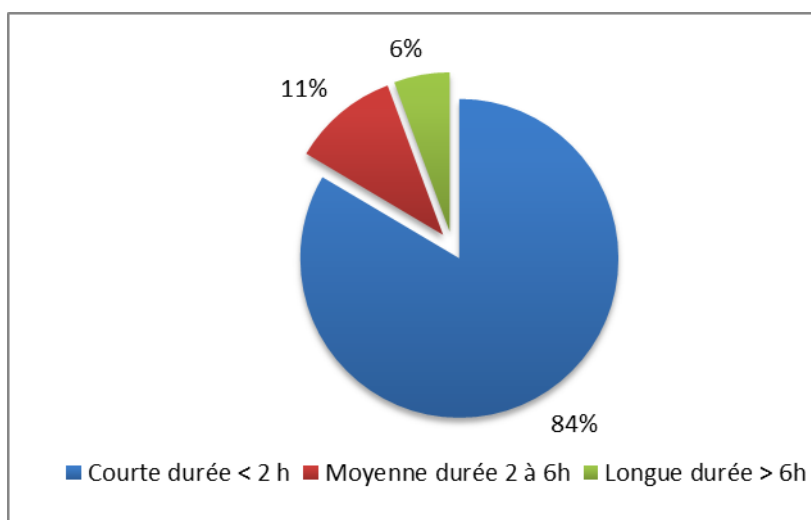
Cette zone est située en plein cœur de ville, un taux de rotation important devrait donc être à privilégier. Pourtant un tiers des véhicules y stationnent plus de 6 heures, appartenant à des résidents ou des commerçants du centre. Ils occupent des places précieuses pour la vie du centre-ville.

4.4. Places Imbault, Tessier et hôtel de ville (Zone bleue)

4.4.1. Occupation par heure d'arrivée



4.4.1. Type de stationnement

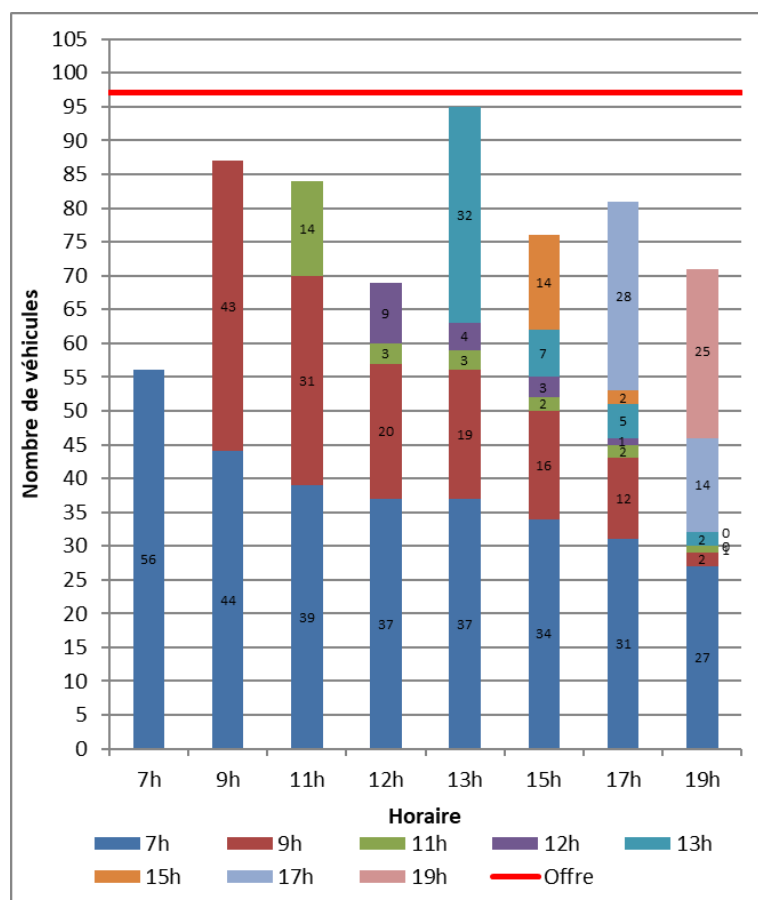


La zone bleue est globalement respectée puisque 84% des usagers y stationnent moins de 2 heures. 17% ne respectent toutefois pas cette zone et occupent quelques places pour toute la journée, ce qui pénalise l'offre en cœur de ville.

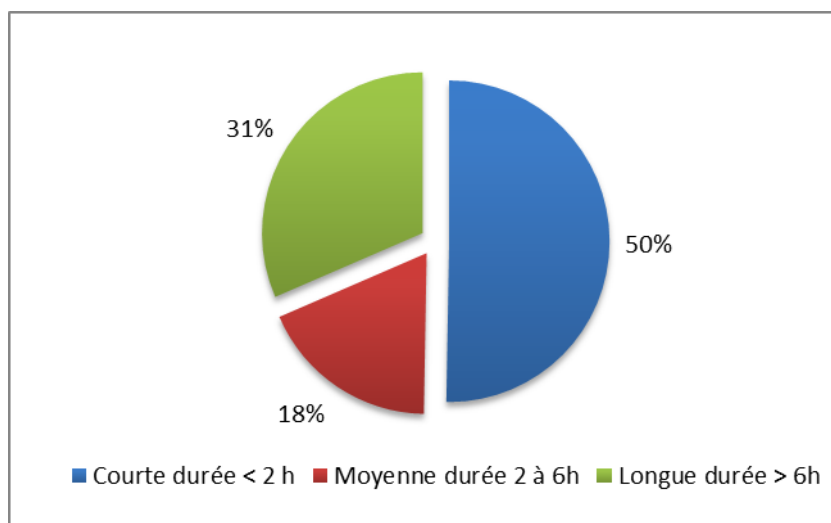
Le stationnement est saturé de 11h à 17 h avec un creux à 13h. Des véhicules se garent de façon illicite pour rester dans le cœur de ville.

4.5. Parking du centre culturel

4.5.1. Occupation par heure d'arrivée



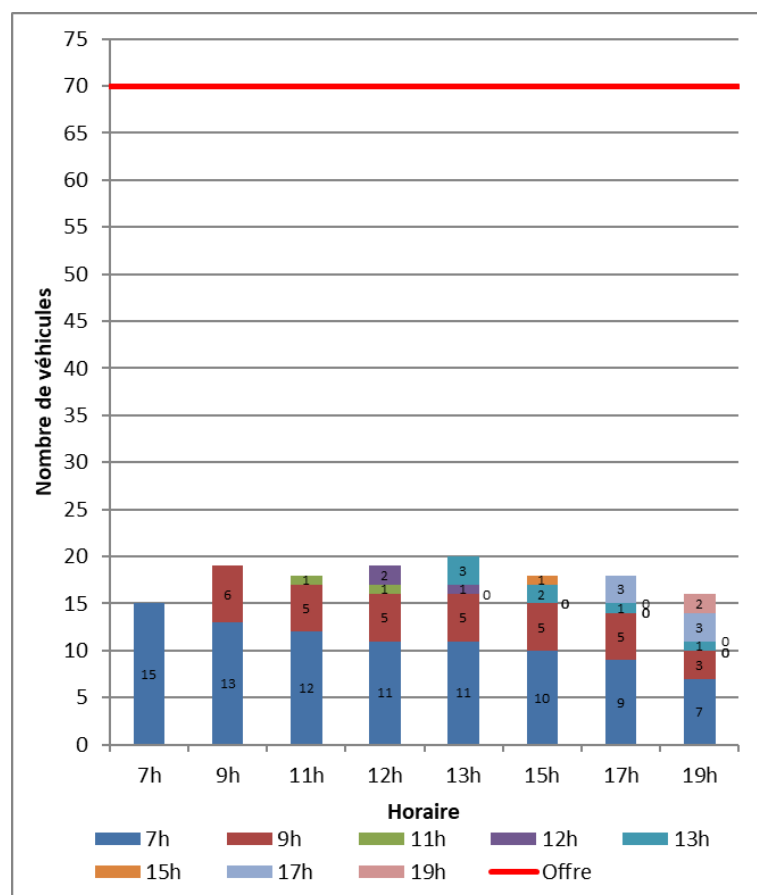
4.5.2. Type de stationnement



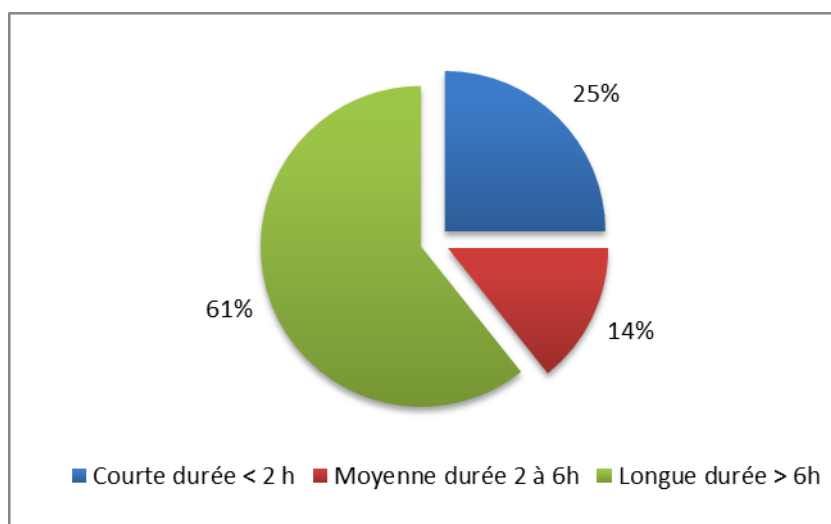
Le parking du centre culturel est bien connu des usagers et possède donc un bon taux d'occupation, largement supérieur à celui du parking Simone Veil qui est pourtant situé à la même distance des commerces. Ce parking est utilisé pour plus de 6h par 30% des usagers, en effet, il est une solution idéale pour les personnes qui travaillent en ville ou qui souhaitent y rester plus d'1h30 (limite zone bleue). Il est utilisé à 50% par des usagers qui font une courte halte au centre-ville de moins de 2h, sûrement faute d'avoir trouvé une place dans la zone bleue.

4.6. Parking du stade

4.6.1. Occupation par heure d'arrivée



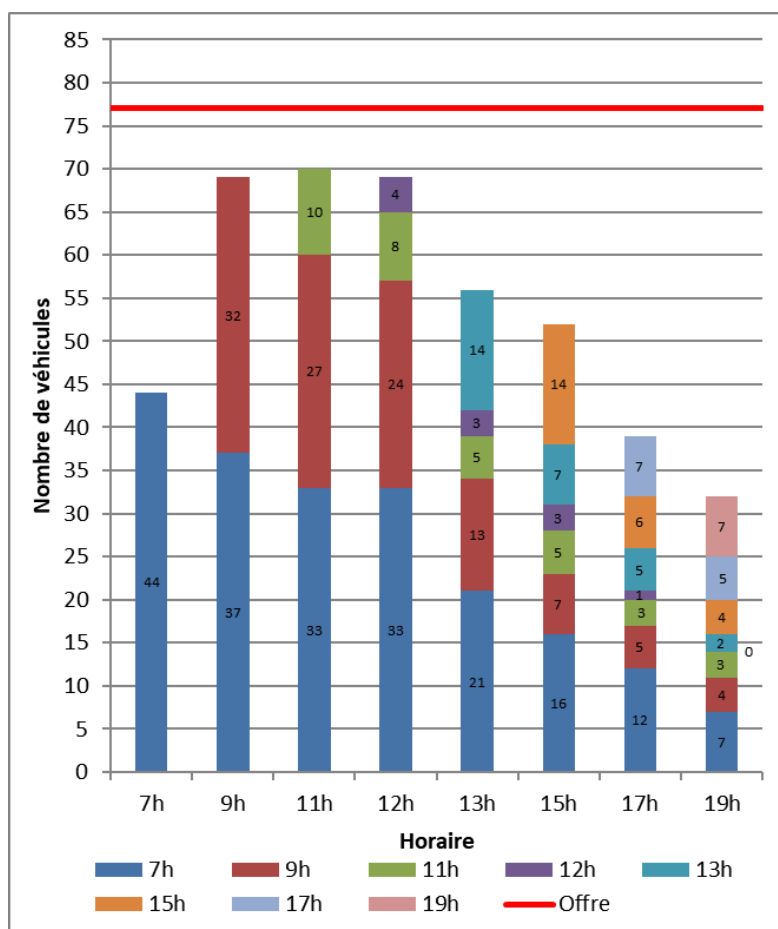
4.6.2. Type de stationnement



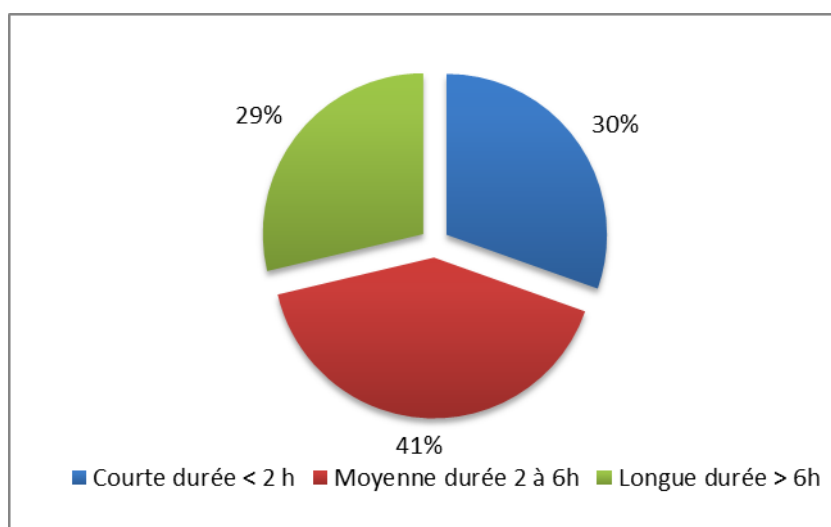
Le parking du stade est quasiment vide tout au long de la journée. 50 places sont disponibles au minimum sur ce parking. Certes, légèrement plus éloigné du centre-ville il convient tout à fait pour du stationnement à la journée. 60% des véhicules y restent d'ailleurs plus de 6 heures. Parmi eux certaines sont des voitures hors d'usage, abandonnées sur le parking.

4.7. Avenue de Paris

4.7.1. Occupation par heure d'arrivée



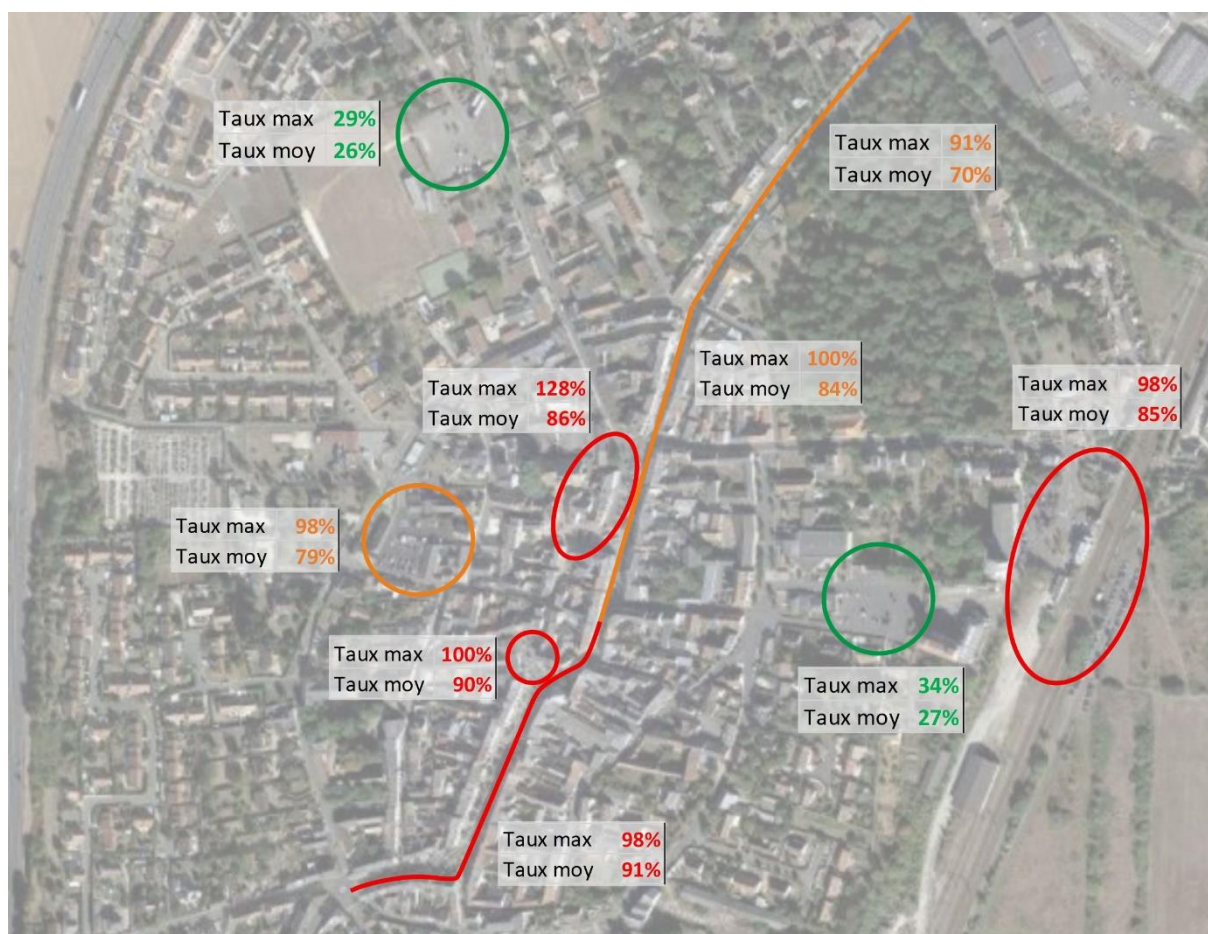
4.7.2. Type de stationnement



Sur l'avenue de Paris, on trouve autant de stationnement de courte, longue et moyenne durée. Les usagers qui s'y garent sont ceux qui travaillent ou qui visitent les entreprises de la zone économique. On note une présence de stationnement illicite dans l'herbe le long de cette avenue. Toutefois les places matérialisées sur des parkings couverts de gravier ne sont pas pleinement occupées, chacun cherchant à se garer au plus proche de l'entreprise dans laquelle il se rend.

