

Etude de trafic routier sur le secteur de Melun : Enquête OD globale

le 12 juin 2025

Comité de Pilotage : Présentation du Diagnostic



Juin 2025

Sommaire

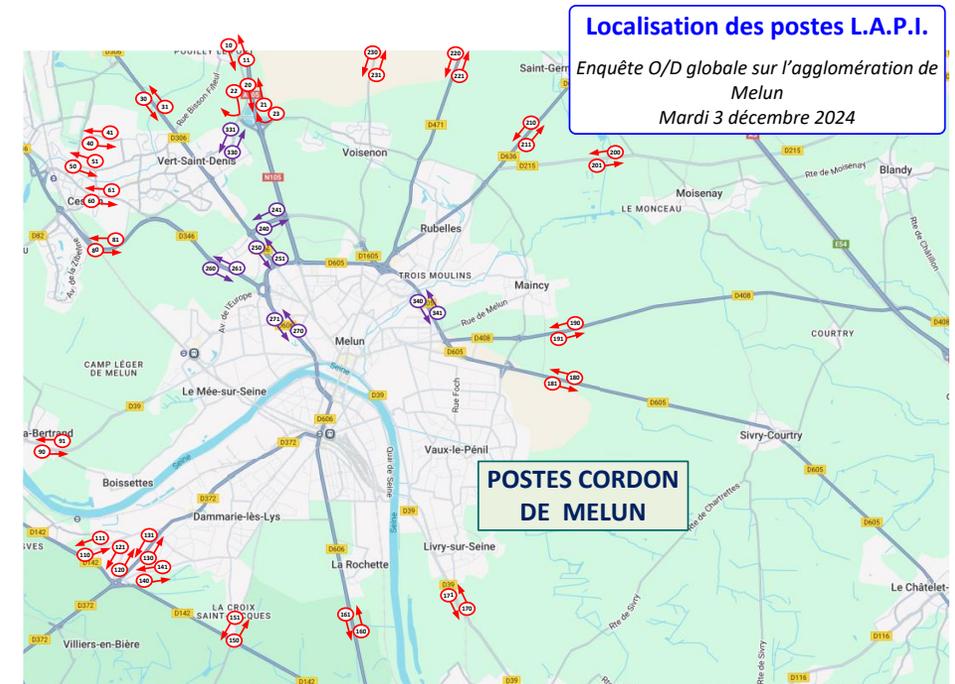
- **Contexte et préambule**
- **Résultats des trafics sur la RD606**
- **1^{ères} Analyses des liaisons routières sur 24h**
- **Méthodologie O/D**
- **Résultats O/D sur 24h**
- **Synthèse**
- **Annexes**

Contexte et préambule

La première phase de l'étude a pour objectif de quantifier les flux sur le cordon de Melun et distinguer les flux traversants des flux générés localement en distinguant les VL des PL et des Bus.

Pour mener à bien cette mission, un dispositif conséquent a été mis en place début décembre 2024 :

- **Enquête O/D sur 24h concernant 64 postes (443 000 enregistrements)** – Dispositif mis en place pendant 3 jours consécutifs – Exploitation des 24h les plus représentatives des conditions de circulation habituelles (mardi 3 décembre 2024)
- Relevés complémentaires sur une semaine sur les principaux postes (compteurs automatiques)
- Comptages directionnels complémentaires aux heures de pointe
- Mesures des temps de parcours sur 7 jours

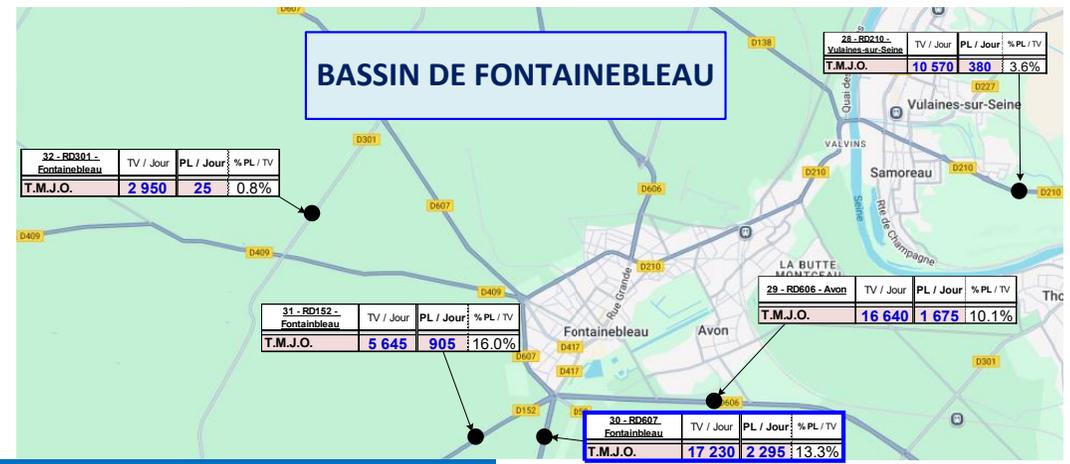
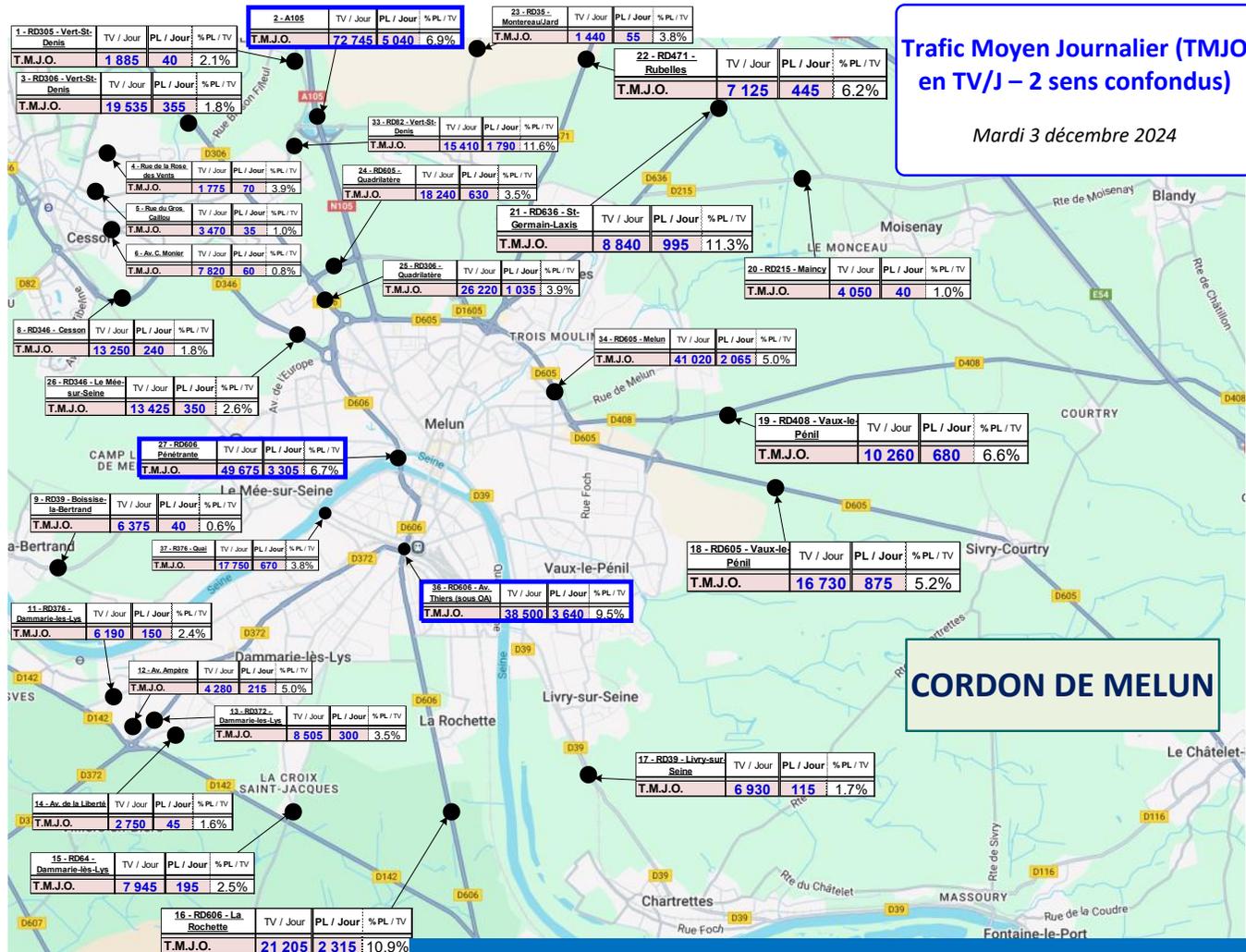


