

Etude d'aménagement pour le Pôle gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse

PHASE 1 : DIAGNOSTIC



Saint-Rémy
lès-Chevreuse

Commune du Parc naturel régional
de la haute Vallée de Chevreuse


ARTELIA
Passion & Solutions

AGENCE DE PAYSAGES YULI ATANASSO

Sommaire

1	CONTEXTE & OBJECTIFS DE L'ETUDE DE POLE	1
1.1	LA DEMARCHE GENERALE	1
1.2	METHODOLOGIE DE L'ETUDE	2
1.2.1	Un diagnostic à plusieurs échelles	2
1.2.2	Un diagnostic thématique	2
1.2.3	Un diagnostic prospectif	2
1.3	LES OBJECTIFS PRINCIPAUX POUR SAINT-REMY-LES-CHEVREUSE	3
2	ETAT DES LIEUX DU TERRITOIRE	4
2.1	CONTEXTE TERRITORIALE ET SOCIODEMOGRAPHIQUE	4
2.1.1	Le contexte actuel	4
2.1.2	Les évolutions du grand territoire	5
2.2	LE POLE GARE DANS SON ENVIRONNEMENT URBAIN ET PAYSAGE	6
2.2.1	Le contexte urbain	6
2.2.2	Le contexte paysagé	9
2.2.3	Les évolutions à prendre en compte	10
3	POTENTIALITE FONCIERE	12
4	ANALYSE DE L'ACCESSIBILITE AU POLE GARE PAR MODE	13
4.1	L'ACCESSIBILITE EN VOITURE	13
4.1.1	L'accès au territoire	13
4.1.2	L'accès actuel des voitures et deux-roues motorisées à la gare	14
4.2	L'ACCESSIBILITE EN TRANSPORTS EN COMMUN	15
4.2.1	Le réseau ferré	15
4.2.2	Le réseau bus	16
4.3	L'ACCESSIBILITE PIETONNE	18
4.3.1	L'aire d'influence piétonne	18
4.3.2	Les cheminements piétons vers le quartier	19
4.3.3	Accessibilité PMR et topographie	22

4.4	L'ACCESSIBILITE EN VELO	23
4.4.1	Le stationnement vélo	23
4.4.2	Les cheminements cyclables	23
5	ANALYSE DE L'USAGE DU POLE	24
5.1	LE RABATTEMENT VERS LA GARE	24
5.1.1	L'enquête de rabattement	24
5.1.2	Les résultats d'ensemble	24
5.1.3	Le rabattement à longue distance	25
5.1.4	Le rabattement à courte distance	28
5.2	LA DEMANDE DE STATIONNEMENT	30
5.2.1	L'enquête occupation-rotation	30
5.2.2	L'offre de stationnement	30
5.2.3	L'usage actuel du stationnement tous usagers confondus	30
5.2.4	L'usage du stationnement par les rabattants uniquement	32
6	ANALYSE DU FONCTIONNEMENT DU POLE	33
6.1	LES ESPACES DEDIES AUX DIFFERENTES FONCTIONS AU SEIN DU POLE	33
6.1.1	Le parvis	34
6.1.2	La gare routière	35
6.1.3	Les parkings de la gare	36
6.1.4	Le bâtiment voyageur et les quais du RER B	37
6.2	L'INFORMATION VOYAGEUR	38
6.3	LE DEVELOPPEMENT DES NOUVELLES MOBILITES	39
6.4	LES CONFLITS D'USAGE AU SEIN DU POLE	40
6.4.1	Conflits entre modes motorisés	40
6.4.2	Conflits avec les modes actifs	40
7	SYNTHESE DU DIAGNOSTIC ET ENJEUX	41
7.1	LE CONTEXTE GEOGRAPHIQUE & LA PERCEPTION URBAINE DU SITE	41
7.2	L'USAGE DU SITE : UN POLE D'ACCES AU RESEAU FERRE ?	41
7.3	UNE ACCESSIBILITE «OPTIMUM» POUR CHAQUE MODE ?	42