4.8. Bilan de l'enquête de stationnement

4.8.1. Taux d'occupation des différentes zones de stationnement



L'enquête de stationnement a permis de révéler que deux des parkings sont sous-occupés : le parking du stade et le parking de la salle polyvalente (Simone Veil). Leur taux d'occupation maximal dépasse à peine les 30%. Ces parkings inoccupés représentent à eux deux **120 places de stationnement libres, situées à moins de 300 mètres des commerces du centre-ville**.

Sur l'avenue de Paris, le Nord de la rue Nationale ou encore le parking du centre culturel, le taux d'occupation des places de stationnement est **correct** et ne fait pas état d'une saturation.

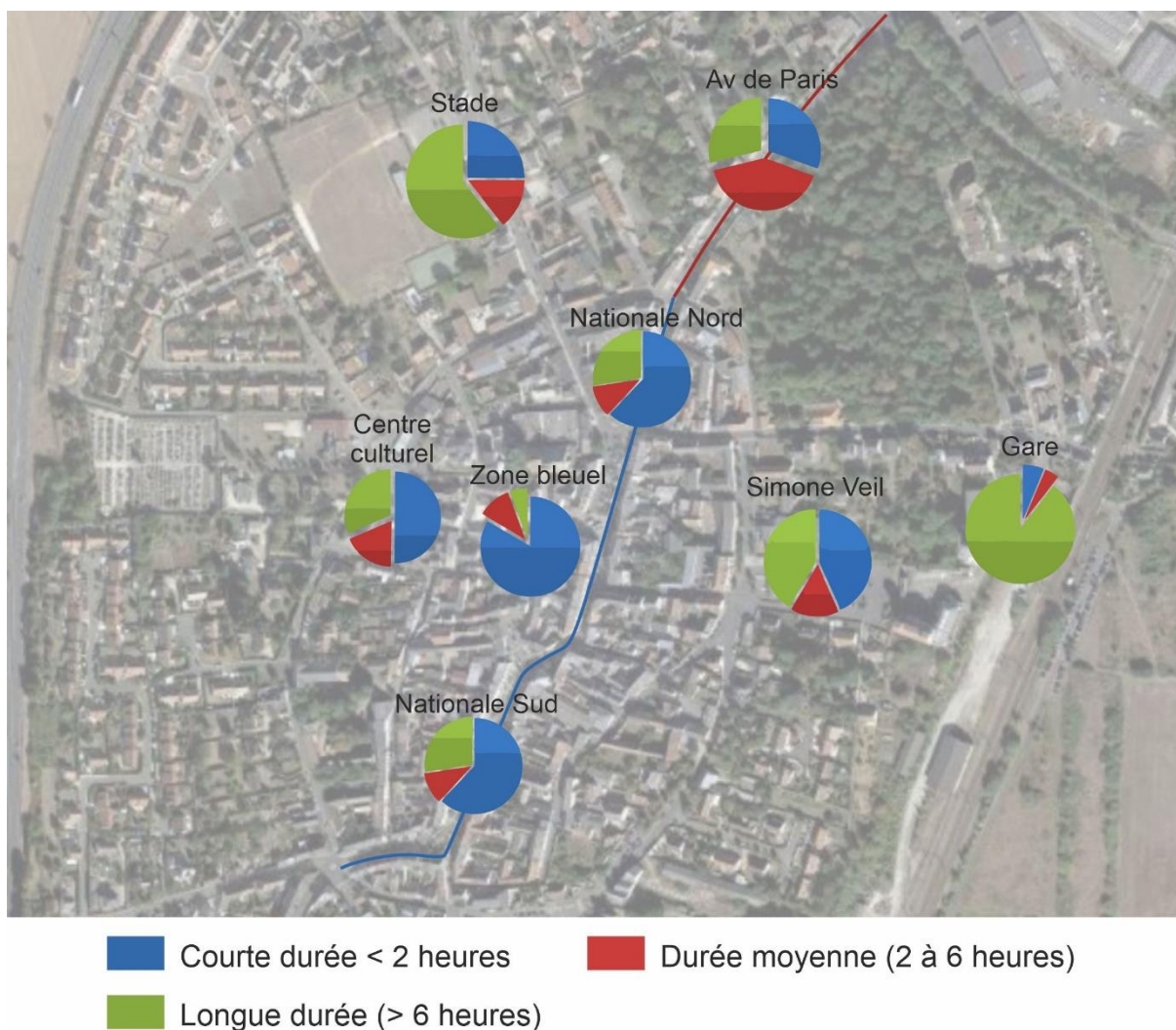
Le parking de la gare a un taux de remplissage important qui reste toutefois en dessous des 100%. Le parking à l'Est légèrement plus loin des quais dispose d'une dizaine de places libres tout au long de la journée. Les usagers utilisent au maximum le parking Ouest, à proximité duquel on trouve d'ailleurs du stationnement illicite.

D'après le Cerema, la saturation apparaît au-delà de 90% d'occupation. Le parking de l'hôtel de ville et le Sud de la rue Nationale sont donc saturés.

La zone bleue (places Imbault et Tessier) a un taux d'occupation de 86% donc inférieur au seuil du Cerema mais qui cache de fortes disparités selon les périodes de la journée. Le taux de remplissage maximal atteint les 128% dans cette rue. On peut donc considérer que **le parking en zone bleue est lui aussi saturé, entre 11h et 17h**.

En résumé, l'offre de stationnement est large à Angerville. La sensation de manque de stationnement tient à la volonté des usagers de stationner toujours plus proche de leur destination finale. La situation est donc tendue en cœur de ville.

4.8.2. Type de stationnement



L'image ci-dessus permet de rendre compte du taux de rotation sur les différents espaces de stationnement.

Le stationnement de plus longue durée se trouve à la gare. Cela montre que le parking joue bien son rôle et est utilisé par des usagers du TER qui rejoignent la gare avec leur véhicule personnel et le laisse stationné jusqu'à leur retour le soir. Le parking du stade a aussi un taux de rotation faible. Il est utilisé par des personnes qui travaillent toute la journée dans le centre-ville. Une présence de voitures qui semblent hors d'usage ou abandonnées a également été relevée sur ce parking.

D'après le Cerema, le taux de rotation idéal en centre-ville est de 6 véhicules par place et par jour soit une durée de stationnement d'1h30 par véhicule, ce qui correspond à la durée actuelle du stationnement en zone bleue à Angerville.

En zone bleue, 85% des véhicules sont stationnés moins de 2 heures. Le taux de respect de la zone est donc plutôt bon, même si certains employés du centre-ville s'y garent toute la journée. Dans le reste de la rue Nationale, seuls 60% des véhicules sont garés moins de 2 heures. Un quart est du stationnement de longue durée, occupé par les habitants de la rue ou les employés du quartier.

Pour le parking du centre culturel, le parking Simone Veil et l'avenue de Paris, les durées de stationnement sont plus variées. Les motifs de stationnement semblent multiples (achats, travail, résidentiel).

4.8.3. Stationnement illicite



Les zones de stationnement illicite sont peu nombreuses à Angerville car peu d'espaces le permettent. Au centre-ville, certains véhicules se garent devant la banque populaire, jamais plus de 2 heures, cela peut correspondre à un arrêt minute pour un retrait. Il en est de même devant la pharmacie, où des véhicules s'arrêtent toutefois plus rarement.

Au Sud de la place Tessier, des véhicules sont stationnés le long de la rue Nationale sur une zone interdite. Ici le stationnement est parfois de longue durée. La zone semble être utilisée par des employés.

Sur l'avenue de Paris, le taux d'occupation des parkings matérialisés est faible. Il y a donc des espaces de stationnement libres, notamment au Sud de l'avenue (devant Lidl). Pourtant, un stationnement illicite se manifeste tout le long de l'avenue dans les espaces enherbés. Ce stationnement permet aux employés de se garer au plus près de leur entreprise.

Le long de cette avenue, des arrêts de camion en warning, probablement pour des livraisons ont aussi été observés. L'avenue étant large et avec une bonne visibilité, la gêne pour la circulation reste limitée, tant que ces phénomènes sont ponctuels.

Autour de la gare, du côté Ouest des rails, du stationnement illicite a aussi été observé aux abords du parkings. Les dépose-minute devant la gare est occupé par des véhicules qui restent toute la journée, et qui appartiennent donc à des usagers du TER.

4.8.4. Stationnement aux abords de l'école

Un parking a récemment été créé par la commune entre la rue du jeu de Paume et la rue du Dr Buisson. Ce parking en zone dite orange est réservé à l'école entre 7h45 et 8h10 et entre 15h15 et 15h40. Il joue son rôle au niveau de l'école puisqu'il est complet aux heures d'entrée et de sortie. En revanche, le parking n'est pas utilisé en dehors de ces heures. Il est pourtant situé à moins de 200 mètres des premiers commerces.



Parking rempli pour la sortie d'école



Parking vide dès 8h35

Si le parking orange est rempli, il reste néanmoins un autre parking, utilisable par les parents d'élèves, le parking situé rue des Combattants, derrière la cour de l'école élémentaire.



Parking occupé à 16h



Parking presque vide à 16h15

Une partie des élèves de l'école élémentaire, sort par un portillon débouchant directement sur ce parking. On y trouve aussi les cars scolaires. Le parking a un bon taux d'occupation à l'heure de sortie d'école et se trouve quasi vide quelques minutes plus tard. L'essentiel du motif de stationnement est donc l'école. Ce parking a une superficie importante et pourrait être réaménagé au besoin pour créer quelques places de stationnement.

Les parents stationnent aussi le long du chemin d'Autruy. Certains croisements entre véhicules et piétons qui rejoignent la voiture semblent difficiles car le chemin est étroit et les véhicules stationnent parfois des deux côtés. Là encore, le chemin n'est occupé qu'aux heures d'entrée et de sortie d'école, il est quasi vide en dehors de ces plages.



Chemin d'Autruy occupé à l'heure de sortie d'école

5. Analyse du questionnaire aux entreprises

Les données suivantes sont basées sur des enquêtes réalisées auprès des artisans et des commerçants le vendredi 27 janvier 2023.

27 entreprises ont répondu au questionnaire ci-dessous, réparties au Nord et au centre du territoire angervillois. **10** proviennent des **zones Nord-Est et Nord-Ouest** qui ont d'abord été visitées. Les réponses des entrepreneurs étant souvent concordantes voire semblables, nous nous sommes ensuite concentrés sur le centre-ville où il semblait plus pertinent d'interroger les entreprises sur les difficultés de stationnement.

iPROCIA



Enquête de stationnement

La commune d'Angerville a adhéré au programme Petites Villes de Demain en 2021. L'une des orientations stratégiques de ce programme porte sur la mobilité. Dans ce cadre, la société IPROCIA, bureau d'études en trafic et mobilité a été missionné pour réaliser une étude sur la commune. Pour proposer des aménagements efficaces et cohérents, nous devons connaître les habitudes, les besoins et les difficultés des usagers du territoire. Nous sollicitons donc votre expertise d'usager en tant qu'entreprise.

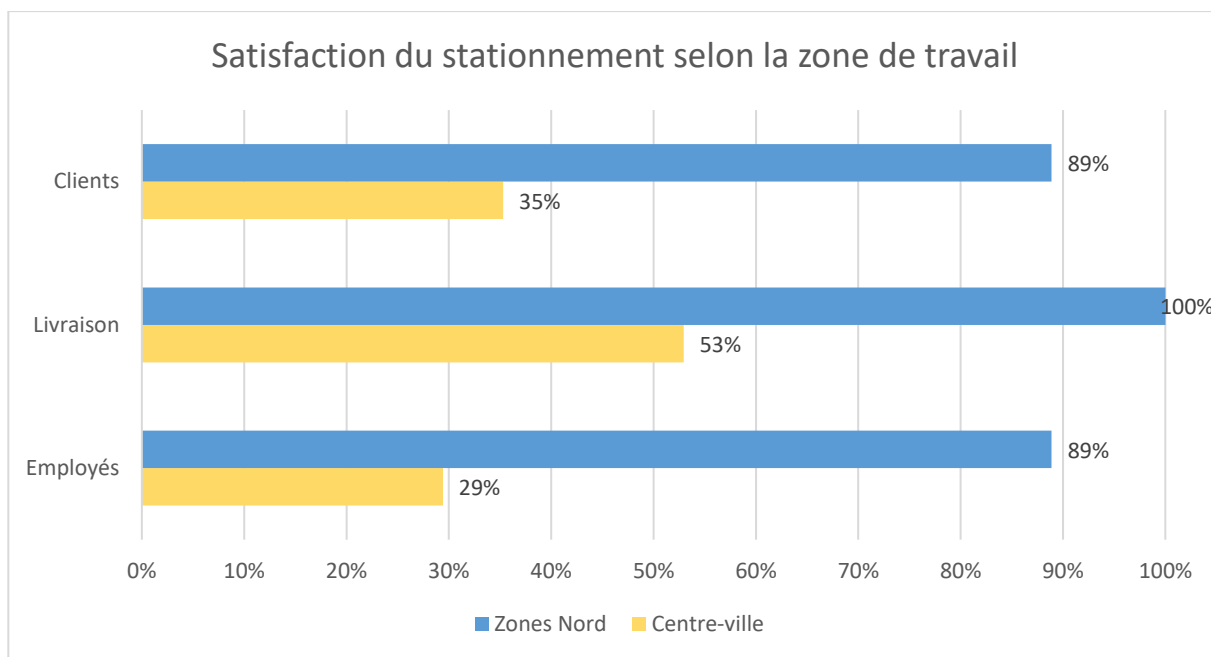
- Nom et adresse de l'entreprise :
.....
- Quel est l'effectif de votre entreprise ? salariés
- Si connaissance, quelle part de vos salariés utilise la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail ? %
- Combien de places de stationnement possède l'entreprise ? places
 - Combien sont réservées **aux employé(e)s** ? places
 - Combien sont réservées **aux livraisons** ? places
- Si présence de livraison, quelles sont les plages horaires habituelles ?
- Ces places sont-elles suffisantes :
 - Pour les employé(e)s ? ☐ oui ☐ non
 - Pour les livraisons ? ☐ oui ☐ non
 - Pour les client(e)s ? ☐ oui ☐ non
- Quel(s) autre(s) parking(s) utilisent vos employé(e)s ?
 - ☐ Place du Marché ☐ Parking du centre culturel (rue Jacob)
 - ☐ Parking de la salle polyvalente ☐ Parking du stade
 - ☐ Rue Nationale ☐ Autre :
- Constatez-vous d'autres utilisateurs que vos employé(e)s et vos client(e)s sur votre parking ?
☐ Oui ☐ Non
- Autre(s) remarque(s) (Plan de mobilité, covoiturage, transports en commun, vélo, accessibilité...) :
.....
.....
.....

Merci de renvoyer ce questionnaire à l'adresse mail stationnement@iprocia.fr ou par MMS au 06.52.43.17.37 avant le **10 février**.

IPROCIA – Votre partenaire en Trafic Urbain
Rés. Elysée Pasteur – 24 Boulevard Alexandre Martin 45000 ORLÉANS
Tél : 06.08.43.25.35 | Fax : 02.36.10.60.84 | e-mail : contact@iprocia.fr
Sarl au capital de 40.000€ | APE 7112B | R.C.S. ORLÉANS 501 720 221 00024

Questionnaire soumis aux entreprises consultées

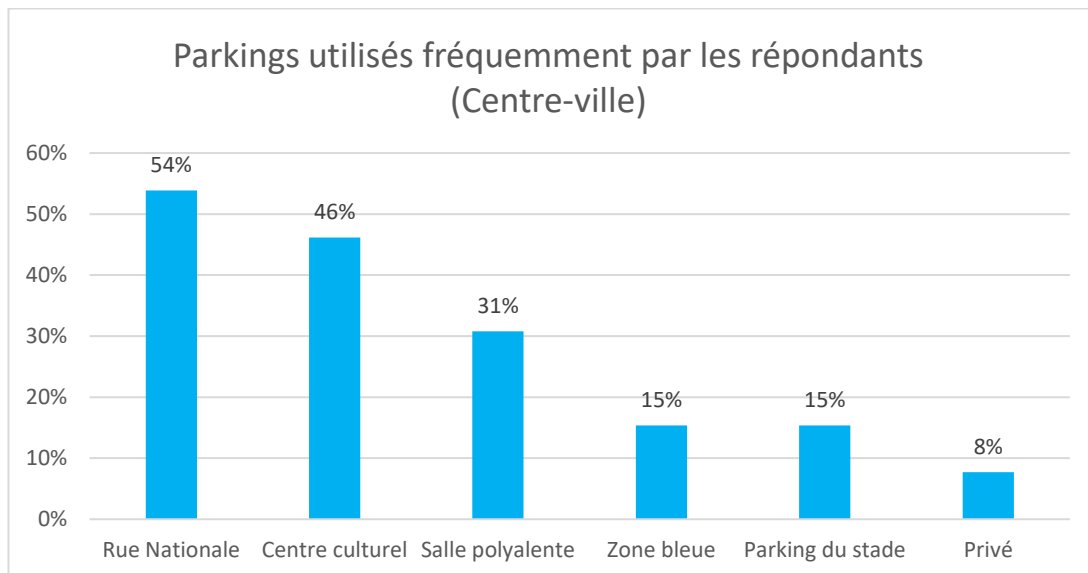
5.1. Le stationnement



En effet, parmi les répondants implantés dans la zone économique, près de **90% sont satisfaits de l'offre de stationnement** à proximité de l'entreprise et tous estiment avoir suffisamment de places pour les livraisons. Cette satisfaction tient au fait que la plupart des entreprises dans la zone bénéficient de grands parkings privés et de quais de livraison. Toutefois nous avons noté la présence de camions de livraisons en warning le long de la route le matin. Des stationnements illicites ont également été relevés dans les pelouses au bord de l'avenue, malgré la présence de parkings non remplis au Sud de celle-ci.