Contexte et préambule : Trafics journaliers

En complément de l'enquête O/D, des comptages en ligne ont été réalisées par mâts de comptages vidéo et/ou radars sur les 24h au droit de chaque poste L.A.P.I.

Sur les axes structurants et les franchissements de Seine, les comptages ont été réalisés sur 7 jours.

L'ensemble de ces données ont permis d'obtenir les trafics journaliers en sections courantes.



Nb : Sur cette diapositive, l'unité PL comprend les Poids-Lourds et les Bus

Résultats : Trafic Journalier sur la RD606

La journée du 03/12/24 est représentative des jours ouvrés en semaine. Aucun impact sur le trafic n'a été relevé pour cause de grèves, accidents, conditions météorologiques :

- Av. Thiers** : 38 565 TV/J dont 5,5% de PL et 4,5% de Bus
- Pénétrante** : 49 690 TV/J, 2 sens confondu dont près de 7% de PL et moins d'1% de Bus

- Le % Bus est plus important sur l'Av Thiers que sur la Pénétrante (desserte du PEM de Melun).
- Le % PL sur la Pénétrante se scinde entre l'itinéraire des quais et celui de l'Av. Thiers. La part du trafic PL est ainsi plus réduite sur la RD606 en franchissement des voies SNCF.

Trafic journalier sur la RD606 - Pénétrante et Av. Thiers
 Résultats en TV/h, PL/h, BUS/h
 Mardi 3 décembre 2024

RD606 Av. Thiers 2 sens confondus 03/12/2024					TV/J	PL/J	% PL / TV	Bus/J	% Bus / TV
					38 565	2 059	5.3%	1 692	4.4%
RD606 Av. Thiers Sens 1 vers Sud	VL/h	PL/h	TV/h	Bus/h	RD606 Av. Thiers Sens 2 vers Nord	VL/h	PL/h	TV/h	Bus/h
1h.	129	8	150	13	1h.	103	9	116	4
2h.	82	13	102	7	2h.	70	11	87	6
3h.	57	11	70	2	3h.	50	20	72	2
4h.	46	14	69	9	4h.	72	23	97	2
5h.	63	14	87	10	5h.	131	33	171	7
6h.	149	27	210	34	6h.	389	67	478	22
7h.	349	33	452	70	7h.	731	97	873	45
8h.	867	35	981	79	8h.	1 290	87	1 441	64
9h.	1 210	43	1 315	62	9h.	1 398	70	1 516	48
10h.	904	64	1 039	71	10h.	1 086	108	1 239	45
11h.	816	34	907	57	11h.	997	108	1 140	35
12h.	840	49	937	48	12h.	1 072	105	1 208	31
13h.	954	64	1 062	44	13h.	1 106	82	1 212	24
14h.	964	43	1 056	49	14h.	1 113	84	1 227	30
15h.	1 000	45	1 094	49	15h.	1 047	93	1 166	26
16h.	1 016	36	1 094	42	16h.	1 079	86	1 189	24
17h.	1 336	37	1 437	64	17h.	1 268	73	1 386	45
18h.	1 376	9	1 469	84	18h.	1 332	63	1 466	71
19h.	1 272	17	1 359	70	19h.	1 271	54	1 369	44
20h.	1 116	18	1 190	56	20h.	998	37	1 065	30
21h.	809	12	863	42	21h.	696	28	753	29
22h.	502	6	533	25	22h.	428	21	470	21
23h.	384	15	417	18	23h.	325	30	366	11
24h.	298	8	316	10	24h.	223	15	249	11
Jour	16 539	655			Jour	18 275	1 404		
TV	17 194	18 209	1 015		TV	19 679	20 356	677	



RD606 Pénétrante 2 sens confondus 03/12/2024	TV / Jour	PL/J	% PL / TV	Bus/J	% Bus / TV				
	49 690	3 305	6.7%	362	0.7%				
RD606 Pénétrante Sens 1 vers Sud	VL/h	PL/h	TV/h	Bus/h	RD606 Pénétrante Sens 2 vers Nord	VL/h	PL/h	TV/h	Bus/h
1h.	166	18	190	6	1h.	118	6	127	3
2h.	94	17	116	5	2h.	88	16	109	5
3h.	63	11	76	2	3h.	58	16	77	3
4h.	82	18	100	0	4h.	103	26	129	0
5h.	133	22	155	0	5h.	167	36	203	0
6h.	248	46	298	4	6h.	474	71	549	4
7h.	469	84	558	5	7h.	814	88	916	14
8h.	1 343	91	1 443	11	8h.	1 496	99	1 608	13
9h.	2 104	95	2 212	13	9h.	1 881	79	1 974	14
10h.	1 333	130	1 471	8	10h.	1 340	132	1 484	12
11h.	1 182	115	1 305	8	11h.	1 231	125	1 367	11
12h.	1 146	97	1 248	5	12h.	1 323	112	1 446	11
13h.	1 163	105	1 276	8	13h.	1 403	99	1 507	5
14h.	1 312	109	1 432	11	14h.	1 362	120	1 490	8
15h.	1 392	98	1 497	7	15h.	1 350	110	1 465	5
16h.	1 421	92	1 525	12	16h.	1 369	105	1 483	9
17h.	1 769	57	1 840	14	17h.	1 795	80	1 885	10
18h.	1 807	53	1 876	16	18h.	2 126	46	2 181	9
19h.	1 648	39	1 706	19	19h.	1 824	47	1 880	9
20h.	1 431	39	1 484	14	20h.	1 230	32	1 274	12
21h.	930	32	966	4	21h.	866	23	893	4
22h.	663	17	685	5	22h.	574	17	594	3
23h.	475	20	499	4	23h.	440	26	469	3
24h.	357	15	375	3	24h.	212	15	233	6
Jour	22 729	1 420			Jour	23 644	1 526		
TV	24 149	24 333	184		TV	25 170	25 343	173	