	7.3.1	Par modes	42
	7.3.2	Les principaux conflits d'usage	42
7.4		LES ENJEUX CROISES	43
8		ELABORATION D'UN PREPROGRAMME D'INTERMODALITE	44
8.1		HYPOTHESES DE CROISSANCE DE LA DEMANDE	44
8.2		OBJECTIFS ET FONCTIONS A ASSURER	45
	8.2.1	Création d'une zone végétale sur le parvis utilisant la pente naturelle pour ouvrir la vue vers la vallée. Suppression des masques visuels.	45
	8.2.2	Création d'un accès PMR côté ouest. Mise aux normes PMR du parvis et de la rue Ditte.	45
	8.2.3	Déplacement de la gare routière coté est avec réorganisation de la gare routière en distinguant dépose /régulation / reprise	45
	8.2.4	Reprise de l'ensemble Rue de Limours - Carrefour Coubertin /Ditte -Rue Ditte	45
	8.2.5	Requalification de certaines voies & intégration des nouveaux débouchés en lien avec le projet centre-ville	45
	8.2.6	Création d'un espace public (partagé / confortable / flexible)	45
	8.2.7	Création d'un parking dédié au rabattement (parc relais)	46
	8.2.8	Adaptation de la réglementation du stationnement autour du parc relais	46
	8.2.9	Création d'un pôle dédié "vélo" avec intégration des continuités vélo dans le projet centre-ville	46
	8.2.10	Développement de nouvelles mobilités	46
8.3		TABLEAU RECAPITULATIF DU PREPROGRAMME	47
8.4		SPATIALISATION DU PREPROGRAMME	48
9		ANNEXES	49

1 Contexte & objectifs de l'étude de pôle

1.1 La démarche générale

Au regard des ambitions du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) sur les pôles d'échange, la commune de Saint-Rémy-lès-Chevreuse a décidé de lancer des études pour réaménager son pôle gare, terminus du RER B. Notre groupement, constitué du bureau d'étude ARTELIA et de l'architecte urbaniste Yuli ATANASSOV, a été retenu pour proposer une nouvelle organisation des espaces d'intermodalité autour de la gare, à travers ce que l'on appelle une étude de pôle qui s'insère dans une démarche de projet de pôle.

Comme le rappelle le guide pour l'aménagement des pôles d'échange rédigé par le STIF, «le projet de pôle d'échange est une démarche de projet de réaménagement des espaces permettant d'organiser l'intermodalité d'une gare ferroviaire en conformité avec les objectifs définis dans le PDUIF et en étant adapté au contexte et aux enjeux spécifiques locaux du pôle.»

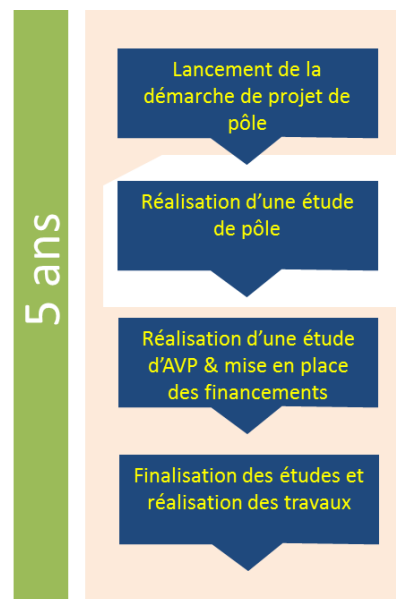
Afin de mener à bien cette démarche, il est donc essentiel de prendre en compte les différentes dimensions du service de transport :

- La qualité et la cohérence de l'aménagement des accès voirie au pôle par les différents modes de transport de surface,
- La qualité des correspondances entre les différents modes et notamment avec le mode ferroviaire au sein du pôle,
- La qualité des services de transports offerts aux voyageurs au cours de leur déplacement dans les différentes composantes du pôle,

D'une manière générale, un projet de pôle a pour objectif d'être mis en œuvre dans un délai de 5 ans à compter du lancement de la démarche ;

Le projet de pôle présenté doit être issu d'un processus de collaboration qui permet de faire émerger un projet partagé entre les maîtres d'ouvrage et les financeurs associés.

L'objectif de l'étude de pôle sera d'aboutir à l'élaboration d'un contrat de pôle qui aura valeur de protocole d'accord entre les financeurs et les maîtres d'ouvrage associés et qui permettra, sur la base d'études détaillées pouvant être lancées après validation du contrat de pôle, de solliciter des subventions auprès du STIF et de la Région.



1.2 Méthodologie de l'étude

L'étude de pôle s'effectuera sur **18 mois** à travers 3 grandes phases :

- Une première phase de diagnostic au cours de laquelle le groupement mandaté analysera le fonctionnement actuel du pôle mais aussi futur à travers l'évolution prévue du territoire. Les besoins en termes d'aménagements ou de fonctionnalités seront identifiés.
- La seconde phase de l'étude aura pour objectif de définir des scénarios d'aménagement qui répondront aux problématiques et aux besoins soulevés dans la phase de diagnostic. Ces scénarios aboutiront à des plans qui redéfiniront les espaces autour de la gare de différentes manières. Ces scénarios seront comparés entre eux suivants plusieurs critères afin de permettre à la ville de Saint-Rémy-lès-Chevreuse de choisir le scénario optimal.
- La dernière phase permettra d'approfondir le scénario retenu précédemment et d'apporter des éléments de coût, de phasage et rendre réalisable sa construction.