Au centre-ville, la moitié des commerçants parviennent à s'organiser pour les livraisons (53%) même si ceux-ci ne disposent pas de places adaptées. **47 % d'entre eux se plaignent donc d'un manque de place de livraisons**, ils sont situés aussi bien au Nord qu'au Sud de la rue Nationale. Des arrêts illicites de camions sur des zones non matérialisées doivent donc se produire.

Les commerçants du centre-ville déclarent aussi manquer de places où se garer eux-mêmes, déplorant le fait de devoir utiliser le parking du centre culturel, y compris s'ils ont du matériel lourd à transporter. Ils relatent aussi que les clients peinent à trouver une place de stationnement. Il a été révélé que **certains commerçants se garent en permanence dans la zone bleue**, en revenant régulièrement auprès de leur véhicule pour tourner le disque bleu. Ceci limite le nombre de places disponibles pour les clients. La zone bleue est trop longue pour les commerçants chez qui la prestation est rapide (achat de produits, dépôt de matériel) et trop courte pour les commerçants offrant des prestations longues (coiffure) voire inutiles pour certains qui aimeraient pouvoir s'y garer librement à la journée.

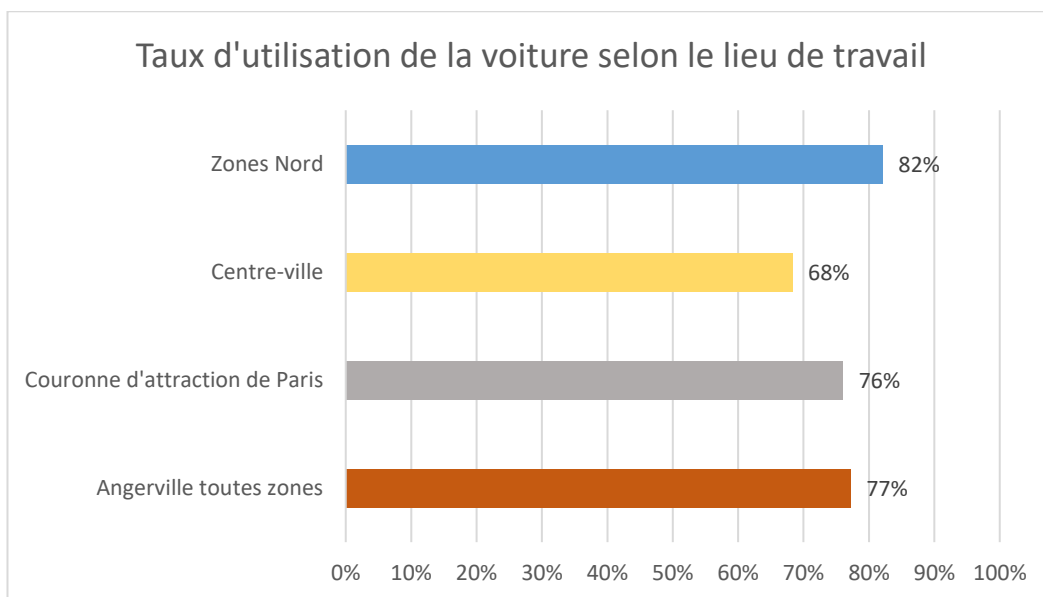


Nous avons proposé aux répondants de nous indiquer le ou les parkings qu'ils avaient l'habitude d'emprunter pour effectuer leur journée de travail. Les zones les plus souvent mentionnées par ceux qui travaillent en centre-ville sont **la rue Nationale et le parking du centre culturel**. L'enquête de stationnement a en effet révélé que ce parking possède un bon taux de remplissage et qu'il est notamment utilisé à la journée.

Le parking de la salle polyvalente est mentionné par moins d'un tiers des répondants. Il est pourtant situé à **équidistance du cœur de ville** par rapport au parking du centre culturel, et cette distance n'est que de 240 mètres.

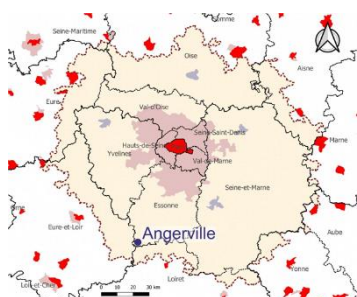
15% des répondants admettent se garer à la journée sur le parking en zone bleue et 15% utilisent celui du stade, légèrement plus éloigné du cœur de ville. Seulement 8% d'entre eux ont un parking privé qu'ils peuvent utiliser pour le stationnement des employés.

5.2. Usage de l'automobile



En interrogeant les enquêtés sur le nombre de salariés dans leur entreprise et sur la part de salariés se rendant au travail en voiture, nous avons pu estimer la proportion de déplacements domicile-travail effectués en voiture. Le taux d'utilisation de la voiture est sans surprise plus important dans les zones au Nord qu'au centre-ville. Il atteint **82% dans les zones économiques périphériques et près de 70% au centre-ville**.

Or, d'après les données INSEE, **42% des personnes qui travaillent à Angerville y résident**. Il existe donc un nombre non négligeable de personnes qui utilisent **leur voiture pour des déplacements intra-communaux**. Le taux d'utilisation de la voiture reste donc **élevé**, mais conforme au taux observé pour ce type de territoire.



En effet Angerville est située dans la couronne d'aire d'attraction de Paris où le taux d'utilisation de la voiture est de 76%. Le taux calculé à partir de notre enquête sur la commune est de 77% (toutes zones de travail confondues). **Angerville a donc une utilisation de la voiture normale par rapport au type de territoire.**

5.3. Chiffres clés

- **90%** des artisans des zones Nord sont satisfaits de l'offre de stationnement dans leur zone
- **70%** des commerçants du centre-ville déclarent manquer de stationnement pour eux et pour leurs clients
- **120 places** de stationnement restent vides au centre d'Angerville tout au long de la journée (stade et salle polyvalente)
- **77%** des personnes qui travaillent à Angerville s'y rendent en voiture, ce qui est important mais cohérent avec la situation géographique de la ville.

6. Offre de transports en commun

6.1. Etat actuel de l'offre de transport en commun

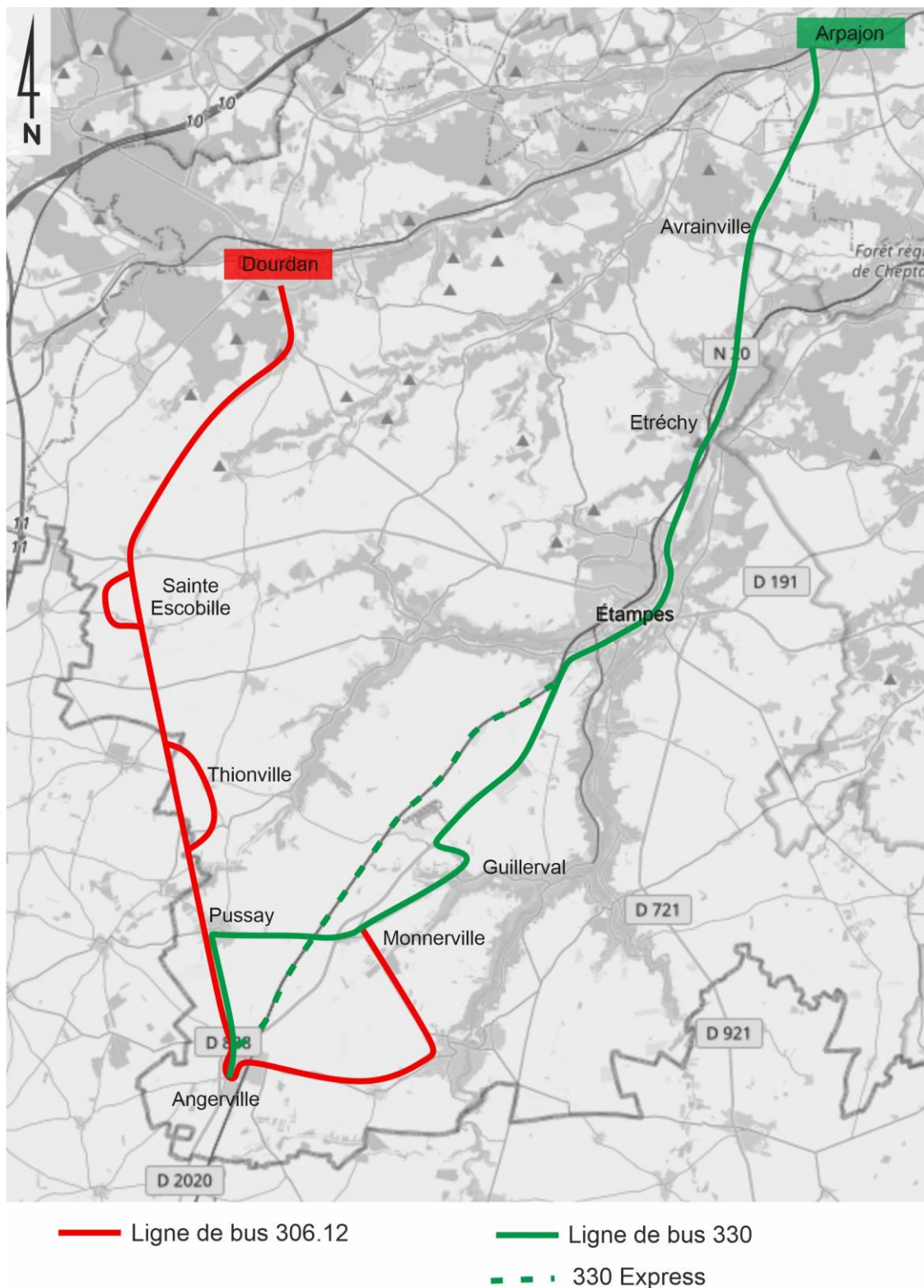


Angerville est aujourd'hui parcourue par 2 lignes de bus qui s'arrêtent en 3 points de la ville. **L'arrêt Brigeollet, au Sud est aussi le terminus de la ligne 330.** L'arrêt Place du Général Leclerc est à proximité du centre-ville tandis que l'arrêt « Crédit Agricole » est à proximité du stade, tourné vers Dommerville.

Angerville possède aussi une gare et est située sur la ligne de TER Orléans – Paris Austerlitz. La gare est située juste à l'Est du centre-ville.

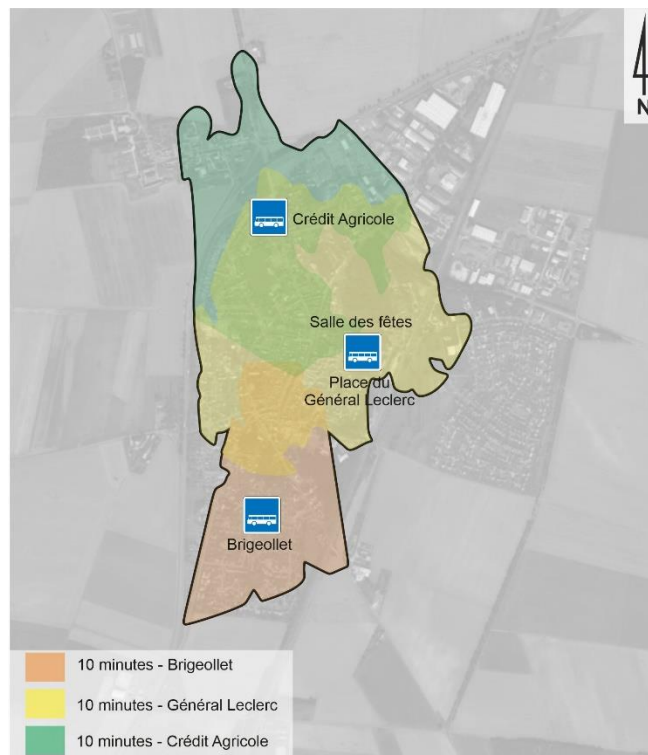
Pendant la période scolaire, un ramassage est également proposé en car, emmenant les enfants à l'école, depuis les hameaux ou le quartier de l'Europe.

6.1.1. Les bus



Les deux lignes de bus sont orientées vers le Nord. La ligne 306.12 relie Angerville au Nord-Ouest en allant jusqu'à **Dourdan**. Elle est empruntée par les lycéens angervillois. La ligne 330 relie Angerville au Sud de Paris. Elle passe par **Étampes**, qui est un pôle d'emploi pour les habitants d'Angerville, son terminus est **Arpajon**, d'où l'on peut trouver le RER C.

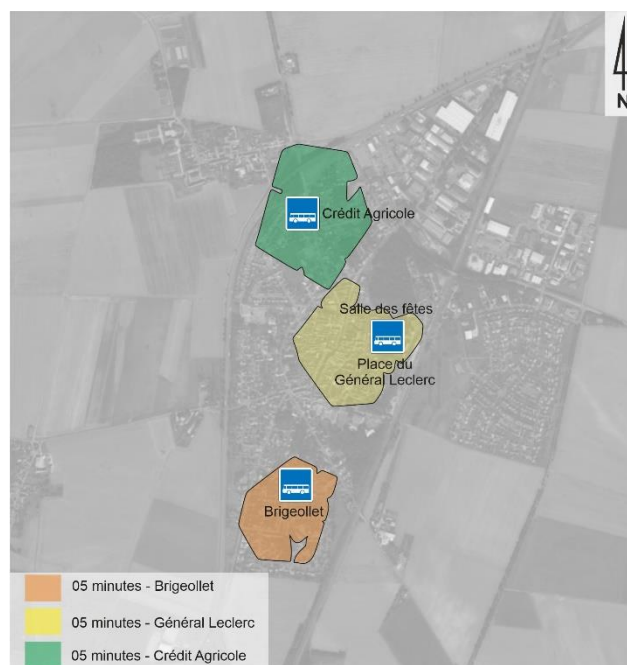
Ces lignes de bus régulières sont complétées pendant la période scolaire, par un ramassage effectué depuis les hameaux ou le quartier de l'Europe vers l'école.



Carte des zones accessibles à 10 minutes de marche de chaque arrêt de bus

Sur la carte ci-dessus, des isochrones ont été tracé pour observer toutes les zones situées à moins de 10 minutes à pied d'un arrêt de bus. Le périmètre entouré en noir correspond à cette zone. Elle comprend tout le centre-ville et ses quartiers périphériques (Brigeollet, stade). En revanche les hameaux ne sont pas inclus dans l'aire d'attraction des arrêts de bus.

En prenant comme référence, 10 minutes de marche, la zone d'attraction des arrêts de bus reste donc conséquente et englobe la quasi-totalité du centre-ville.



Carte des zones accessibles à 5 minutes de marche de chaque arrêt de bus

Cependant on sait que l'aire d'attraction d'un arrêt de bus est plutôt de 300m. En calculant les zones à 5 minutes de marche d'un arrêt de bus, le périmètre se réduit considérablement. On observe que le quartier Est (stade) ainsi que celui de l'Europe ne sont pas très bien desservi.

Cependant, le principal problème dans l'offre de transport en commun d'Angerville n'est ni le nombre d'arrêt dans la commune, ni le tracé de ces lignes mais plutôt la fréquence de passage des bus.

- Pour la ligne 306.12 :

La ligne passe dans un sens le matin et dans un autre le soir. 2 bus relient donc Angerville à Dourdan le matin, et 3 bus permettent de faire le déplacement en sens retour, entre 15h45 et 17h45. Le mercredi il est possible de rentrer à 12h45. Aucun bus de cette ligne ne circule le week-end ni pendant les vacances scolaires.

La ligne 306.12 est donc une ligne qui convient uniquement pour des écoliers, collégiens ou lycéens.

- Pour la ligne 330 :

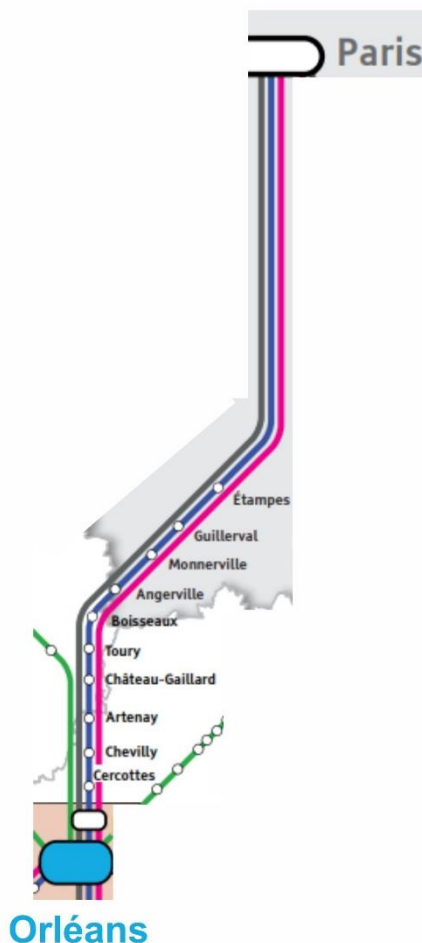
Dans le sens Angerville vers Arpajon, la ligne 330 passe 7 fois dans la matinée (5h10 à 8h40), 3 fois le midi et 7 fois dans l'après-midi (16h35 à 19h35). Dans le sens Arpajon vers Angerville, la ligne 330 passe 5 fois dans la matinée (6h10 à 8h20), 2 fois le midi et 11 fois dans l'après-midi (14h45 à 21h). L'offre est donc confortable en semaine.