Résultats : Répartition horaire du trafic PL sur la RD606

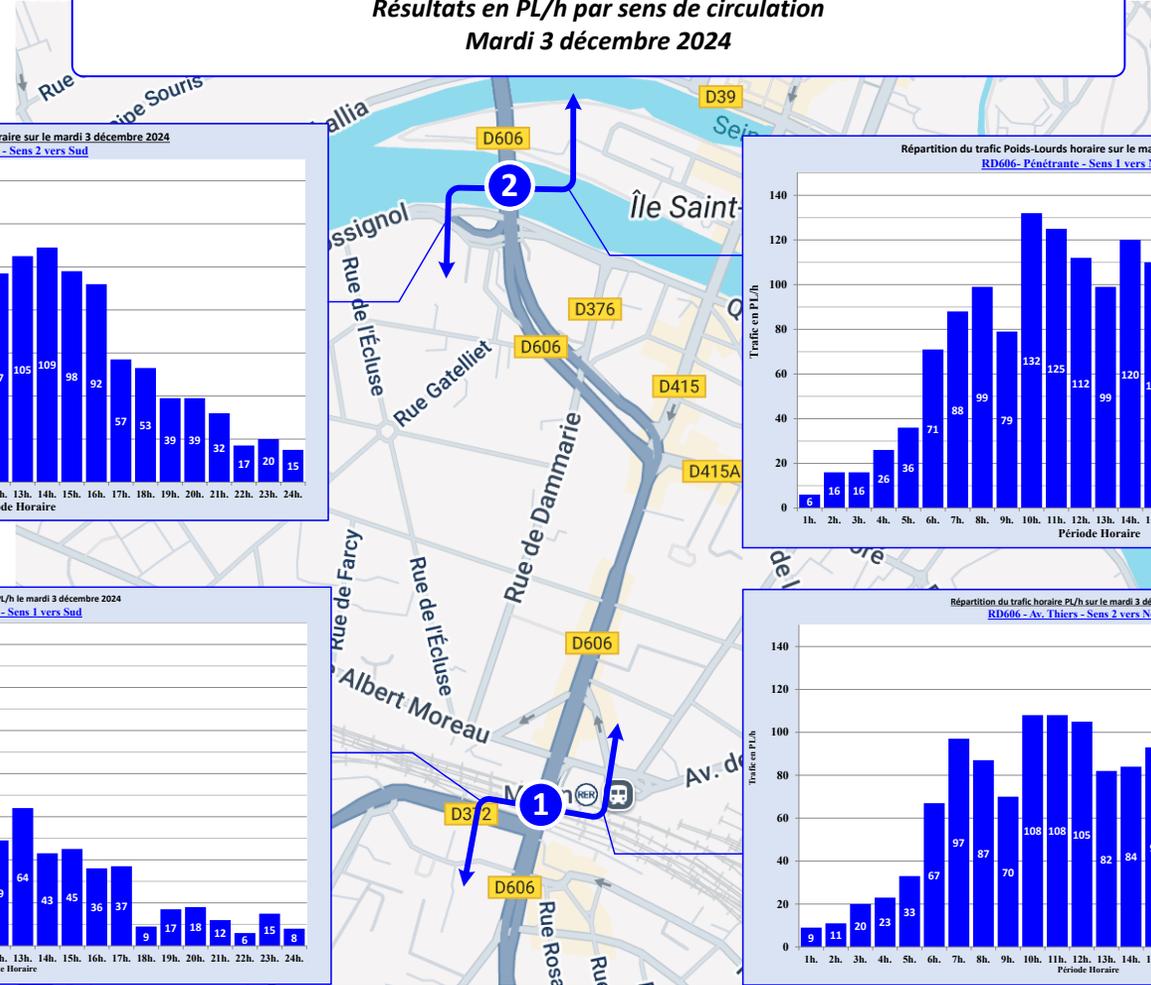
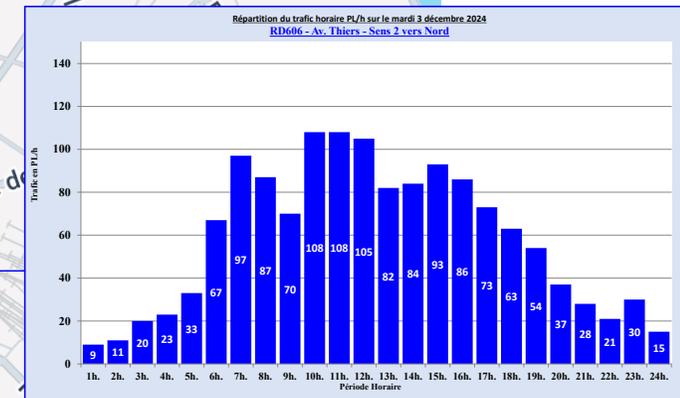
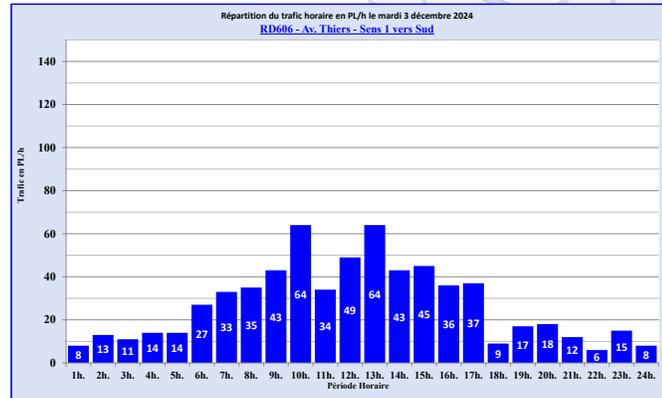
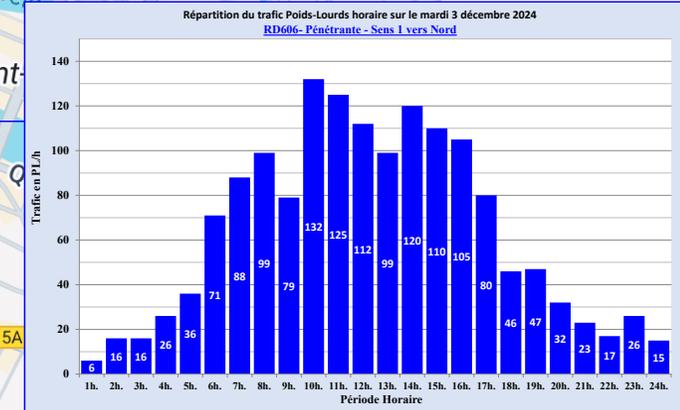
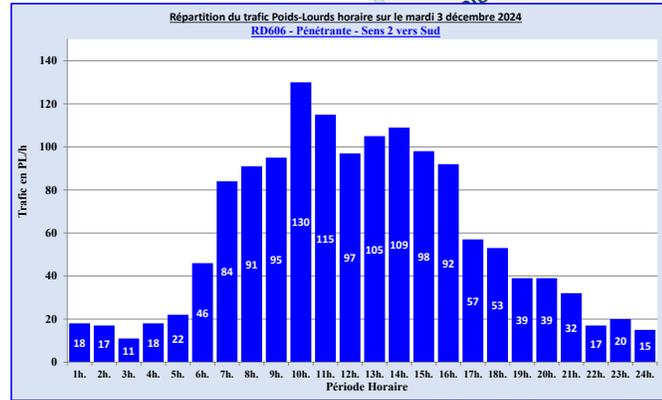
La répartition horaire du trafic PL permet de ressortir les évolutions au cours de la journée.

➤ Sur la Pénétrante, aucune pointe de trafic marquée ne ressort avec un trafic horaire par sens autour de 100 unités en journée. Le trafic horaire le plus important est relevé entre 9h et 10h avec 130 unités par sens de circulation.

➤ Sur l'Av. Thiers, le trafic horaire est plus faible que sur la Pénétrante. On obtient une dissymétrie entre les sens de circulation, avec dans le sens Nord → Sud pas plus de 65 unités. Cela s'explique par une part importante des flux PL qui emprunte l'itinéraire des quais.