Le présent rapport constitue la première phase de l'étude de pôle à savoir, la phase de diagnostic du pôle gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

1.2.1 Un diagnostic à plusieurs échelles

Les interactions du pôle gare avec le territoire qu'il dessert sont complexes. Ainsi, suivant les modes utilisés pour se rendre en gare et l'analyse à produire, nous ajusterons notre périmètre d'étude sur trois niveaux :

- **L'aire d'influence du pôle** : Il s'agit de l'aire de rabattement et/ou de diffusion de la gare. Cette échelle large doit permettre de définir le pôle à l'échelle du bassin de vie. Ce bassin est d'autant plus important que la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse est un terminus du RER B.
- **Le périmètre d'étude** : Il prend en compte les équipements permettant le rabattement des voyageurs sur la gare, dans un

rayon de 500m autour du bâtiment voyageur ou des accès aux quais (équipements d'intermodalité et d'urbanité, voiries proches...). Il permettra d'étudier l'intégration du pôle dans le tissu urbain proche.

- **Le périmètre opérationnel d'aménagement** : Il regroupe le parvis au droit de la gare ou de ses accès aux quais, les espaces publics à proximité du bâtiment voyageur, les parkings, les voiries et carrefours d'accès immédiats au pôle. Il correspond à l'espace dans lequel les aménagements pourront bénéficier de financements du STIF.

Il sera essentiel de maîtriser ces trois périmètres et d'analyser les relations qui existent entre eux afin de comprendre dans son ensemble le fonctionnement du pôle gare.

1.2.2 Un diagnostic thématique

Dans le but d'être exhaustif, nous avons choisi de réaliser un diagnostic thématique qui analysera aussi bien les aspects « transports » à travers une compréhension de l'accessibilité au pôle gare par mode (routier, transport en commun et modes doux), du fonctionnement du stationnement ou de celui des gares routières et ferroviaires, que les composantes plus urbaines du pôle, par la compréhension de l'articulation des espaces, l'analyse de la morphologie urbaine...

1.2.3 Un diagnostic prospectif

Le pôle gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse s'inscrit dans un territoire en forte mutation. Son réaménagement étant prévu à un horizon de 5 ans, il est indispensable d'inclure ce projet dans une analyse prospective pour prendre en compte les composantes futures du territoire que ce pôle gare desservira.

Chaque périmètre étudié, du plus large au plus restreint, connaîtra des évolutions dans les années à venir qu'il nous faut prendre en compte dans notre diagnostic :

- L'aire d'influence du pôle sera fortement impactée par l'arrivée du Grand Paris Express et le développement intense du plateau de Saclay, à seulement 15 minutes en voiture de notre secteur d'étude.

- Le périmètre d'étude et le périmètre opérationnel d'aménagement seront tous les deux modifiés par les projets d'évolution du centre-ville de Saint-Rémy-lès-Chevreuse ou les modifications d'exploitation du terminus du RER B.

1.3 Les objectifs principaux pour Saint-Rémy-lès-Chevreuse

L'étude poursuit un double objectif :

1. **Améliorer l'intermodalité du pôle** en intégrant l'ensemble des besoins voyageurs et identifier les enjeux d'aménagement associés. C'est l'objectif « classique » d'une étude de pôle.

2. **Accompagner une nouvelle centralité urbaine.** La ville est engagée dans une démarche d'étude sur l'évolution de son centre-ville. La gare est l'une des polarités qui participera au réaménagement du centre-ville. La question est de construire des espaces publics capacitaires et intégré, permettant l'accueil du stationnement des voitures, des bus, des flux piétons,... mais aussi des espaces capables de vivre en dehors de ces flux, pour les besoins du quartier. C'est la condition de l'acceptation du projet de pôle dans la ville.

SYNTHESE ETUDE CENTRE VILLE



Synthèse de l'étude du projet centre-ville

2 Etat des lieux du territoire

2.1 Contexte territoriale et sociodémographique

2.1.1 Le contexte actuel

La commune de Saint-Rémy-lès-Chevreuse est située dans le département des Yvelines, et s'étend principalement dans les vallées de l'Yvette et de son affluent, le Rhodon. Elle accueille la gare terminus du RER B et constitue donc un des grands points d'entrée dans la Vallée de Chevreuse.