Le samedi en revanche, il n'est pas possible de prendre ce bus depuis Angerville avant 9h30. Le nombre de départ descend à 6 sur l'ensemble de la journée.

Aucun service n'est assuré pour le dimanche ni pour les jours fériés.

La ligne 330 peut convenir à ceux qui travaillent au sud de la région parisienne (Etampes, Arpajon,...) du lundi au vendredi et avec des horaires classiques. Elle n'est pas une solution pour rejoindre Paris le week-end.

6.1.2. Le train



La gare d'Angerville est reliée via le réseau Rémi à Orléans et à la gare de Paris Austerlitz. Cette ligne dessert aussi Etampes, Guillerival et Monnerville, au Nord d'Angerville et Boisseaux, Toury, Château-Gaillard, Artenay, Chevilly et Cercottes au Sud.

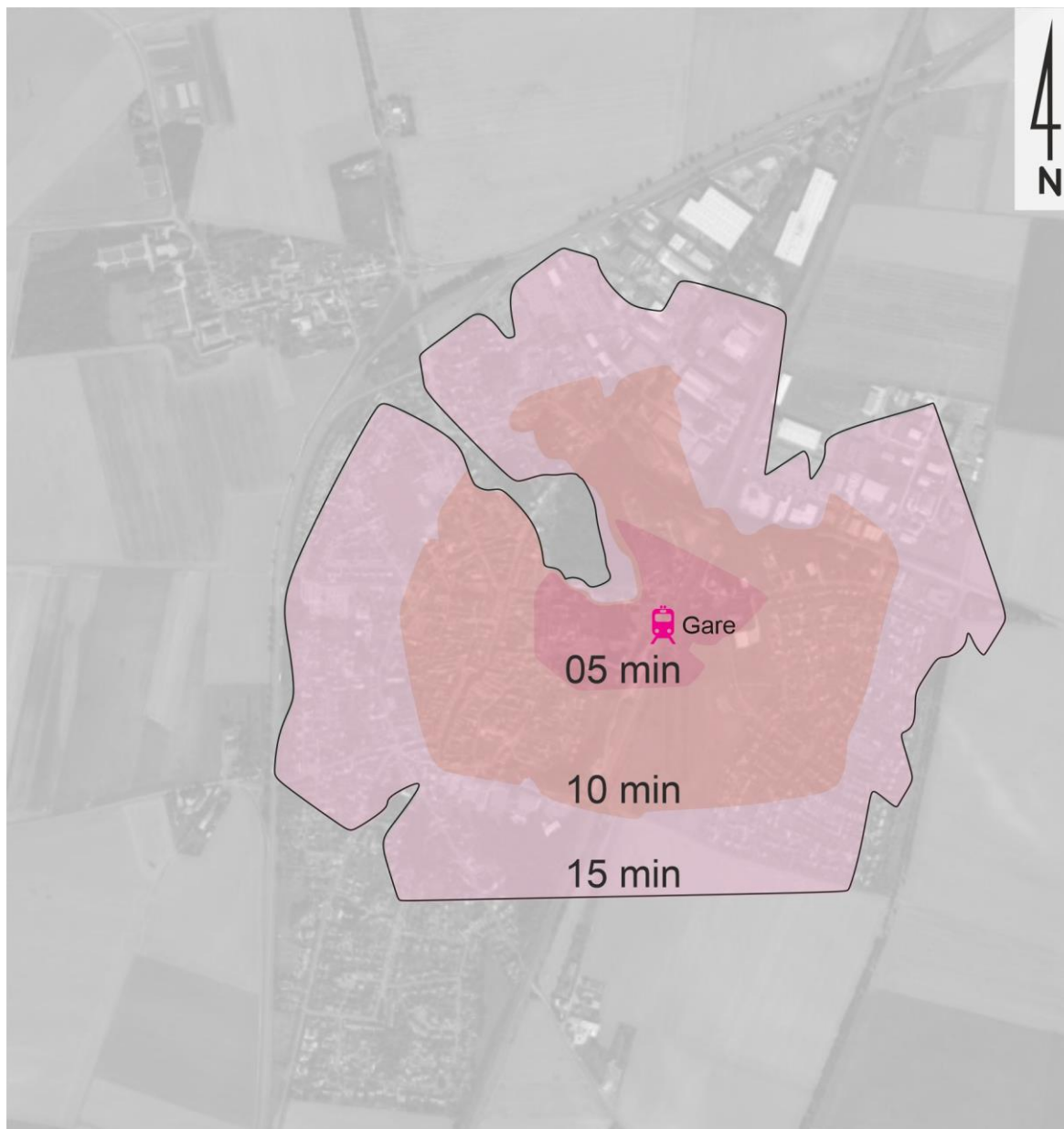
Le trajet depuis Angerville et jusqu'à l'un des deux terminus, Orléans ou Paris a une durée qui varie de **45 minutes à 1 heure** selon le caractère express ou non du trajet de train choisi. Angerville est donc accessible en train à 1 heure de Paris, ce qui reste un avantage important.

Dans chacun des deux sens, la fréquence de passage des trains est la même en semaine. C'est-à-dire que **2 trains du matin** permettent d'arriver à Orléans ou à Paris avant 9 heures. **Le soir, 3 trains** permettent de rejoindre Angerville en partant d'Orléans ou de Paris après 18 heures.

Le samedi en revanche, aucun TER ne part d'Angerville avant 8h30.

La ligne de train peut donc aussi convenir à ceux qui travaillent à Paris ou à Orléans du lundi au vendredi et avec des horaires classiques. Elle constitue une solution efficace, offrant un temps de trajet de moins d'une heure. L'offre est moindre le week-end.

La carte ci-dessous permet de mettre en avant le caractère plutôt central de la gare d'Angerville, qui est située juste à l'Est du centre-ville. Le quartier de l'Europe est donc entièrement inclus dans la zone d'attraction de la gare. En revanche, le quartier du Brigeollet et les hameaux sont situés à plus de 15 minutes de marche de la gare.



Carte des zones accessibles à 15, 10 et 5 minutes de marche de la gare d'Angerville

Certains usagers situés à plus de 15 minutes à pied de la gare utilisent donc un véhicule motorisé pour la rejoindre, avant de prendre le train. Il est possible de stationner son véhicule sur le parking dédié à la gare (36 places).

La position de la gare est centrale ce qui la rend accessible à moins de 15 minutes de marche pour les habitants du centre-ville, des quartiers du stade et de l'Europe. Elle est aussi accessible en voiture avec un parking pour les usagers venus des hameaux ou des communes limitrophes.

7. Analyse du questionnaire destiné aux habitants

Un questionnaire a été diffusé aux habitants afin de recueillir leurs avis au sujet de la mobilité et de connaître leurs habitudes et attentes en matière de transport. Le questionnaire a pris la forme d'un formulaire dématérialisé, rempli en ligne.

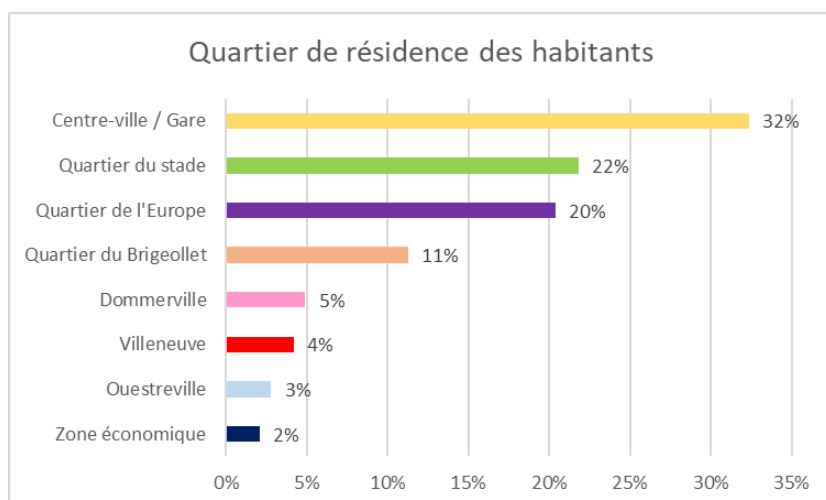
Ce questionnaire a été diffusé par plusieurs canaux :

- Une publication sur le site internet de la commune
- Un post sur les réseaux sociaux de la commune

Un échantillon de 161 questionnaires remplis a été récolté entre le 12 et 31 janvier 2023. Une très large majorité des répondants habitent Angerville.

7.1. Les données socio-démographiques

Une répartition hétérogène des quartiers de résidence est notée avec néanmoins une part plus importante d'Angervillois habitant le quartier du centre-ville et de la gare (46). Ensuite, une trentaine de répondants résident dans les quartiers du stade et de l'Europe. Il est important de souligner que l'ensemble des quartiers sont représentés.



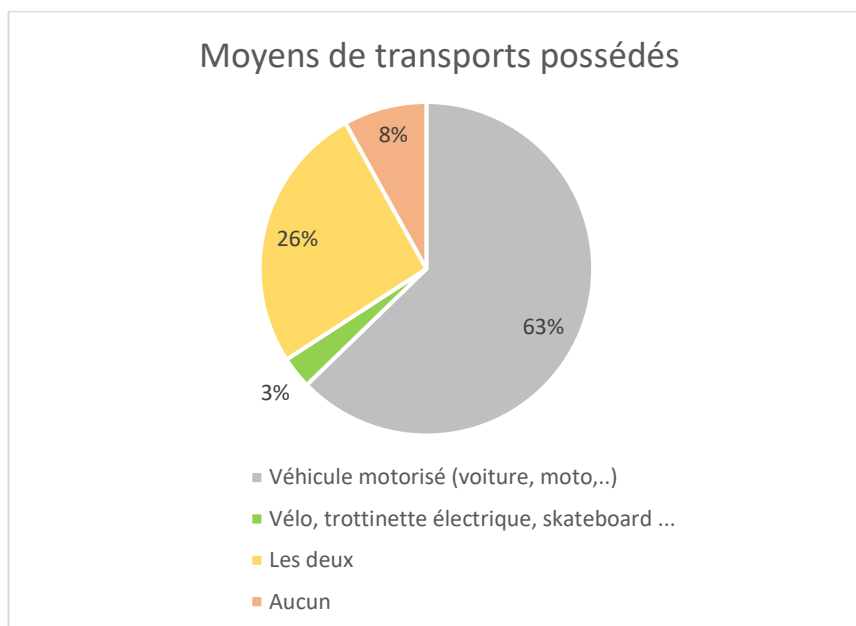
La catégorie socio-professionnelle des répondants est présentée dans le tableau ci-après.

Catégorie socio-professionnelle	Nombre de répondants	%	INSEE
Actifs ayant un emploi	114	71%	69%
Actifs sans emploi	14	9%	10%
Retraités	23	14%	6%
Etudiants	10	6%	9%

**L'INSEE possède une catégorie « Autres inactifs » non proposée ici, c'est pourquoi la somme des cases INSEE ne vaut pas 100.*

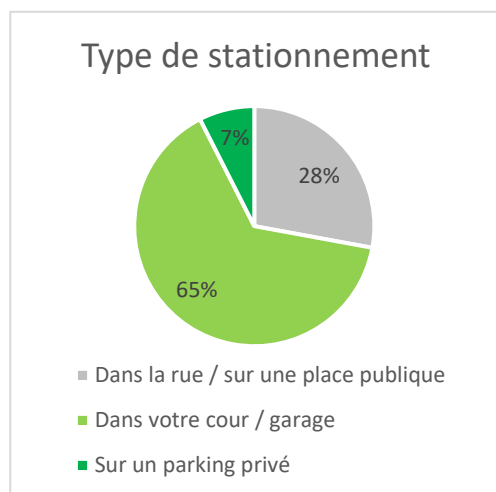
Il s'agit d'une représentativité cohérente avec les données de l'INSEE. Les valeurs observées sont globalement proches, notamment pour les actifs.

7.2. Equipement des habitants



90% des habitants ont déclaré posséder une voiture, ce qui est cohérent avec les 91% de parents ayant déclaré en posséder une (voir la partie suivante). Ce taux de possession reste donc élevé mais logique étant donné la situation géographique d'Angerville.

Seuls **29% des répondants possèdent un vélo, une trottinette** ou un autre engin de déplacement personnel à Angerville. Ce taux est donc faible puisqu'il est de 32% en moyenne en France rien que pour les vélos. Nous allons en effet voir par la suite que les déplacements en vélo sont quasi inexistant à Angerville, seule la trottinette est quelque peu représentée.



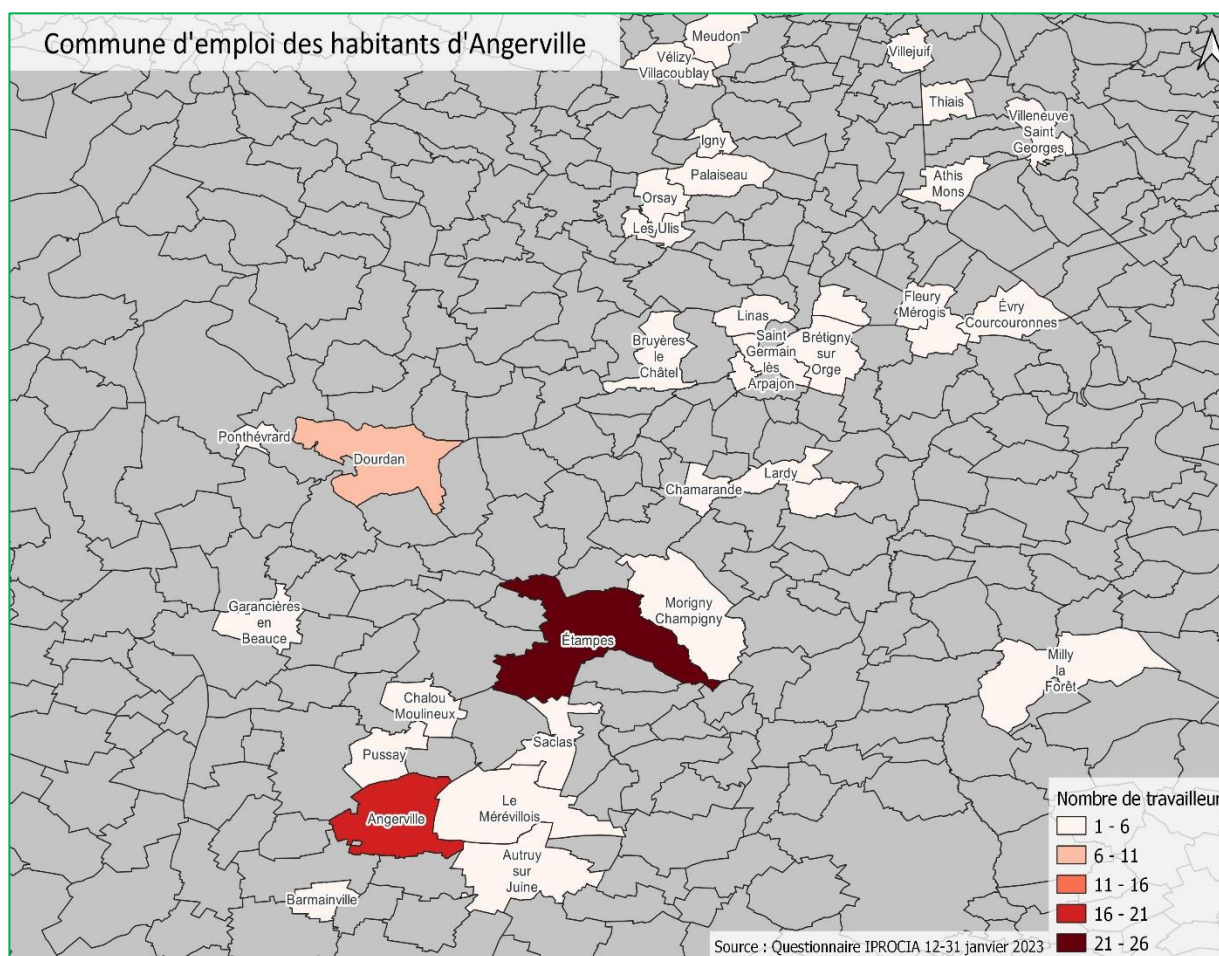
Une fois son véhicule personnel acheté, il faut le stocker. Une voiture est utilisée seulement 5% du temps, elle est donc en très grande majorité stationnée.

Et certains de ces véhicules contribuent à diminuer l'offre de stationnement d'Angerville. **Près de 30% des habitants interrogés ont déclaré garer leur véhicule personnel dans la rue ou sur une place publique.** Ce taux n'est pas négligeable d'autant que certains de ces véhicules sont garés en centre-ville et occupent donc sur de très longue périodes des places convoitées, proches des commerces.

7.3. Les déplacements domicile -travail

7.3.1. Le lieu de travail des Angervillois

Les lieux d'emploi des Angervillois ayant répondu sont répartis principalement dans l'Essonne avec un foyer important sur les communes alentours en particulier **Étampes**.