Répartition horaire du trafic PL sur la RD606 - Pénétrante et Av. Thiers

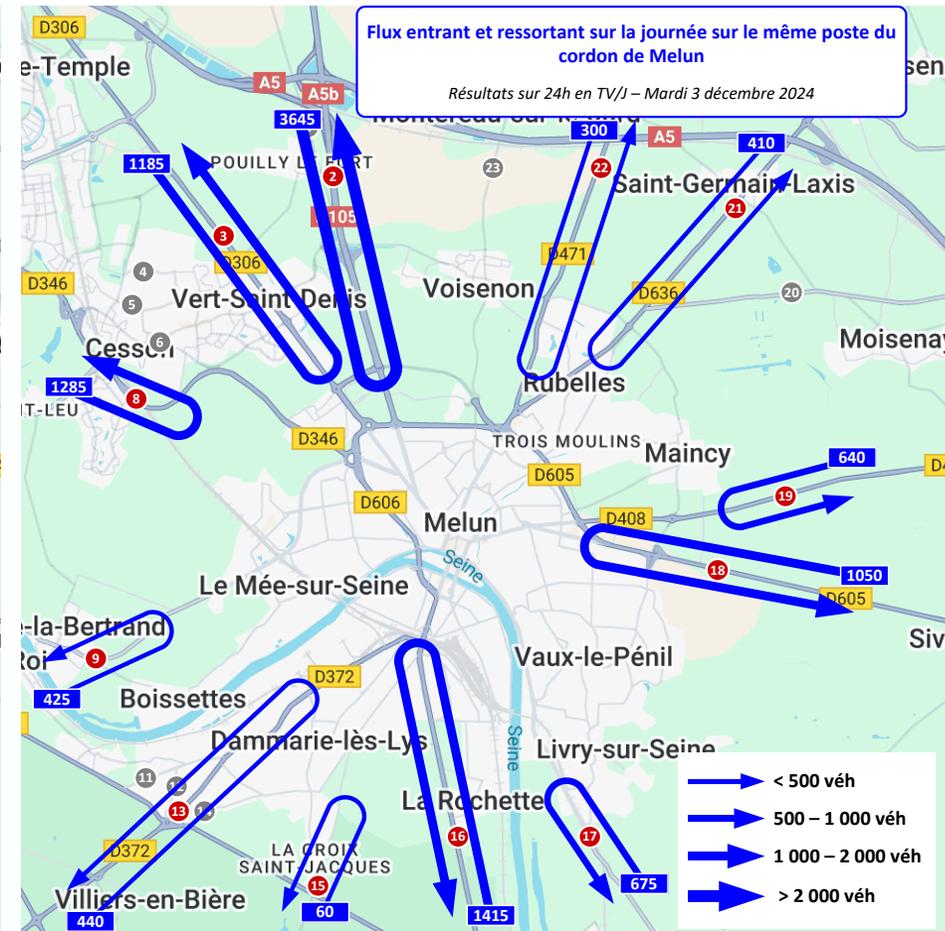
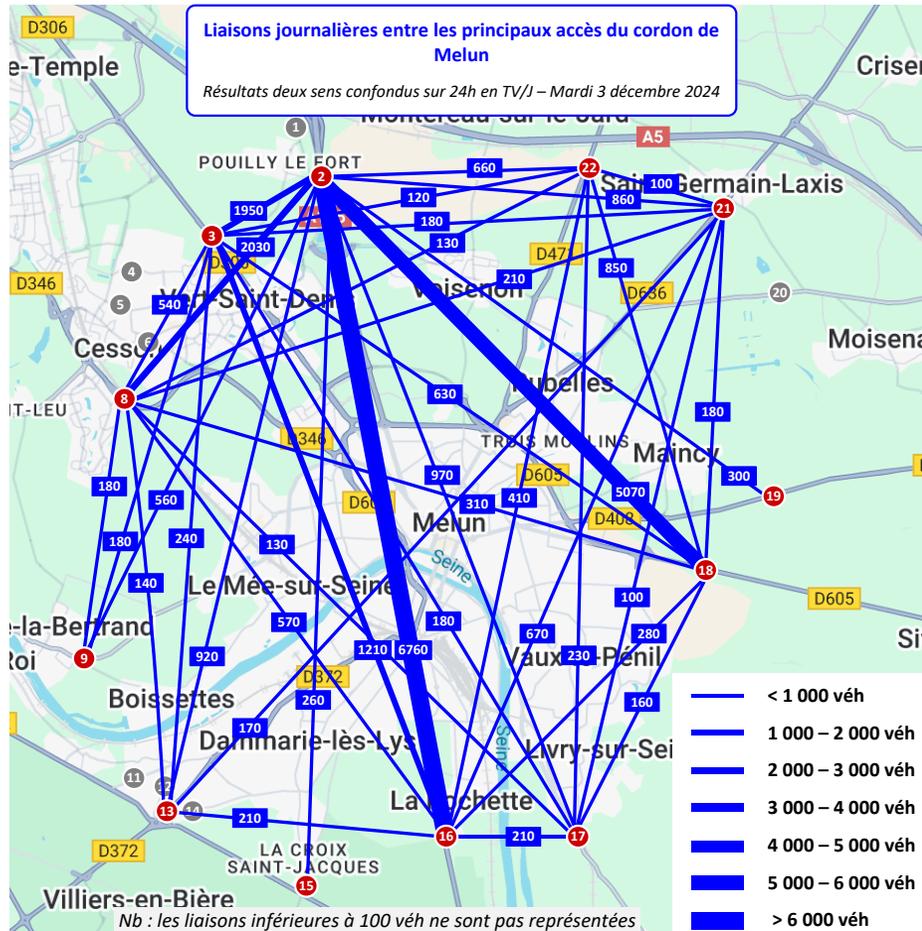
Résultats en PL/h par sens de circulation
Mardi 3 décembre 2024



1^{ères} analyses des liaisons routières sur 24h

Les premières analyses des résultats de l'enquête cordon de Melun sur 24h (sans prendre en compte des temps de parcours) ont permis de ressortir les principales liaisons du cordon sur la journée :

➤ On note 2 principales liaisons entre l'A105 et la RD606 (La Rochette) et entre l'A105 et la RD605 (Vaux-le-Pénil).



1^{ières} analyses des liaisons routières sur 24h

- La première analyse des résultats de l'enquête Origine – Destination sur le cordon restreint de Melun visait à exploiter les liaisons routières sur la journée complète entre les différents accès en entrée/sortie du périmètre **sans prendre en compte de temps de parcours maximal**.

Cela a permis d'obtenir les grandes tendances sur les principales liaisons en traversée de Melun :

- La liaison RD606 Sud ↔ A105 Nord est la plus importante du cordon avec plus de 6 500 véhicules identifiés entre ces deux accès sur la journée;
 - La liaison RD605 (Vaux-le-Pénil) ↔ A105 Nord ressort également avec plus de 5 000 véhicules entre ces deux accès sur la journée ;
 - Les autres liaisons en traversée du cordon sont plus secondaires
-
- Cette analyse a également été réalisée uniquement en PL. Les deux liaisons A105 ↔ RD606 et A105 ↔ RD605 sont également importantes avec respectivement 1 120 PL et 350 PL identifiés sur la journée entre ces accès. En Poids-Lourds, on note également une liaison importante entre la RD606 Sud et les RD636 et RD471 au Nord avec 300 Poids-Lourds qui réalisent ces liaisons sur la journée.