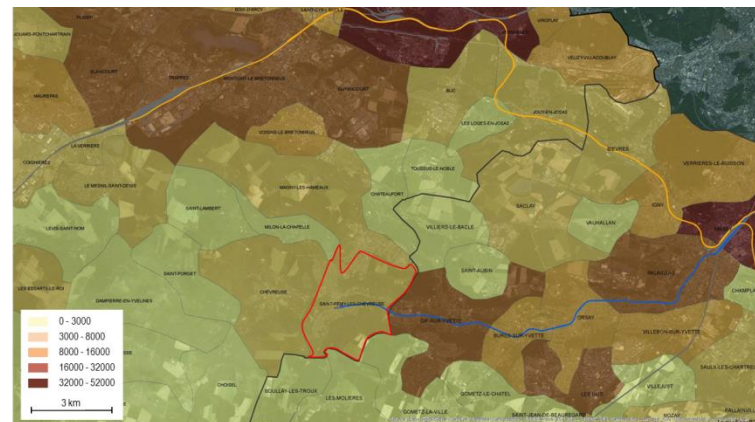
Accueillant 7725 habitants en 2013, la population de Saint-Rémy-lès-Chevreuse est en légère diminution depuis 2008 (7965 habitants). Cette observation peut être corrélée au vieillissement de la population. En effet, le taux de personnes d'un âge supérieur à 60 ans (24,6%) y est plus élevé que la moyenne nationale (21,6%) ou celle du département (17,5%).

Avec 3227 actifs ayant un emploi sur 3460 actifs, le taux de chômage y est faible (4,9%).

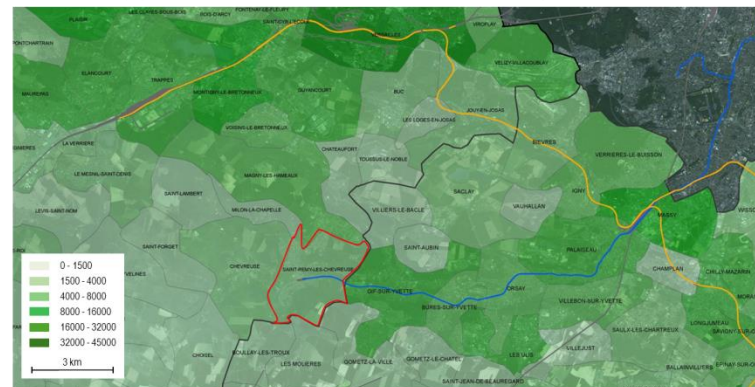
Les cartes ci-après permettent d'identifier des pôles de développement sur le secteur. Les communes fortement peuplées et les bassins d'emplois sont notamment :

- La commune de Versailles avec 85 000 habitants et 40 000 emplois ;
- La communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines avec 230 000 habitants et plus de 100 000 emplois ;
- Les communes de la vallée de l'Yvette, de Gif-sur-Yvette à Massy.

Les secteurs denses sont donc assez éloignés de Saint-Rémy-lès-Chevreuse. La faible urbanisation aux alentours de notre secteur d'étude, souligne ainsi le cadre naturel riche et préservé de la Vallée de Chevreuse.



Répartition de la population actuelle sur les communes à proximité de Saint-Rémy-lès-Chevreuse – source : INSEE



Répartition des emplois actuels sur les communes à proximité de Saint-Rémy-lès-Chevreuse – source : INSEE

2.1.2 Les évolutions du grand territoire

Le territoire d'implantation de la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse subira dans les années à venir de fortes mutations autant du point de vue des transports publics que de l'aménagement de nouvelles zones d'activités et de logements. En effet, le projet d'aménagement du plateau de Saclay, vaste opération visant à créer une polarité économique et scientifique à l'échelle européenne, à environ 6km à l'Est de Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Il proposera une mixité fonctionnelle avec une part importante de nouveaux logements.