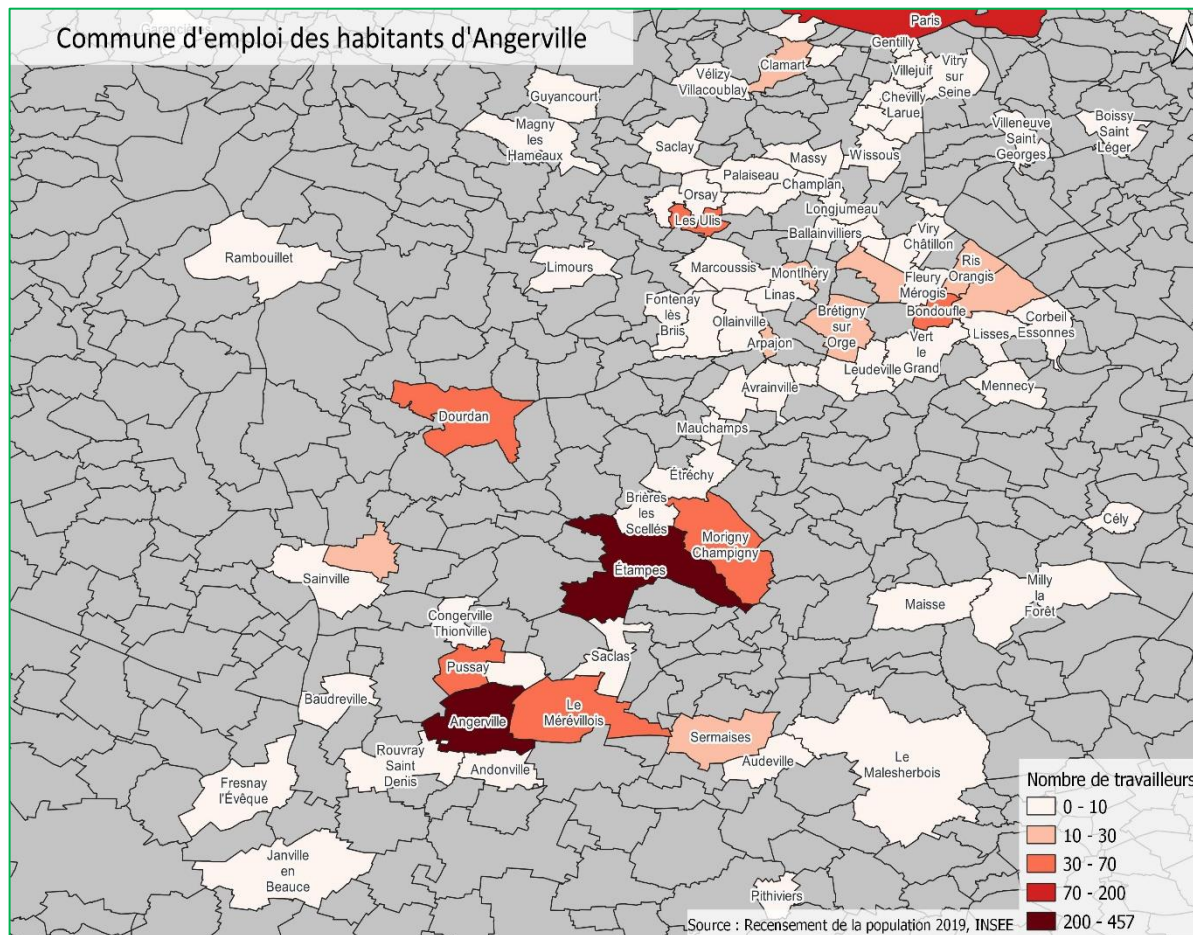


Ces données peuvent être complétées par les informations issues du recensement de la population de 2019 réalisé par l'INSEE¹. Il est possible de s'interroger sur les questions suivantes :

- Dans quelles communes les Angervillois travaillent-ils ?
- Dans quelles communes les personnes travaillant à Angerville résident-elles ?

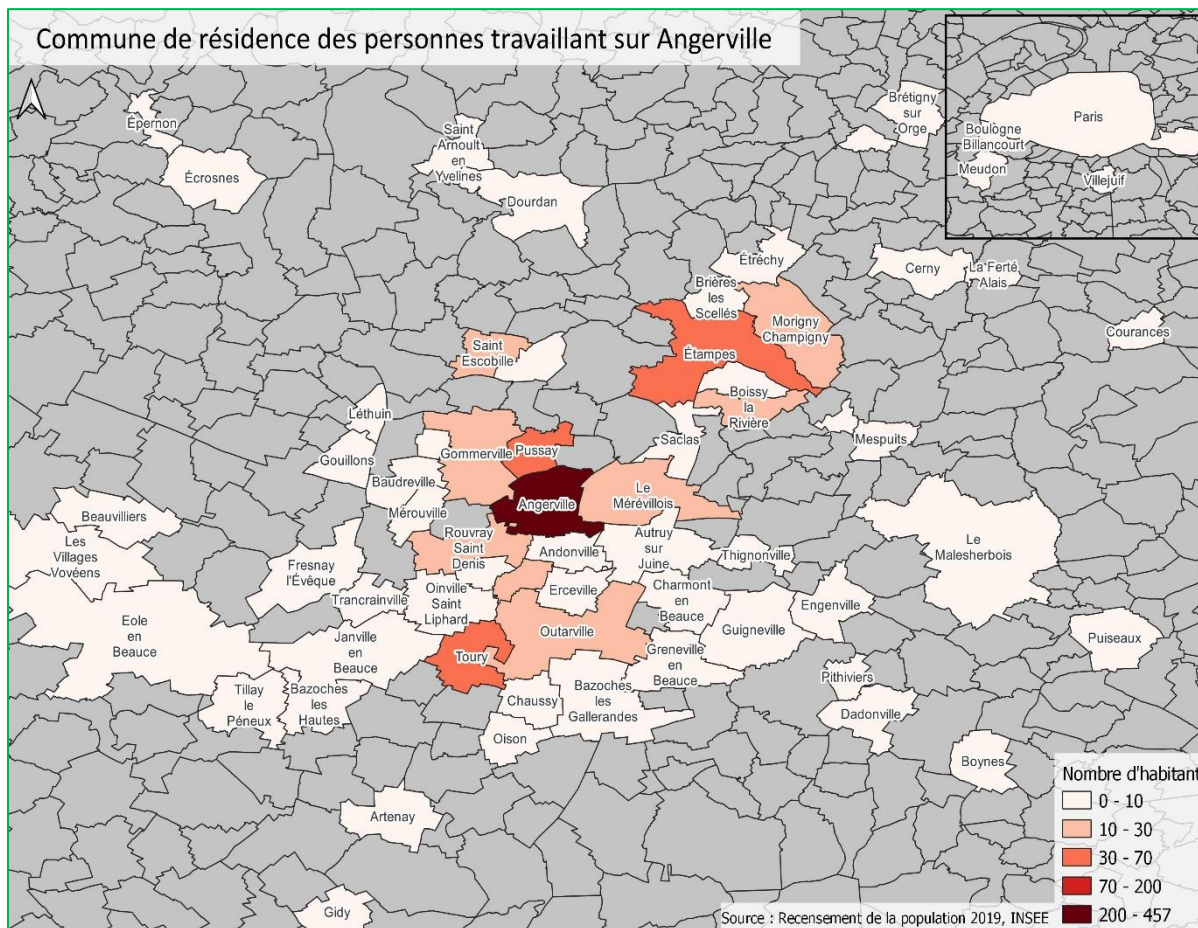
¹ Mobilités professionnelles en 2019 : déplacements domicile - lieu de travail Recensement de la population - Base flux de mobilité : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/6454112#consulter>

Premièrement, **Les personnes résidant à Angerville travaillent principalement à Angerville (457 personnes, 25 %), Étampes (285 personnes, 16 %) et Paris (142 personnes, 8%)**. Ensuite d'autres communes accueillent des Angervillois dans le cadre d'un emploi mais dans des proportions largement inférieures avec une quarantaine de travailleurs (Morigny-Champigny (2,5%) ; Dourdan (2,4%), Bondoufle, Le Mérévillois et Pussay (2,1%). La cartographie ci-dessous synthétise l'ensemble des données.



7.3.2.L'origine des travailleurs d'Angerville

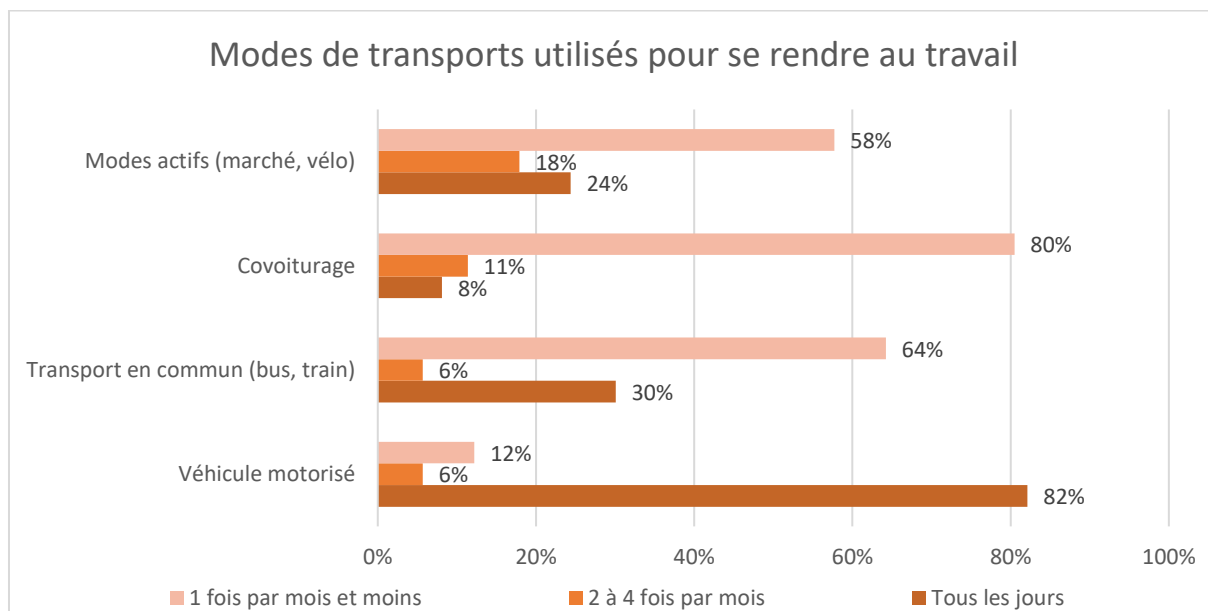
Ensuite, il convient de s'intéresser aux personnes travaillant à Angerville. **Une part importante des travailleurs d'Angerville réside dans la commune (42%, 457 personnes).** Ensuite, la provenance des travailleurs est bien plus diffuse. Ici encore, nous retrouvons Étampes (37 personnes, 3,4%), Pussay (35 personnes, 3,2%) suivi du Mérévillois, Toury et Boisseaux avec une petite trentaine de travaillant provenant de ces communes.



Ces informations sont importantes puisqu'elles témoignent d'un flux domicile-travail important.

7.3.3.Les modes utilisés pour se rendre au travail

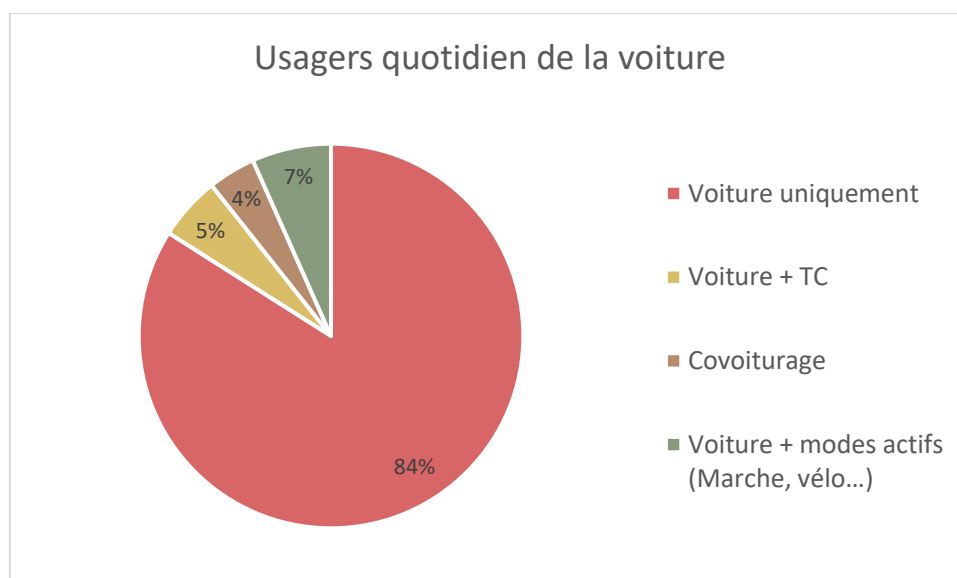
Il convient alors de s'interroger sur le mode de déplacement utilisé par les habitants pour se rendre au travail. Dans une large majorité des cas, ce trajet est réalisé en voiture. En effet, d'après les données recueillies et présentées dans le graphique ci-après, nous pouvons noter que 82% des personnes disent utiliser leur voiture tous les jours pour réaliser leur trajet domicile-travail. Une part, certes moindre, mais non négligeable dit aussi utiliser les transports en commun quotidiennement et les modes actifs (respectivement 31% et 25% des répondants). Le covoiturage est moins plébiscité par les habitants (seulement 9% des habitants covoiturent chaque jour).



Ces résultats témoignent d'une part que la voiture est majoritairement utilisée avec très peu de covoiturage et que l'usage des modes actifs et transport en commun reste peu utilisé au quotidien. Les freins à ces usages peuvent être multiples comme la fréquence ou encore les itinéraires proposés. Une analyse plus fine des raisons du faible recours aux alternatives au véhicule particulier est proposée dans la partie suivante. D'autre part, ces chiffres témoignent très fortement d'une multi-modalité. Pour s'en rendre compte, nous pouvons analyser les différents modes utilisés par un même individu quotidiennement.

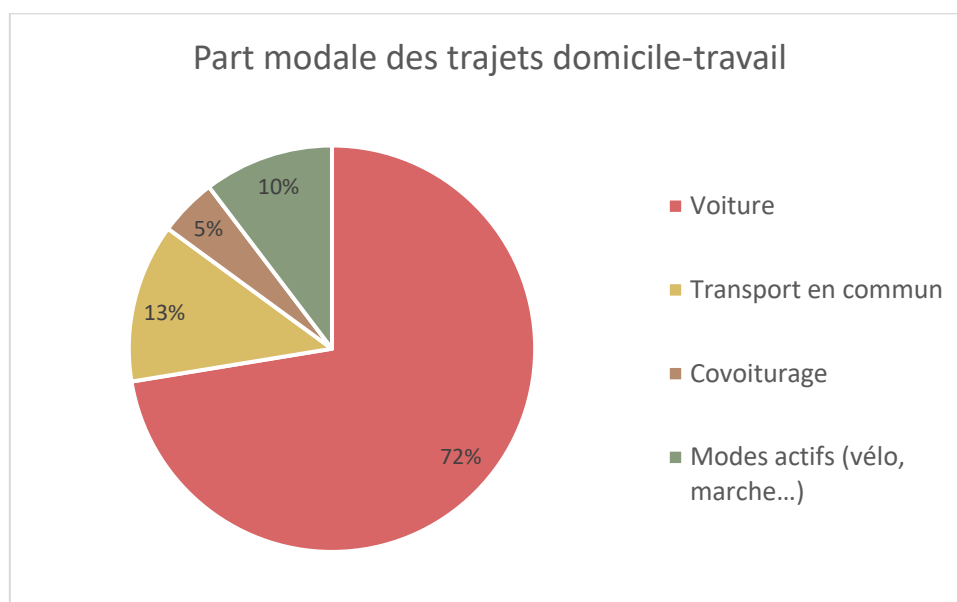
Comme vu précédemment, 82% des répondants utilisent tous les jours leur voiture. Parmi eux, une très large **majorité (84%) n'utilise que** ce moyen de transport pour réaliser leur trajet domicile travail.

Les autres habitants prennent également les transports en commun, en utilisant probablement leur véhicule jusqu'à la gare par exemple. Les modes actifs et le covoiturage sont aussi utilisés en complément.



Ces chiffres témoignent néanmoins d'une très forte dépendance à la voiture. Un levier d'action important pour la suite de cette étude pourra donc s'attarder à proposer des moyens d'actions favorisant la multi-modalité et l'usage de moyens de transports alternatifs au « tout voiture ».

Finalement, en synthétisant les données récoltées et en s'intéressant aux mono-modes de déplacements, nous pouvons constater les parts modales présentées dans le graphe ci-après.



La **voiture particulière** reste donc plébiscitée en très large majorité (**72% de part modale**). Les **transports en communs** et les **modes actifs** sont malgré tout utilisés dans des proportions non négligeables (**10% de part modale environ**). Il s'agit donc d'un levier important pour renforcer et promouvoir leur utilisation au quotidien.

Enfin, un élément pertinent à tenir compte dans l'analyse des flux domicile-travail est la présence d'arrêts sur le trajet. C'est le cas de 32% des répondants qui profitent de leur trajet domicile-travail pour réaliser des achats sur leur trajet. Pour 25% d'entre eux, le trajet permet d'accompagner les enfants. Le motif des loisirs ou des rendez-vous médicaux est également cité par les habitants. Nous pouvons tout de même noter que pour près de 30% des répondants, leur trajet n'est pas ponctué d'arrêts et constituent une cible potentielle pour le co-voiturage. Pour les habitants effectuant des arrêts, la possibilité de covoiturer n'est pas à exclure pour autant puisque 72% des répondants au questionnaire disent réaliser des arrêts sur Angerville.