Méthodologie O/D : Définition de la notion de transit

Pour définir la méthodologie adoptée par la suite dans l'exploitation des résultats de l'enquête Origine/Destination, il est important de dissocier :

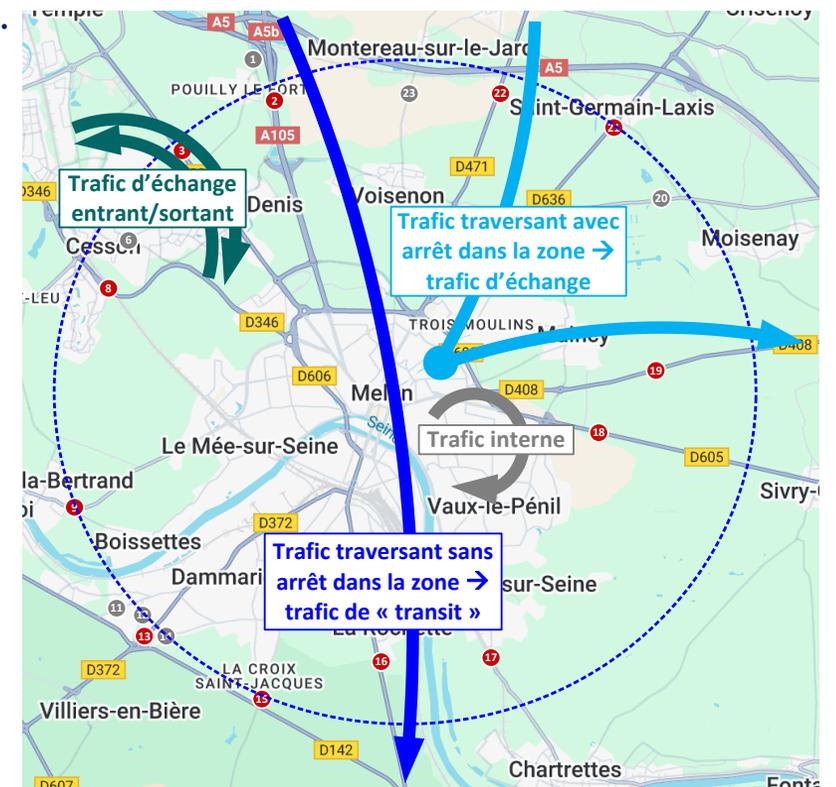
- **Trafic traversant sans arrêt → transit**
- **Trafic traversant avec arrêt dans la zone → trafic d'échange**

En effet, le trafic qui traverse le cordon en s'y arrêtant n'est pas considéré comme du trafic de transit. Dans l'exploitation des résultats, il convient de définir précisément des temps de parcours max pour traverser le cordon sans arrêt afin de dissocier le trafic de « transit » du simple trafic d'échange.

Ce dernier dépend du poste d'entrée et du poste de sortie, ainsi que la période à laquelle le trajet est réalisé (tenant compte des conditions de circulation qui fluctuent au cours de la journée).

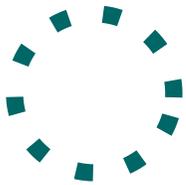
Sur la base des temps de parcours mesurés au cours de la journée d'enquête (03/12/2024), quatre grandes périodes ont été définies au cours de la journée :

- Période de pointe du matin (07h00 – 10h00) ;
- Période creuse (10h00 – 16h00)
- Période de pointe du soir (16h00 – 20h00)
- Période Nocturne (00h00 – 07h00 et 20h00 – 00h00)

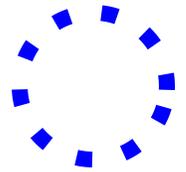


Méthodologie O/D : Définition des deux cordons

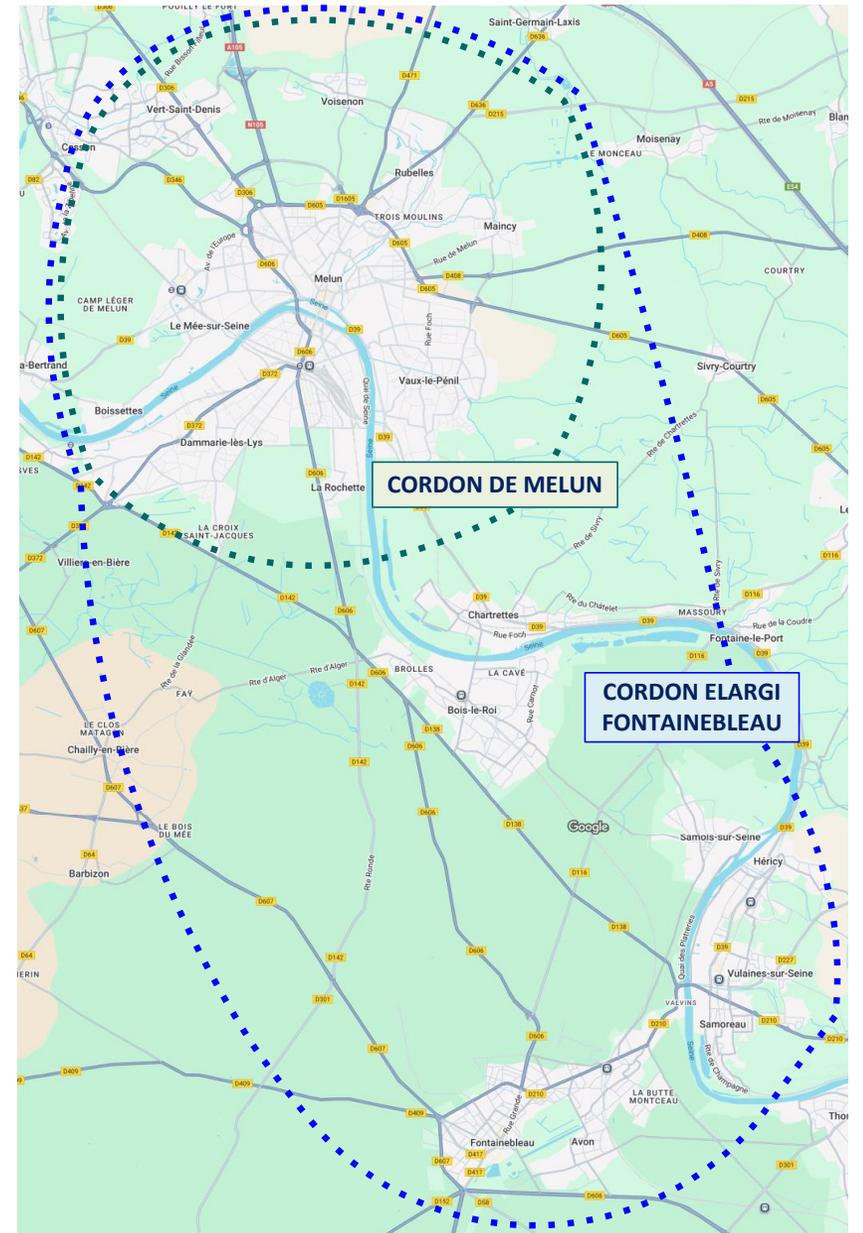
Pour mener à bien l'exploitation de l'enquête Origine/Destination, 2 analyses ont été réalisées en prenant en compte 2 cordons distincts :



Cordon de Melun : la 1^{ère} analyse s'appuie sur les données des postes L.A.P.I. entrant/sortant et interne au cordon de Melun. Cette approche a permis par la suite d'identifier les flux en transit (véhicules traversant le cordon de Melun) et les flux d'échange (véhicules entrant et/ou sortant du cordon de Melun).