7.4. Achats et loisirs

En se concentrant sur les déplacements pour les achats et loisirs en dehors du trajet domicile travail, nous pouvons noter plusieurs éléments. Premièrement, les répondants disent en moyenne réaliser 3 trajets par semaine pour les achats et 2 pour les loisirs avec des distances respectives moyennes de 13 et 23 km. Ceci témoigne **qu'une part importante des usagers réalisent leurs achats et loisirs au sein du centre-ville (57%)**, ainsi qu'au sein des quartiers et hameaux (22%). Pour 21% des répondants, ces activités sont réalisées ailleurs.

Malgré ces données, nous pouvons noter que dans une très large majorité des cas, la voiture est utilisée. L'usage des modes actifs (marche et vélo) est également non négligeable. Les transports en communs restent eux très rarement utilisés.

7.5. Frein au report modal

Interrogés sur les modes de déplacements qu'il serait envisageable d'utiliser davantage, les Angervillois répondent à 52% qu'ils sont prêts à utiliser les modes actifs comme le vélo ou la marche. Concernant les transports en commun, ce sont 38% des habitants qui ont émis la possibilité d'utiliser davantage ce mode de déplacement le bus ou le train. Pour le covoiturage, seuls 5 personnes se sont dites prêtes à covoiturer.

Les freins à l'usage des transports en communs comme le bus ou le train sont le manque d'itinéraires adaptés, la fréquence de passage beaucoup trop faible voire inexistante en heure creuse et le weekend.

Les chiffres clés :

- **40%** des habitants considèrent les **itinéraires inadaptés** aux besoins
- **50%** des habitants trouvent les **horaires mal adaptés** et la **fréquence** des bus beaucoup **trop faible** pour pouvoir utiliser ce mode de transport
- **8%** estiment qu'utiliser les transports en commun induiraient une **contrainte** et une dépendance trop importante et augmenterait leur durée de trajet.
- **Près de 10%** des répondants perçoivent comme un frein le fait **qu'aucun bus** (ou très peu) ne circule le **weekend**, les jours fériés et durant les vacances estivales.

Les commentaires laissés par les habitants pointent tout particulièrement du doigt l'absence de train permettant de relier efficacement les bassins d'emplois alentours. L'**absence de TER réguliers** ou de **RER** reliant la région parisienne est un motif de mécontentement revenant très souvent dans les réponses récoltées. Dans une moindre mesure, la question du prix est aussi assez souvent revenue comme un motif de dissuasion potentiel.

Les freins à l'usage des modes actifs comme le vélo ou la marche à pied sont principalement la distance entre le domicile et le lieu de travail, les itinéraires inadaptés, la dangerosité ou la météo.

Les chiffres clés :

- **27%** des habitants s'exprimant sur le sujet considèrent la distance entre le domicile et leur lieu d'emploi trop importante pour avoir recours aux mobilités douces
- **20%** remontent des **itinéraires inexistants, inadaptés** et interrompus
- **16%** estiment qu'utiliser le vélo est trop **dangereux** dans l'état actuel
- **15%** disent ne **pas avoir de vélos** en leur possession
- **Près de 10%** indiquent un manque de parkings vélos sécurisés pour pouvoir utiliser ce mode de déplacement.

Enfin, la santé et la météo constituent des motifs dissuasifs pour 10% des exprimés.

Les freins à l'usage du covoiturage sont la compatibilité des horaires entre les travailleurs, le difficile rapport aux autres ou encore le manque de plateforme et de demande de covoiturage.

Les chiffres clés :

- **22%** des exprimés remontent une **incompatibilité entre horaires** des différents travailleurs
- **20%** disent de **pas connaître de personne** désirant covoiturer ni de **moyens** pour en trouver
- **20%** ne désirent **pas côtoyer d'autres individus** durant leur trajet par peur, **insécurité** ou simple nolonté.

7.6. Résumé en quelques chiffres

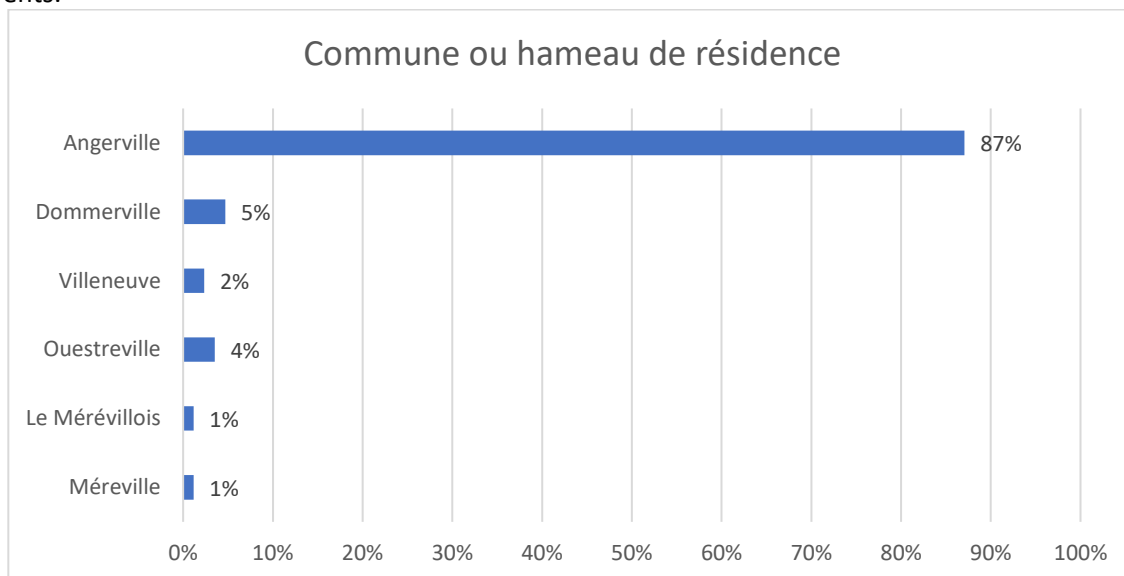
- **30%** des Angervillois possèdent un vélo ou une trottinette, 90 % possèdent une voiture
- **30%** des répondants stationnent leur véhicule sur l'espace public
- **1 répondant sur 2** travaille à Angerville à Etampes ou à Paris
- **42%** de ceux qui travaillent à Angerville y résident, leur déplacement est donc court
- La part modale de la voiture est de **72%**, contre **13%** pour les transports en communs et **10 %** pour les modes actifs
- **1 répondant sur 2** se dit prêt à utiliser davantage les modes actifs
- **1 répondant sur 3** se dit prêt à utiliser davantage les transports en commun
- Le covoiturage est minoritaire et attire très peu
- **1 répondant sur 5** estime que les aménagements actuels sont inadaptés pour se déplacer en vélo ou à pied en ville
- **1 répondant sur 5** ne covoiture pas faute de connaître quelqu'un avec qui covoiturer ou de savoir où chercher
- **1 répondant sur 2** se plaint de la fréquence des bus et trains

8. Analyse du questionnaire aux parents d'élèves

8.1. Présentation de l'échantillon

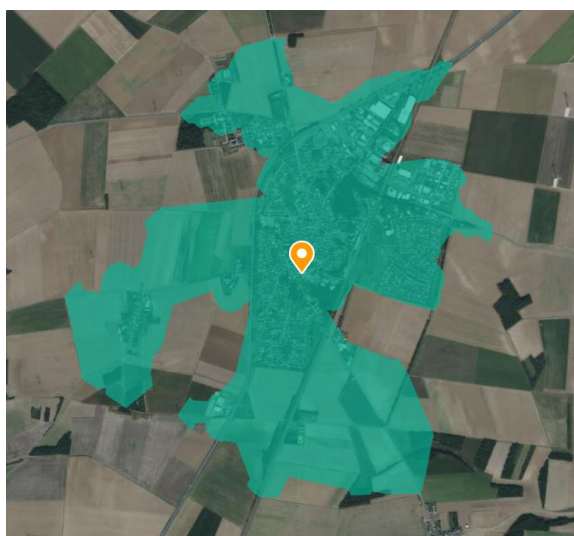
Les données suivantes ont été obtenues par un questionnaire distribué aux parents d'élèves de l'école « Le Petit Nice » à Angerville. Le questionnaire a été distribué dans les classes par les professeurs et complété par une présence d'enquêteurs à la sortie de l'école.

L'école accueille 500 élèves en maternelle et en primaire. 81 ménages ont répondu à ce questionnaire. D'après les répondants le nombre moyen d'enfants par famille ayant au moins un enfant à l'école est de 2,4. On considère donc qu'environ un tiers des familles ont répondu à ce questionnaire. L'échantillon est donc très large et représentatif des difficultés rencontrées par ces parents.

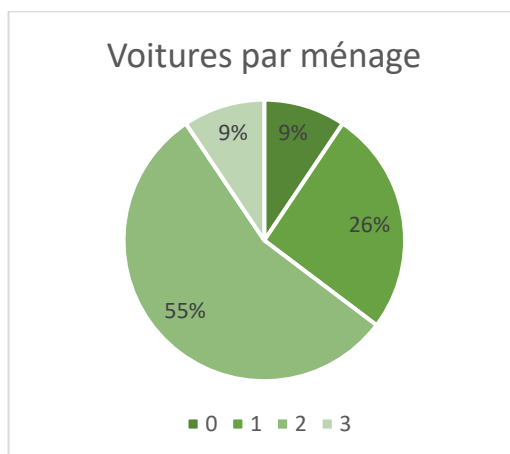


Les interrogés ont indiqué vivre à 87% à Angerville même, 11% d'entre eux dans les hameaux de Dommerville, Ouestreville ou Villeneuve et enfin 2% viennent des communes voisines.

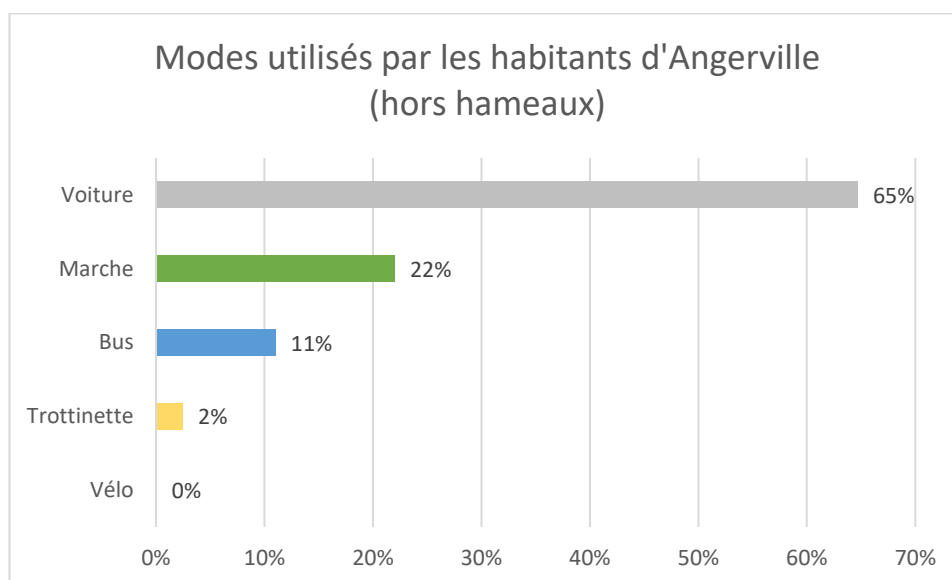
98% des élèves résident donc à moins de 2 km de l'école soit 30 minutes à pied ou 10 minutes de vélo. Les déplacements sont donc essentiellement de courte distance et de très courte distance. La zone en vert sur la carte ci-dessous représente l'espace situé à moins de 2 km de l'école. Il couvre l'ensemble de la commune excepté le hameau de Villeneuve.



8.2. Les modes de déplacements



Le taux d'équipement en voiture des ménages parents interrogés est de 91%. Ceci correspond à la valeur fournie par l'INSEE pour la grande couronne de l'aire d'attraction de Paris qui est de 90%. Ces taux restent très élevés et une telle possession de voiture ne facilite pas le report modal. En France, 84% des ménages sont équipés de voiture, Angerville reste donc au-delà de la moyenne française.



Le graphique ci-dessus présente la part de chacun des modes de déplacements utilisés par les habitants d'Angerville, en excluant les hameaux. Ces déplacements sont donc de l'ordre d'un kilomètre. Pourtant, **65% d'entre eux sont réalisés en voiture contre 33% à l'échelle nationale**, soit près du double. Il existe donc un réel levier d'action sur ce point.

Seuls 11% des écoliers empruntent les transports en commun à Angerville contre 25% à l'échelle nationale. La part modale du bus peut difficilement augmenter pour des déplacements courts comme ceux internes au centre d'Angerville, le bus étant surtout intéressant au-delà de 2km. Les initiatives comme le vélo-bus prévu dans le cadre du programme Petites Villes de demain sont à privilégier.

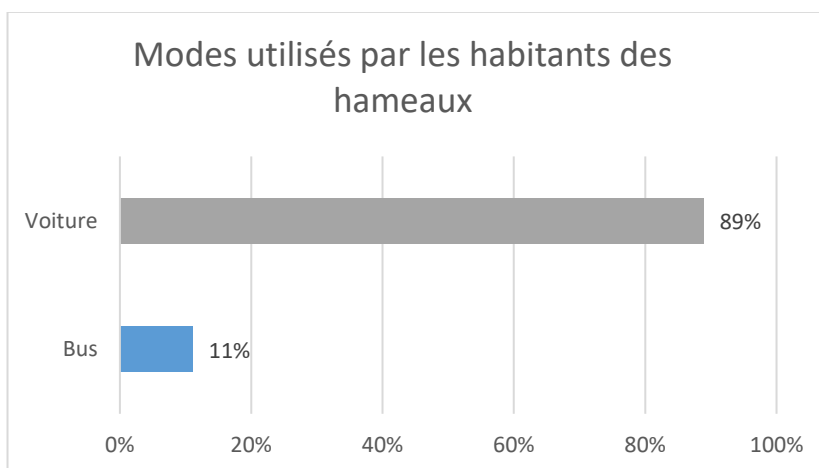
La part modale de la marche pourrait sans doute être améliorée en étudiant le cheminement piéton. De nombreux usagers se sont plaints par nos questionnaires de leur étroitesse et de leur inaccessibilité pour des poussettes ou des personnes à mobilité réduite.

Enfin, **malgré un taux d'équipement de près de 30%, l'utilisation du vélo et de la trottinette sont quasi inexistantes.** Là encore un aménagement adapté pourrait permettre d'augmenter leur part.

La part modale élevée de la voiture s'explique aussi par le fait que pour plus de 60% des familles, **le déplacement à l'école s'insère dans une boucle ayant plusieurs motifs.** Un parent va déposer son

enfant à l'école avant de se rendre, par exemple, au travail, qui peut être situé à plusieurs kilomètres. Ces boucles de déplacements favorisent l'utilisation de la voiture et **empêchent l'usage du covoiturage** ou des transports collectifs.

La part modale de la voiture atteint les 90% pour les habitants des hameaux, non reliés au centre-ville par des aménagements cyclables ou piétons, à l'exception de Dommerville, qui paraît mieux connecté. Un bus scolaire qui passe dans les hameaux pour récupérer les enfants constituent donc la seule alternative à la voiture proposée. Les **hameaux restent donc dans l'ensemble plutôt isolés**.



Cette forte part modale de la voiture a des conséquences sur le ressenti des usagers de l'école. **Plus de la moitié d'entre eux estime avoir des difficultés de stationnement et ou de circulation aux abords de l'école.** Ces difficultés apparaissent uniquement aux périodes d'entrée et de sortie d'école soit de **8h10 à 8h25 et de 15h45 à 16h**.

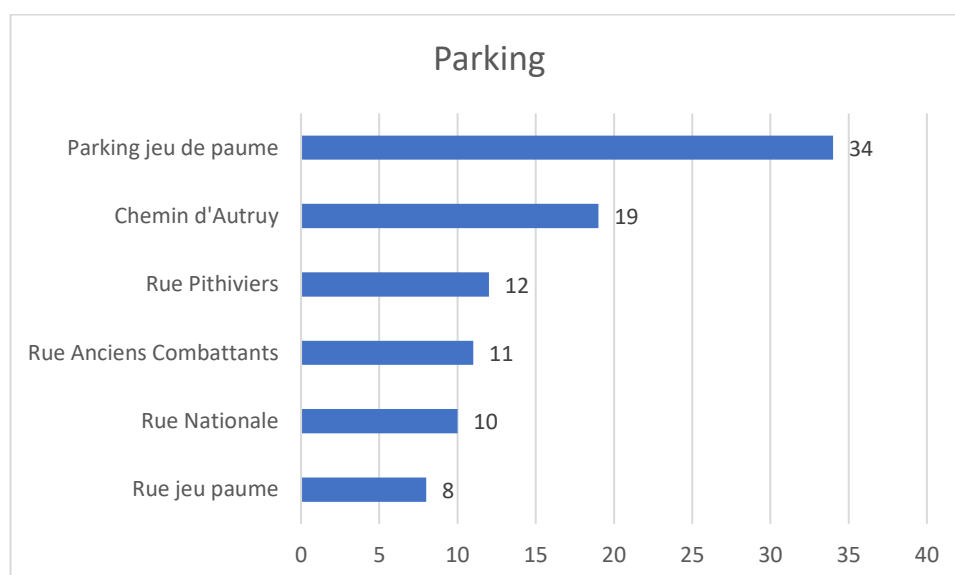
Malgré la présence d'agents et de policiers municipaux pour assurer la sécurité aux abords de l'école à ces périodes, certains parents ont manifesté leur inquiétude de voir un tel **afflux de véhicules à proximité des enfants qui courent**. Un autre problème souligné est le passage des bus « Ile de France mobilité » des lignes 330 et 306.12 devant l'école. Ces **bus circulent dans la rue du jeu de Paume avant de s'engager dans la rue de Villeneuve**. La giration à ce niveau est difficile et **bloque l'accès** aux autres usagers, certains passages ont lieu aux heures de pointe de l'école. Le passage de ces bus devant l'école ne semble pas pertinent d'autant qu'il n'y a pas d'arrêts à ce niveau et qu'il n'est donc pas emprunté par les élèves.

8.3. Le stationnement

Les parents qui déposent leurs enfants à l'école en voiture ont indiqué se garer pour la plupart dans le parking orange, rue du Dr Buisson, nouvellement créé. Il remplit donc son rôle.

Les usagers se garent aussi dans l'ensemble des rues situées aux alentours de l'école. La plupart des parents ont indiqué plusieurs parkings ce qui laisse penser qu'ils ne parviennent pas à se garer toujours au même endroit. Ils doivent donc chercher une place, ces véhicules en circulation à la recherche d'une place sont aussi un problème pour la sécurité et l'environnement aux abords de l'école.

De nombreux parents utilisent aussi l'arrêt minute devant l'école maternelle, qui sert surtout aux enfants de l'école primaire.



8.4. Chiffres clés

- **98% des élèves** résident à moins de 2 km de l'école
- **91% des ménages** avec enfant interrogés possèdent une voiture
- **10% des ménages** interrogés abonnent leurs enfants aux transports en commun
- **3 ménages sur 4** interrogés utilisent leur voiture pour se rendre à l'école
- **1 ménage interrogé sur 5** se rend à l'école à pied
- **39% des déplacements** ont pour seul motif l'école et peuvent être mis en commun ou reportés vers un mode doux.

Dans le cadre du programme Petites Villes de demain, un diagnostic sur les mobilités à Angerville a été réalisé. Les habitants ont été interrogés afin de mieux comprendre, leurs habitudes, leurs besoins et leurs difficultés. Des relevés ont été effectués sur le terrain, prenant la forme de comptages de véhicules, d'analyse de vitesse ou d'étude du stationnement sur les différents parkings. Les offres de stationnement et de transports en commun ainsi que le plan de circulation de la commune ont été étudiés et commentés.

Comptages et analyse des vitesses :

Des comptages et relevés de vitesses ont été effectués au cours de la troisième semaine de janvier. Les résultats présentés sont ceux des jours où le trafic est le plus important à Angerville : le vendredi et le samedi. Pour chacun des carrefours, les heures de pointe du matin et du soir ont été détaillées. Cependant, ces pointes sont assez peu marquées à Angerville et le trafic ne baisse pas drastiquement en milieu de journée. Les flux observés sont globalement faibles. Ils ne doivent pas générer de saturation ni de remontées de file. L'essentiel des flux se concentre au niveau de l'entrée/sortie de la nationale 20. On note aussi une activité à proximité de la zone économique Nord pour travailler en semaine ou faire des achats le samedi. Les véhicules circulent à des vitesses excessives en entrée et sortie de ville, notamment sur l'axe Nord-Sud.

Plan de circulation :

L'essentiel du cœur de ville est limité à 50 km/h. Des zones de rencontre (20 km/h) et des voies à sens unique sont présentes au Nord du centre-ville (rues Delpech, Montigny..). Certaines rues à double sens sont trop étroites pour assurer un croisement de véhicules comme la rue de l'Abreuvoir.

Stationnement :

Un manque de stationnement en cœur de ville, ressenti par les habitants est confirmé par la présence de stationnement illicite et la saturation autour des places Tessier et Imbault. Dans ce même temps, le parking de la salle polyvalente, à 2 minutes de marche est presque vide. Il s'agit donc de mieux exploiter les poches de stationnement déjà présentes.

Offre de transports en commun :

Angerville est traversée par la ligne de TER Paris Austerlitz / Orléans et deux lignes de bus régulières vers Etampes et Arpajon. Des bus scolaires effectuent aussi un ramassage. 7 trajets de TER ont lieu par jour et dans chaque sens en semaine. L'offre est moindre le week-end.

Questionnaires aux usagers :

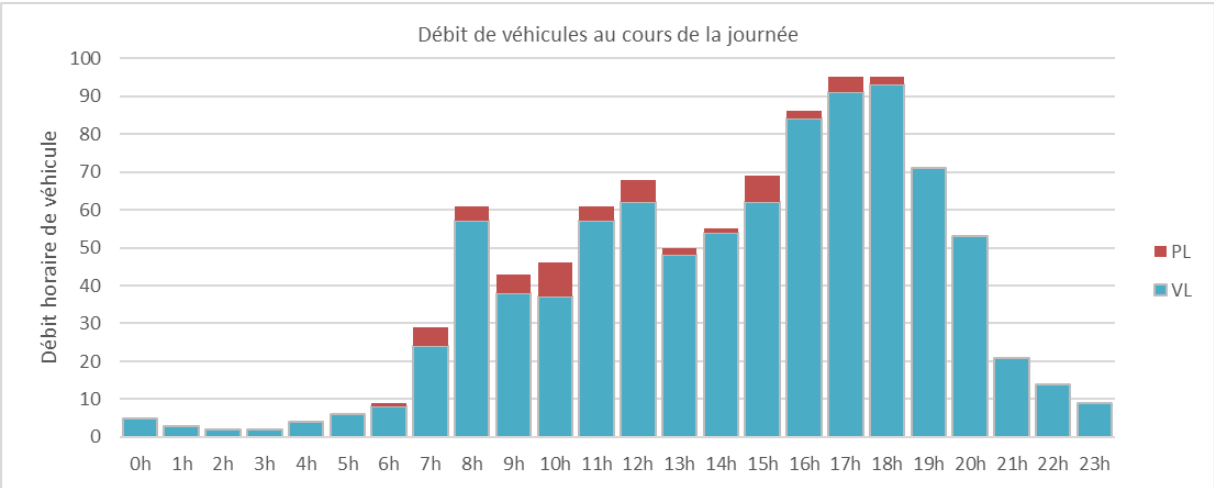
Trois questionnaires ont été proposés aux usagers, l'un concernant les abords de l'école pour les parents d'élèves, l'autre à propos du stationnement destiné aux entreprises et enfin un formulaire plus complet en ligne pour tous les habitants de la commune. Les réponses nous ont permis d'en savoir plus sur les habitudes de déplacements et de stationnement des angervillois ainsi que sur leur équipement.

10.1. Débits de véhicules au cours de la journée

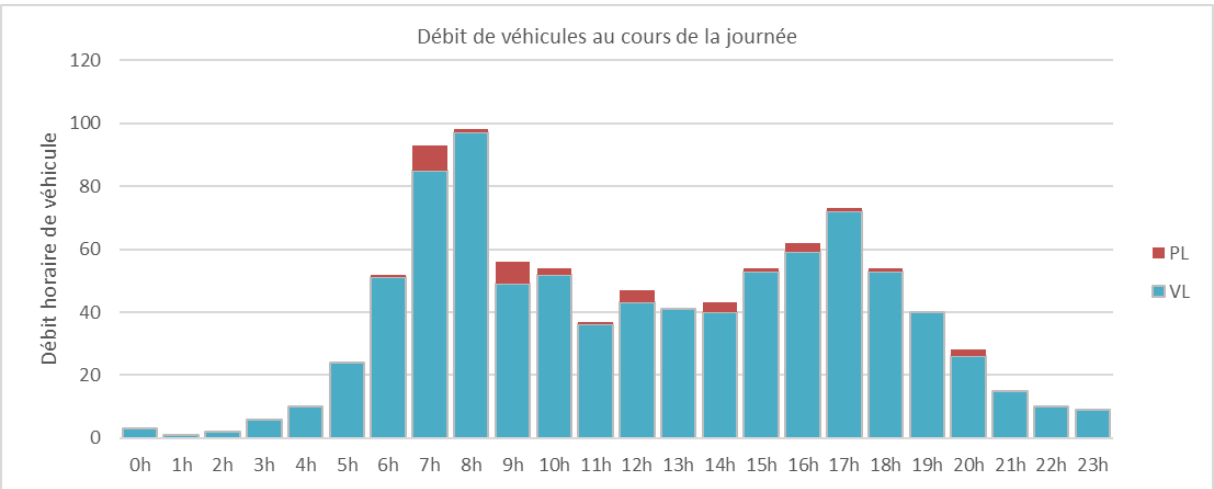
Ces débits sont ceux mesurés le vendredi 20 janvier 2023.