Cordon élargi à Fontainebleau : La 2nde analyse intègre les données des postes L.A.P.I. du cordon de Melun, complétés par ceux situés aux points d'entrée et de sortie du bassin de Fontainebleau, situés plus au Sud. Cette seconde approche a permis d'identifier les flux d'échange et de transit à l'échelle du cordon élargi, et plus particulièrement, les flux de transit qui empruntent la RD606 (Pénétrante) depuis/vers le bassin de Fontainebleau.



Méthodologie O/D : Etablissement des temps de parcours

Pour chacune des quatre périodes, une méthodologie a été mise en place pour définir précisément les catégories de liaisons qui disposent d'un temps de parcours maximum identique. La méthodologie est détaillée, à titre d'exemple, pour la **période de pointe du matin (7h – 10h)**. La même méthodologie a été appliquée pour les autres périodes.

Les temps de parcours maximum ont été définis sur la base de l'heure la plus dimensionnante de chaque période : HPM (8h -9h) pour la période du matin.

0-37 Les premières exploitations de l'enquête O/D sur l'heure 08h00 – 09h00 ont permis d'obtenir, pour chacune des liaisons, le temps de parcours de chaque véhicule (entrée → sortie). Les courbes de Gauss ont été établies pour les liaisons « roses », pour lesquelles, le trafic était suffisamment important. Le temps de parcours maximum ainsi retenu était celui atteint lorsque 95% des véhicules avaient été retrouvés.

0-32
0-35

Quand le trafic est trop faible sur la liaison (en gris foncé), ou nul (en gris clair), le temps de parcours maximum considéré est celui issu des temps de parcours mesurés le 03/12/24 ou celui d'une autre liaison considérée comme similaire (comme exemple p.12, pas de statistique fiable à partir de la courbe de Gauss : aucun véhicule sur la liaison RD606 → RD35, le temps de parcours retenu est celui de la liaison RD606 → RD471).

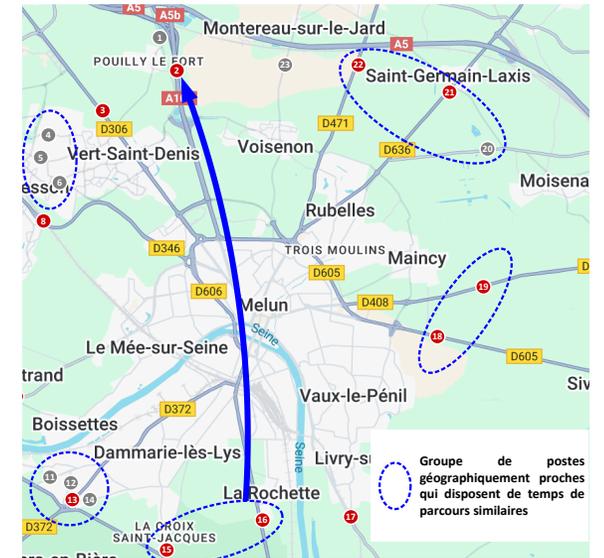
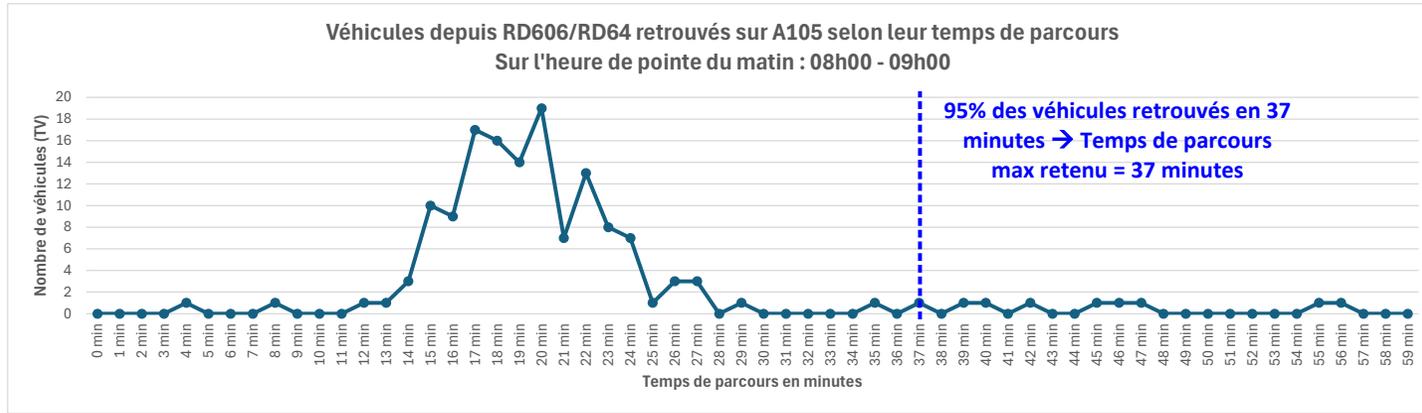
- 0-5** Liaisons courtes non
- 0-10** sujettes aux difficultés
- 0-15** de circulation