10.1.1. Rue de la Chapelle, connexion à Villeneuve

■ Nord vers Sud

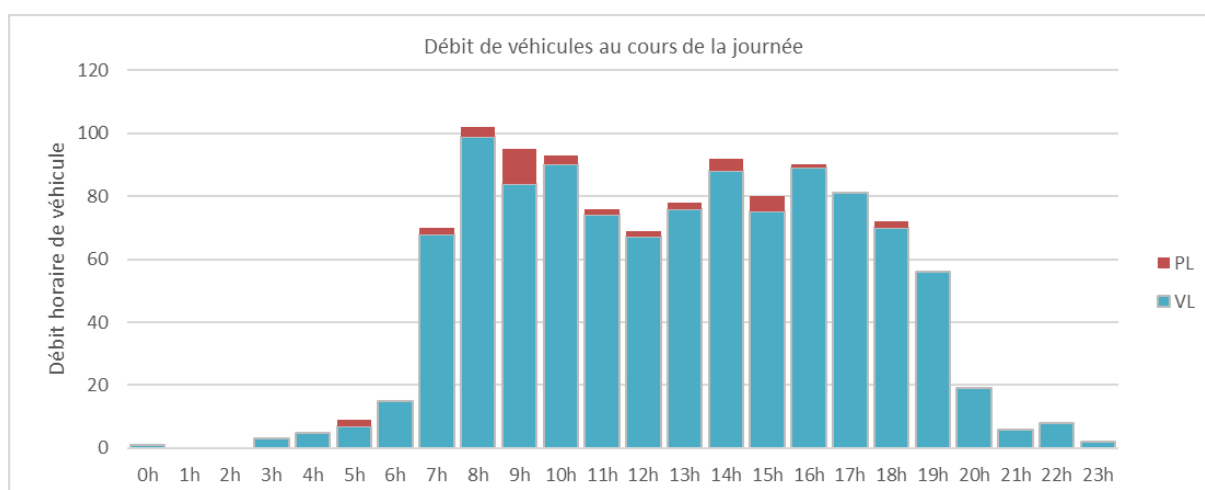


■ Sud vers Nord

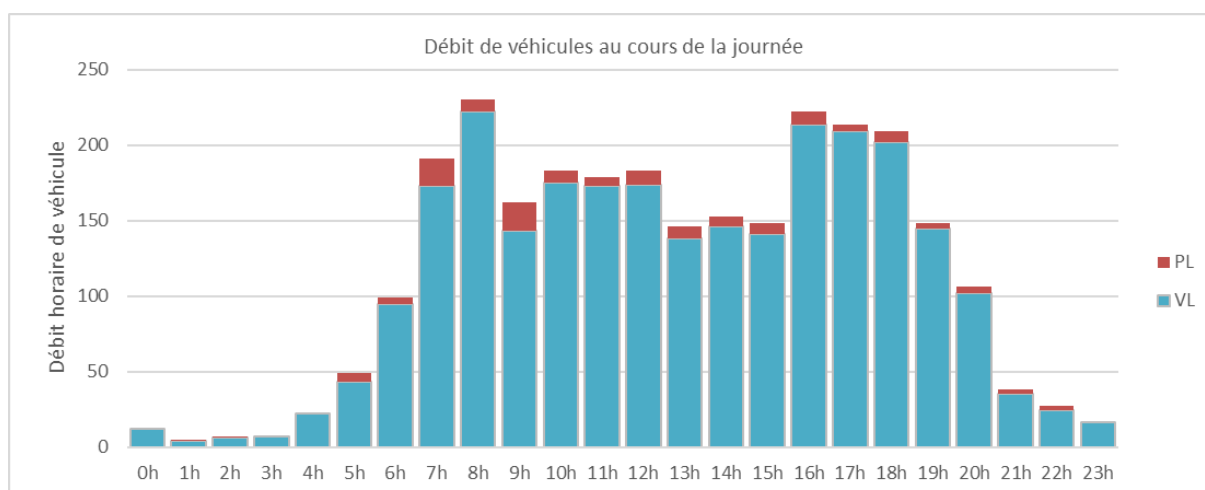


10.1.2. Départementale 145 – Est d'Angerville

■ Est vers Ouest

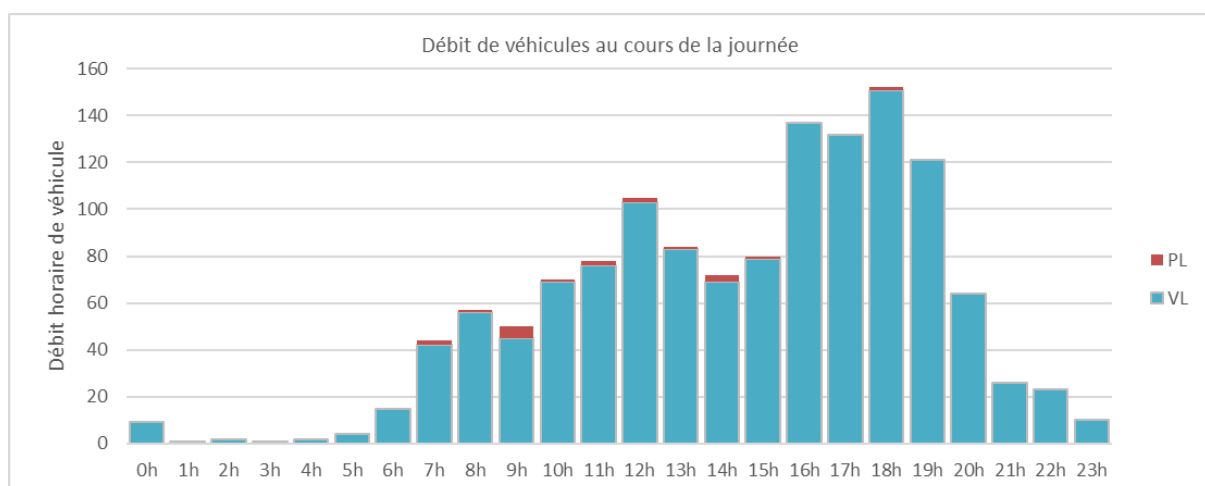


■ Ouest vers Est

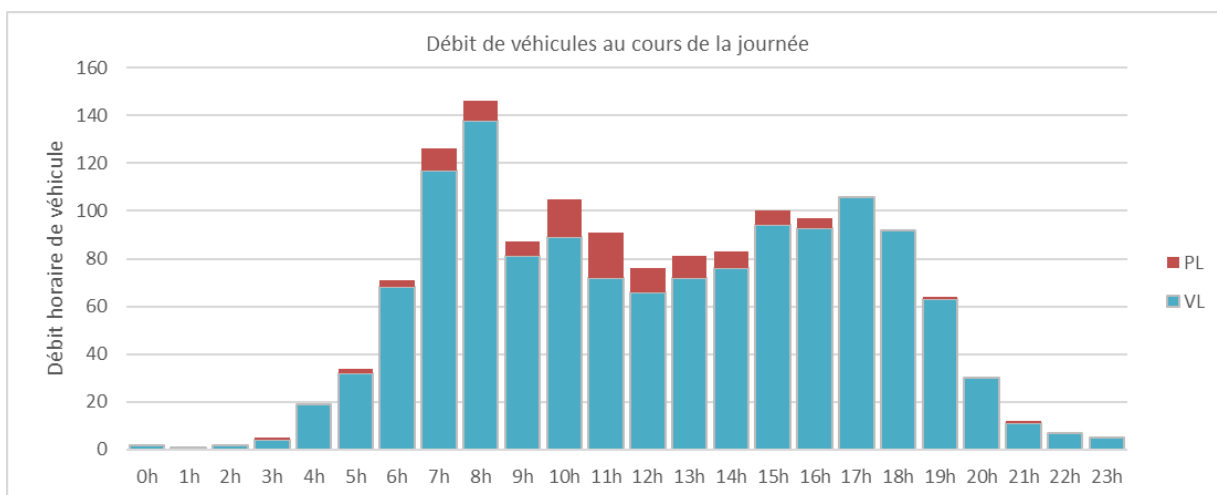


10.1.3. Rue de la Plaine , connexion à Dommerville

■ Est vers Ouest

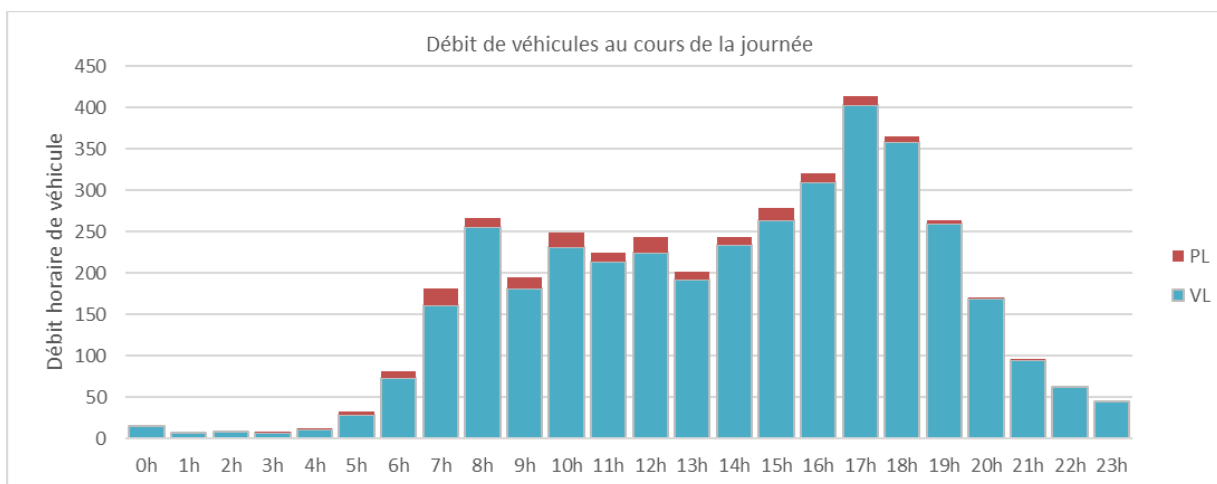


■ Ouest vers Est

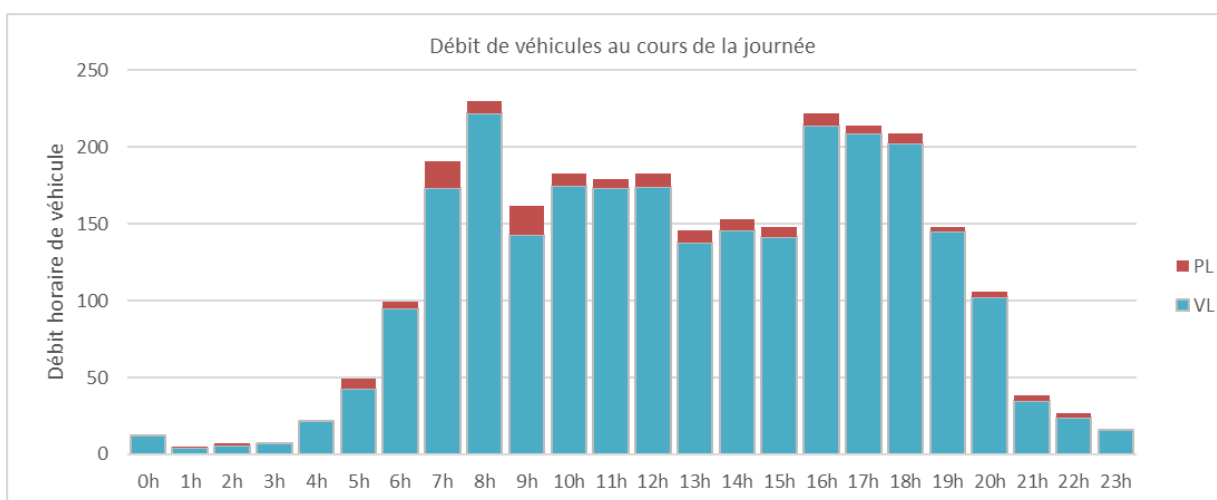


10.1.4. Rue de Dourdan

■ Nord vers Sud

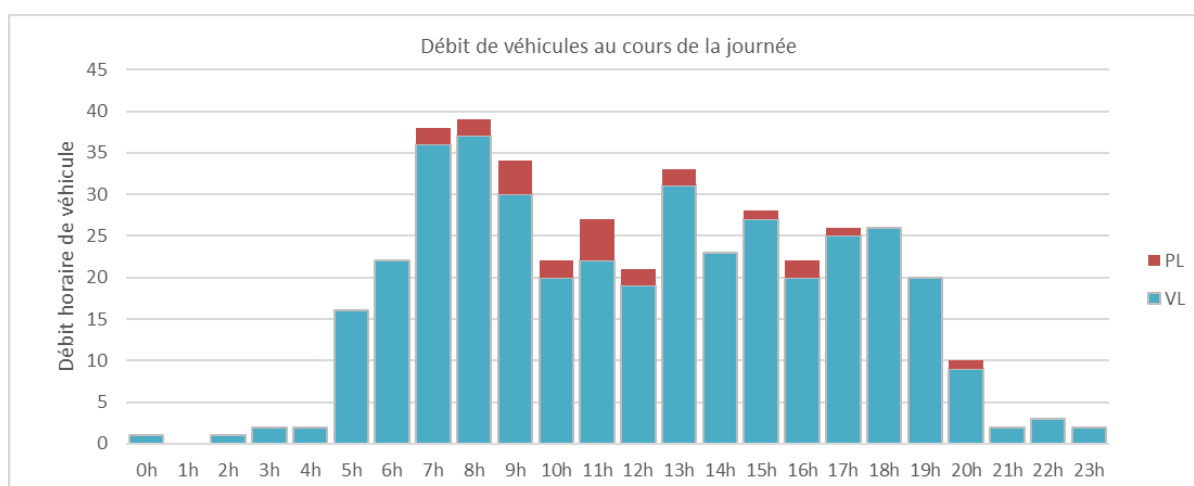


■ Sud vers Nord

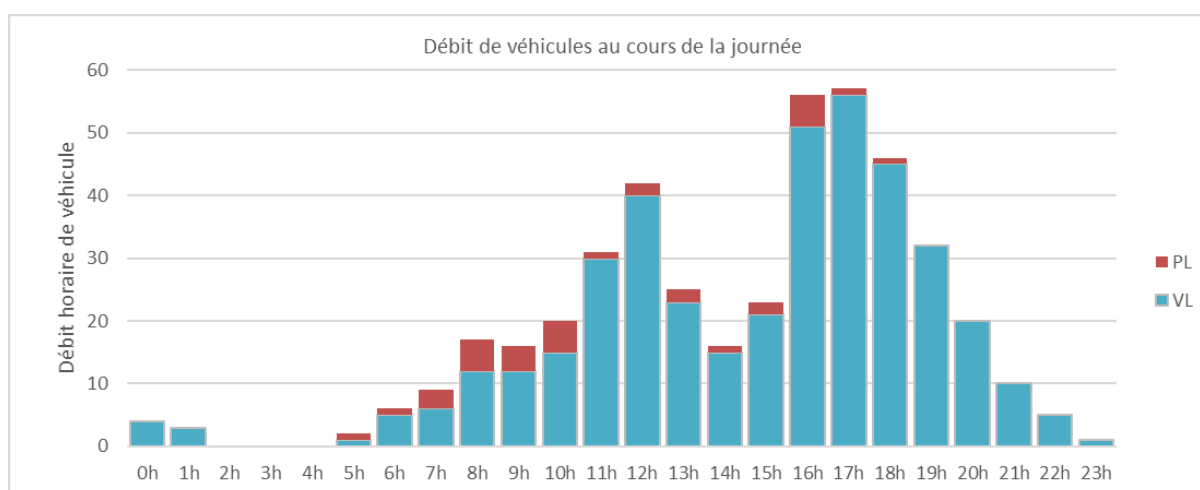


10.1.5. Départementale 603, connexion à Oustreville

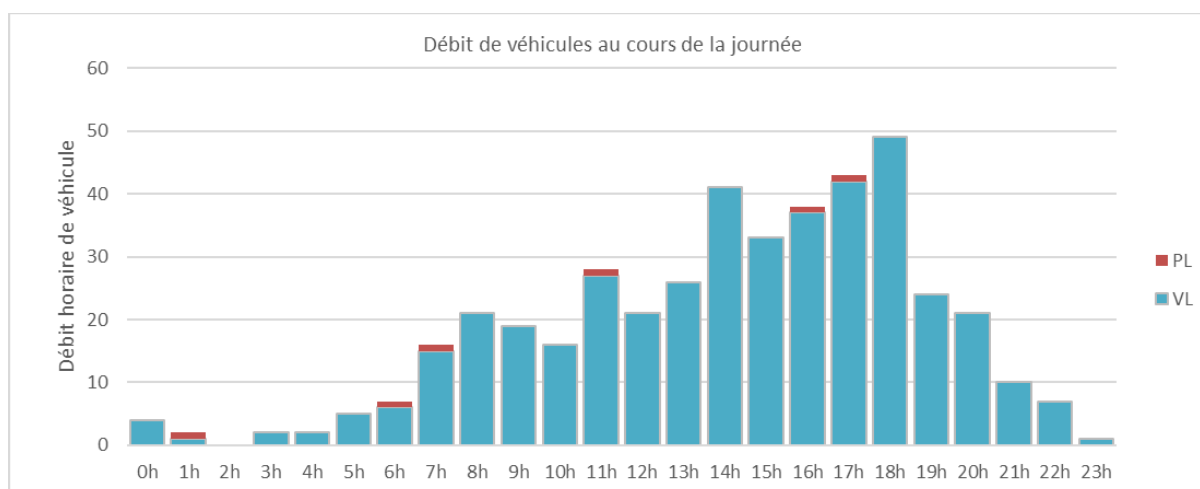
■ Ouest vers Est



■ Est vers Ouest

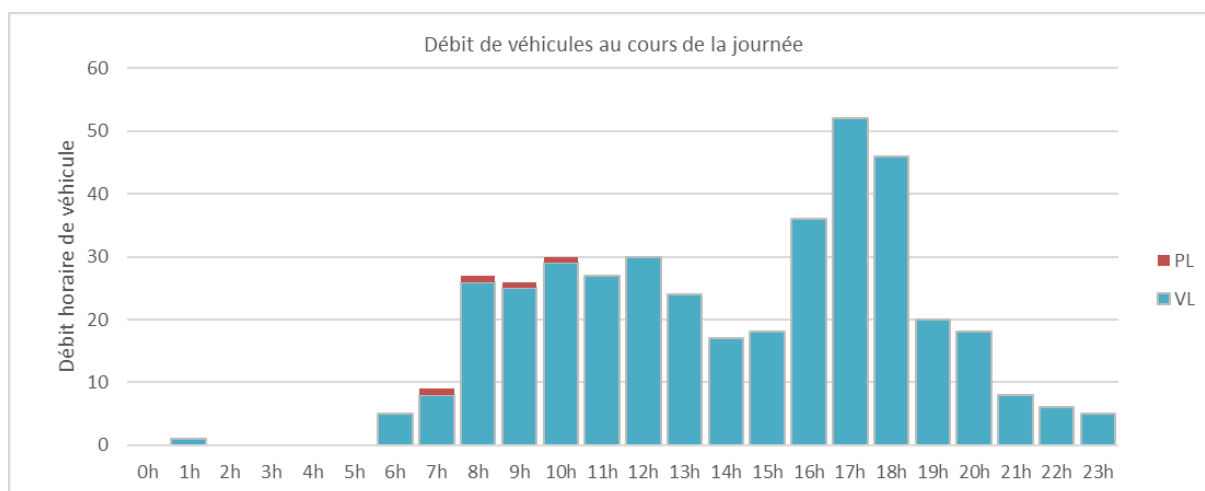


10.1.6. Entrée N20

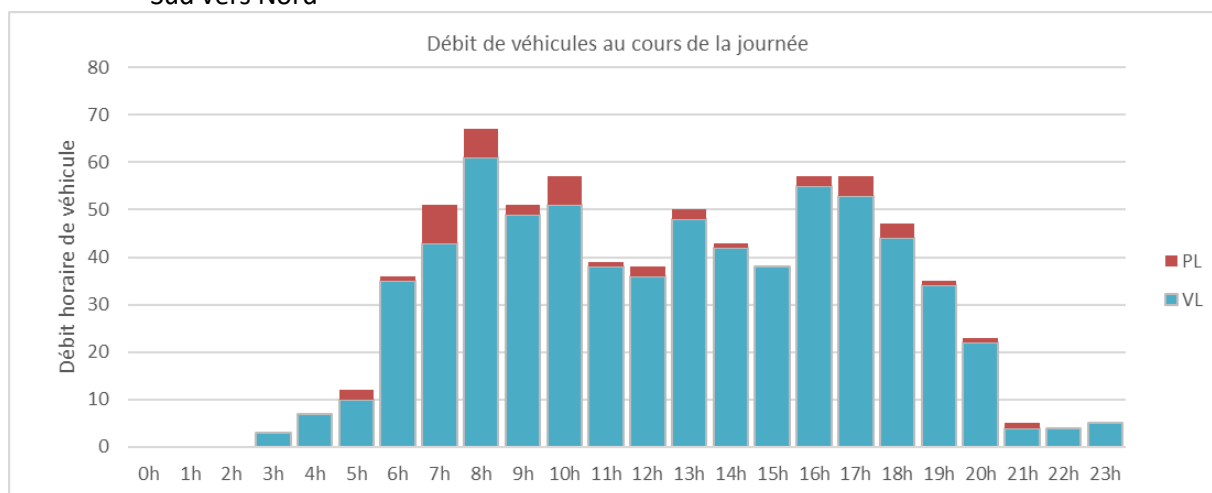


10.1.7. Avenue d'Orléans

■ Nord vers Sud

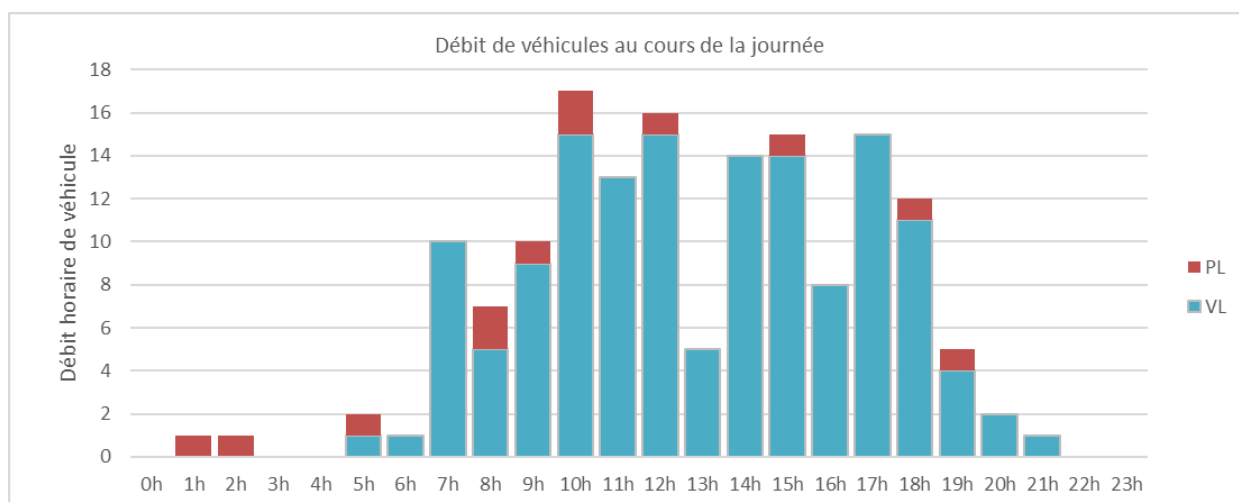


■ Sud vers Nord

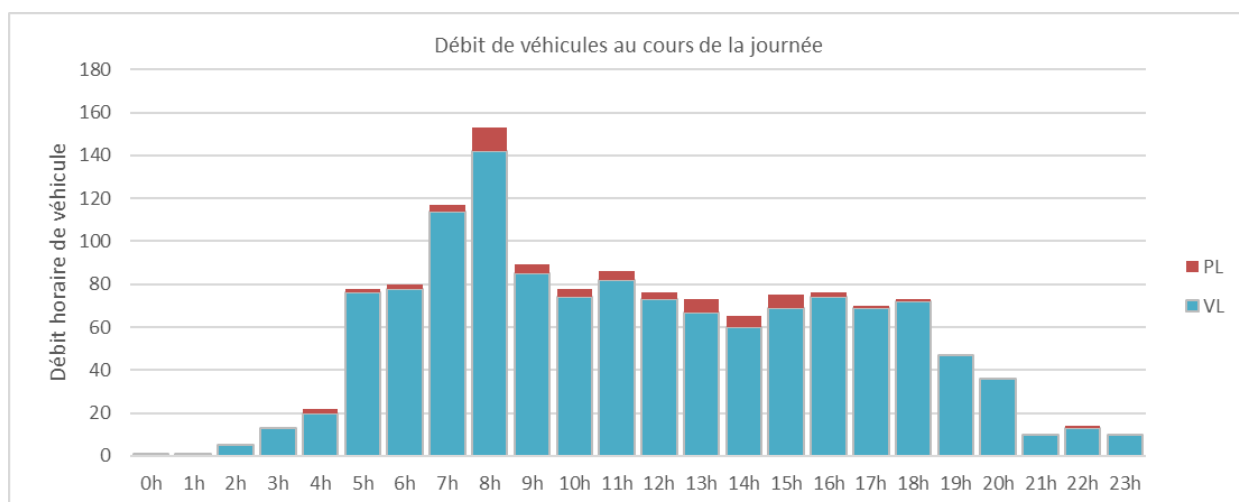


10.1.8. Avenue de Paris

■ Nord vers Sud



■ Sud vers Nord





IPROCIA – SAS au capital de 40.000€ - Siège Social : 27 bis, rue du Petit Pont 45000 ORLEANS

Agence d'Orléans : 74 Bis rue de l'Argonne 45000 Orléans

Téléphone : 09 74 97 46 00 – Fax : 02 36 10 60 84 - Courriel : contact@iprocia.fr

R.C.S. ORLEANS 501 720 221 – SIRET 501 720 221 00040 – TVA Intra FR35 501 720 221

Organisme de Formation : 24 45 02779 45 auprès du Préfet de la Région Centre