Poste		11	21	23	31	41	51	61	81	91	111	121	131	141	151	161	171	181	191	201	211	221	231	
Genre		S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Lieux		RD305 - Vert-Saint-Denis	A105	Bretelle A105 depuis RD82	RD306 Vert-Saint-Denis	Rue de la Rose des Vents - Cesson	Rue du Gros Caillou - Cesson	Av. C. Monier - Cesson	RD346 - Cesson	RD39 Boissise-La-Bertrand	RD376 - Dammarie-les-Lys	Av. Ampère - Dammarie-les-Lys	RD372 - Dammarie-les-Lys	Av. de la Liberté - Dammarie-les-Lys	RD606 - La Rochette	RD39 - Livry-sur-Seine	RD605 - Vaux-le-Pénil	RD408 - Vaux-le-Pénil	RD215 - Maligny	RD636 St-Germain-Laxis	RD471 - Rubelles	RD35 Montreuil/Jard		
10	E	RD305 - Vert-Saint-Denis	0-1	0-10	0-10	0-15	0-10	0-10	0-10	0-15	0-39	0-39	0-39	0-39	0-40	0-40	0-40	0-25	0-25	0-15	0-15	0-15	0-15	0-15
20	E	A105	0-10	0-1	0-1	0-15	0-15	0-15	0-15	0-18	0-39	0-39	0-39	0-39	0-35	0-35	0-40	0-25	0-25	0-15	0-15	0-15	0-15	0-15
22	E	Bretelle A105 depuis RD82	0-10	0-1	0-1	0-15	0-15	0-15	0-15	0-18	0-39	0-39	0-39	0-39	0-35	0-35	0-40	0-25	0-25	0-15	0-15	0-15	0-15	0-15
30	E	RD306 Vert-Saint-Denis	0-15	0-15	0-15	0-1	0-15	0-15	0-15	0-15	0-38	0-38	0-38	0-38	0-38	0-38	0-40	0-23	0-23	0-17	0-17	0-17	0-17	0-15
40	E	Rue de la Rose des Vents - Cesson	0-10	0-16	0-16	0-15	0-1	0-15	0-15	0-15	0-39	0-39	0-39	0-39	0-35	0-35	0-38	0-23	0-23	0-17	0-17	0-17	0-17	0-15
50	E	Rue du Gros Caillou - Cesson	0-10	0-16	0-16	0-15	0-15	0-1	0-15	0-15	0-39	0-39	0-39	0-39	0-35	0-35	0-38	0-23	0-23	0-17	0-17	0-17	0-17	0-15
60	E	Av. C. Monier - Cesson	0-10	0-16	0-16	0-15	0-15	0-15	0-15	0-15	0-39	0-39	0-39	0-39	0-35	0-35	0-38	0-23	0-23	0-17	0-17	0-17	0-17	0-15
80	E	RD346 - Cesson	0-12	0-24	0-24	0-15	0-15	0-15	0-1	0-15	0-33	0-33	0-33	0-33	0-36	0-36	0-32	0-16	0-16	0-22	0-22	0-22	0-22	0-15
90	E	RD39 Boissise-La-Bertrand	0-15	0-23	0-23	0-15	0-15	0-15	0-15	0-1	0-33	0-33	0-33	0-33	0-31	0-31	0-32	0-18	0-18	0-18	0-18	0-18	0-18	0-15
110	E	RD376 - Dammarie-les-Lys	0-41	0-41	0-41	0-36	0-39	0-39	0-34	0-36	0-1	0-5	0-5	0-5	0-10	0-10	0-24	0-24	0-33	0-33	0-33	0-33	0-33	0-36
120	E	Av. Ampère - Dammarie-les-Lys	0-41	0-41	0-41	0-36	0-39	0-39	0-34	0-36	0-5	0-1	0-5	0-5	0-5	0-10	0-10	0-24	0-24	0-33	0-33	0-33	0-33	0-36
130	E	RD372 - Dammarie-les-Lys	0-41	0-41	0-41	0-36	0-39	0-39	0-34	0-36	0-5	0-5	0-1	0-5	0-5	0-10	0-10	0-24	0-24	0-33	0-33	0-33	0-33	0-36
140	E	Av. de la Liberté - Dammarie-les-Lys	0-41	0-41	0-41	0-36	0-39	0-39	0-34	0-36	0-5	0-5	0-5	0-5	0-10	0-10	0-24	0-24	0-33	0-33	0-33	0-33	0-33	0-36
150	E	RD64 - Dammarie-les-Lys	0-41	0-37	0-37	0-32	0-39	0-39	0-35	0-35	0-5	0-5	0-5	0-5	0-1	0-5	0-27	0-38	0-38	0-26	0-26	0-26	0-26	0-26
160	E	RD606 - La Rochette	0-41	0-37	0-37	0-32	0-39	0-39	0-35	0-35	0-10	0-10	0-10	0-10	0-5	0-1	0-27	0-38	0-38	0-26	0-26	0-26	0-26	0-26
170	E	RD39 - Livry-sur-Seine	0-37	0-37	0-37	0-37	0-36	0-36	0-32	0-32	0-10	0-10	0-10	0-10	0-39	0-39	0-1	0-12	0-12	0-23	0-23	0-23	0-23	0-23
180	E	RD605 - Vaux-le-Pénil	0-23	0-23	0-23	0-27	0-24	0-24	0-24	0-25	0-25	0-31	0-31	0-31	0-31	0-37	0-37	0-20	0-1	0-5	0-19	0-19	0-19	0-19
190	E	RD408 - Vaux-le-Pénil	0-23	0-23	0-23	0-27	0-24	0-24	0-25	0-25	0-31	0-31	0-31	0-31	0-37	0-37	0-20	0-5	0-1	0-19	0-19	0-19	0-19	0-19
200	E	RD215 - Maligny	0-15	0-15	0-15	0-21	0-19	0-19	0-19	0-22	0-25	0-36	0-36	0-36	0-41	0-41	0-21	0-22	0-22	0-1	0-5	0-5	0-10	0-10
210	E	RD636 St-Germain-Laxis	0-15	0-15	0-15	0-21	0-19	0-19	0-19	0-22	0-25	0-36	0-36	0-36	0-41	0-41	0-21	0-22	0-22	0-5	0-1	0-10	0-10	0-10
220	E	RD471 - Rubelles	0-15	0-15	0-15	0-21	0-19	0-19	0-19	0-22	0-25	0-36	0-36	0-36	0-41	0-41	0-21	0-22	0-22	0-5	0-10	0-10	0-10	0-10
230	E	RD35 Montreuil/Jard	0-15	0-15	0-15	0-11	0-13	0-13	0-13	0-14	0-14	0-36	0-36	0-36	0-41	0-41	0-21	0-22	0-22	0-10	0-10	0-10	0-10	0-1

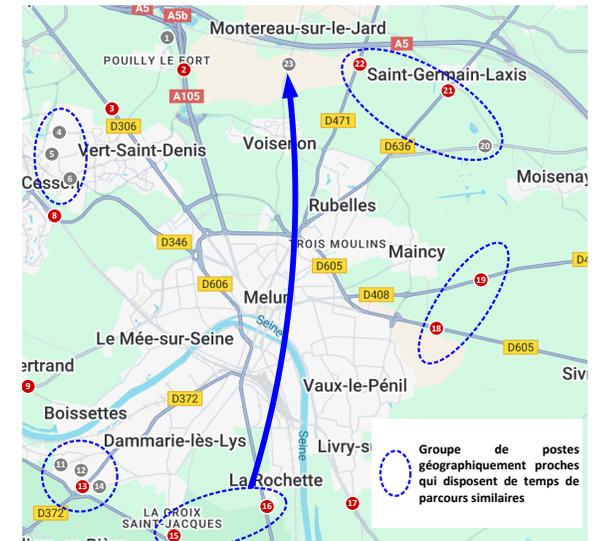
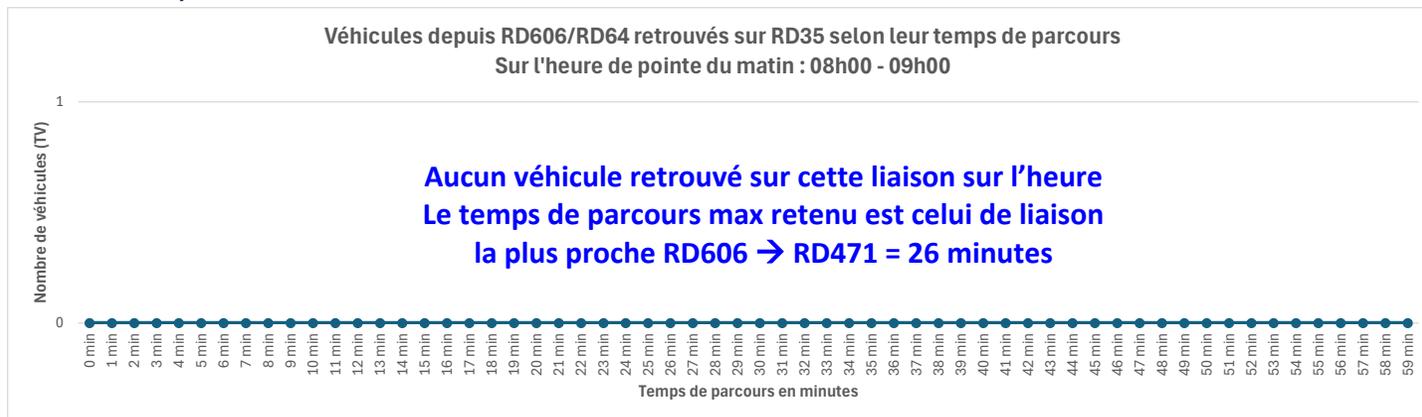
Matrice O/D présentant la plage des temps de parcours autorisés pour chacune des liaisons

Méthodologie O/D : Etablissement des temps de parcours

Exemple de liaison « rose » : **Sur la liaison RD606/RD64 → A105**, la courbe de Gauss obtenue permet une statistique fiable avec un trafic important. Le résultat obtenu à 95% des véh retrouvés est cohérent avec les tps de parcours mesurés → Tps max retenu : 37 min



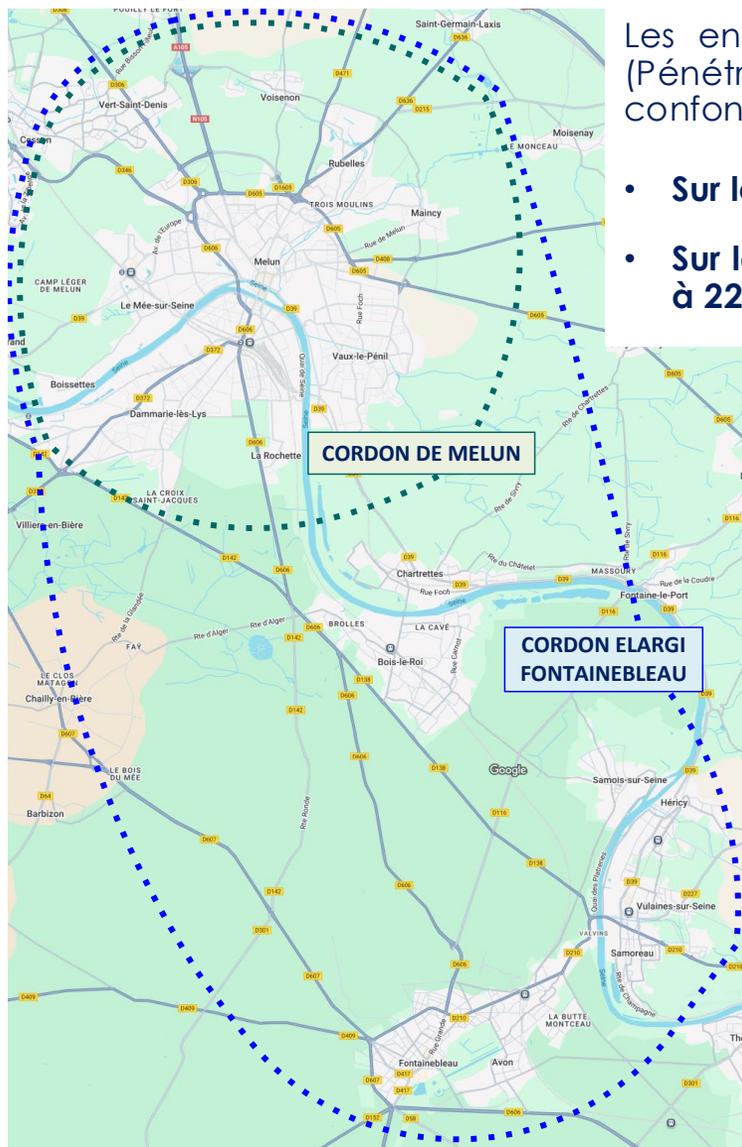
Exemple de liaison « grise » : **Sur la liaison RD606/RD64 → RD35**, la courbe de Gauss ne peut être obtenue car le trafic est nul sur l'HPM. Le tps de parcours retenu est celui de la liaison la plus proche RD606 → RD471 → Tps max retenu : 26 min (cohérent avec le tps de parcours mesurés)



Synthèse des Résultats de l'Enquête O/D

Les enquêtes de circulation menées sur le secteur ont permis de relever le trafic sur la RD606 (Pénétrante) en traversée de Melun et d'évaluer le trafic de transit par type de véhicules. Deux sens confondus, on relève **un trafic journalier de 49 690 TV** sur la RD606 (Pénétrante) avec une part PL de 6%.

- Sur le cordon de Melun, sur 24h, on évalue le trafic de transit à 21% en TV et à 43% en PL.
- Sur le cordon élargi au bassin de Fontainebleau, sur 24h, on évalue le trafic de transit à 11% en TV et à 22% en PL.



Axe RD606 - Pénétrante 2 sens confondus											
		24h		Pointe du Matin (7h - 10h)		Période creuse en journée (10h - 16h)		Pointe du Soir (16h - 20h)		Période Nocturne (00h - 7h / 20h - 00h)	
		Valeur absolue	%	Valeur absolue	%	Valeur absolue	%	Valeur absolue	%	Valeur absolue	%
Bus		362		71		100		104		87	
PL TOTAL		3305		716		1482		417		690	
CORDON DE MELUN	PL transit	1435	43%	275	38%	679	46%	174	42%	307	44%
	PL en desserte	1870	57%	441	62%	803	54%	243	58%	383	56%
CORDON ELARGI FONTAINEBLEAU	PL transit	716	22%	133	19%	336	23%	86	21%	161	23%
	PL en desserte	2589	78%	583	81%	1146	77%	331	79%	529	77%
TV TOTAL		49690		10192		17041		14136		8321	
CORDON DE MELUN	TV transit	10562	21% (3%)*	2101	21% (3%)*	3978	23% (4%)*	2646	19% (1%)*	1837	22% (4%)*
	TV en desserte	39128	79%	8091	79%	13063	77%	11490	81%	6484	78%
CORDON ELARGI FONTAINEBLEAU	TV transit	5316	11%	1229	12%	1771	10%	1320	9%	995	12%
	TV en desserte	44374	89% (1%)*	8963	88% (1%)*	15270	90% (2%)*	12816	91% (1%)*	7326	88% (2%)*

* (x%) : % du trafic PL de transit par rapport au trafic total en TV sur la Pénétrante

Annexe : Synthèse des Résultats de l'Enquête O/D

On présente en synthèse les caractéristiques du trafic relevé sur la RD606 (Pénétrante) par sens de circulation et par type de véhicules.

Axe RD606 - Pénétrante Sens Sud -> Nord							Axe RD606 - Pénétrante Sens Nord -> Sud						
		24h	Pointe du Matin (7h - 10h)	Période creuse en journée (10h - 16h)	Pointe du Soir (16h - 20h)	Période Nocturne (00h - 7h / 20h - 00h)			24h	Pointe du Matin (7h - 10h)	Période creuse en journée (10h - 16h)	Pointe du Soir (16h - 20h)	Période Nocturne (00h - 7h / 20h - 00h)
		Valeur absolue	Valeur absolue	Valeur absolue	Valeur absolue	Valeur absolue			Valeur absolue	Valeur absolue	Valeur absolue	Valeur absolue	Valeur absolue
TV TOTAL		25350	5066	8758	7225	4301	TV TOTAL		24340	5126	8283	6911	4020
CORDON AGGLOMERATION MELUN	TV transit	4918	1000	1862	1173	883	CORDON AGGLOMERATION MELUN	TV transit	5644	1101	2116	1473	954
	TV en desserte	20432	4066	6896	6052	3418		TV en desserte	18696	4025	6167	5438	3066
CORDON ELARGI FONTAINEBLEAU	TV transit	2708	673	897	579	558	CORDON ELARGI FONTAINEBLEAU	TV transit	2608	556	874	741	437
	TV en desserte	22642	4393	7861	6646	3743		TV en desserte	21732	4570	7409	6170	3583
PL TOTAL		1680	350	761	209	360	PL TOTAL		1625	366	721	208	330
CORDON AGGLOMERATION MELUN	PL transit	692	132	328	96	136	CORDON AGGLOMERATION MELUN	PL transit	743	143	351	78	171
	PL en desserte	988	218	433	113	224		PL en desserte	882	223	370	130	159
CORDON ELARGI FONTAINEBLEAU	PL transit	385	70	179	47	89	CORDON ELARGI FONTAINEBLEAU	PL transit	331	63	157	39	72
	PL en desserte	1295	280	582	162	271		PL en desserte	1294	303	564	169	258
Bus		176	39	49	41	47	Bus		186	32	51	63	40