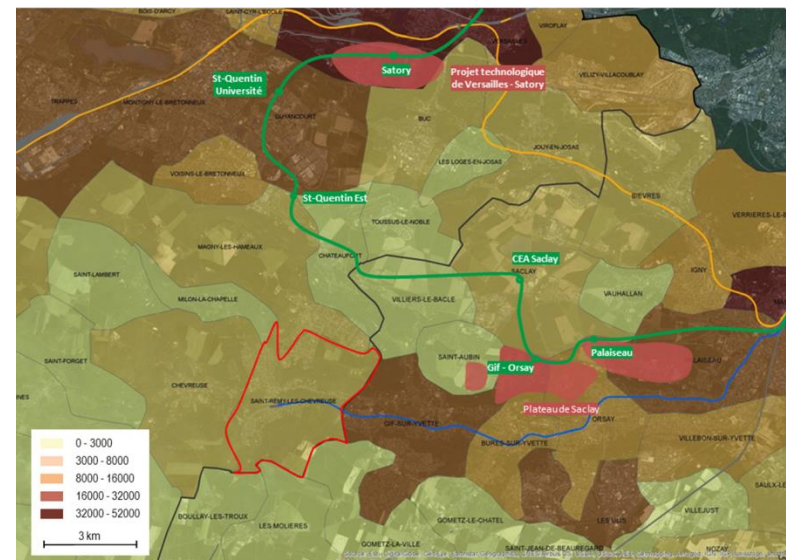
Le plateau de Saclay comptera à lui seul environ 10 000 logements et 26 000 emplois et deviendra une des grandes polarités d'Île-de-France. Ainsi, il aura un impact sur le développement de toute la vallée et notamment celui de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Un projet d'une telle envergure doit être accessible pour être suffisamment attractif et compétitif. Ainsi, dans le cadre du Grand Paris Express, la ligne 18 va offrir un nouveau moyen de transport très performant pour accéder au territoire.

La carte ci-contre présente cette évolution du grand territoire.

> Ce qu'il faut faire :

Intégrer au projet une augmentation du nombre de déplacements et donc du besoin lié à chaque mode de déplacement



Localisation des projets sur le plateau de Saclay

Les nouvelles gares de la ligne 18 seront à la fois concurrente de la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, mais grâce aux nouvelles correspondances du réseau, elles seront également complémentaires. Elles n'absorberont de toute façon pas la croissance des flux liés à la densification de l'urbanisation du territoire. Il est donc possible de prévoir une augmentation du nombre de déplacement liée à cet accroissement de la population et des emplois sur le territoire et à la densification du réseau de transport public, dont une partie se répercutera directement sur la gare de Saint-Rémy.

Nous évaluerons dans la suite du rapport cette augmentation de la fréquentation attendue à Saint-Rémy-Lès-Chevreuse.

2.2 Le pôle gare dans son environnement urbain et paysagé

2.2.1 Le contexte urbain

- **Un centre-ville composite**

La ville de Saint-Rémy-lès-Chevreuse s'est développée avec un centre composite, constitué de plusieurs espaces publics dispersés.

Cette configuration de bourg forme non pas une seule centralité affirmée mais un système où chaque espace public a sa propre fonction : l'espace de l'église, le pôle scolaire, le centre administratif autour de la mairie et le pôle commercial, l'espace du marché ainsi que la place de la gare avec ces espaces attenants.

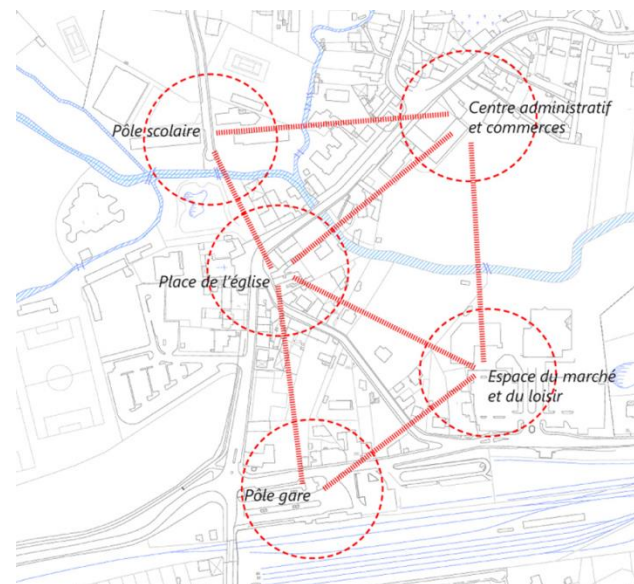
Dans cette organisation les liens entre les différentes centralités deviennent aussi importants que les centralités elles-mêmes.

Cette organisation en grandes polarités a clairement été identifiée dans l'étude connexe de redéfinition du centre-ville et la nécessité d'améliorer les liaisons entre ces polarités y est décrite comme une évidence.

Travailler en cohérence avec cette étude sur le centre-ville de Saint-Rémy est un des points clés du projet de pôle gare. L'enjeu commun de renforcement des liaisons entre les polarités existantes ou à venir est un socle intéressant pour lier les deux projets.

> Ce qu'il faut faire :

Améliorer les liens entre centralités en modes actifs pour améliorer l'accessibilité au pôle



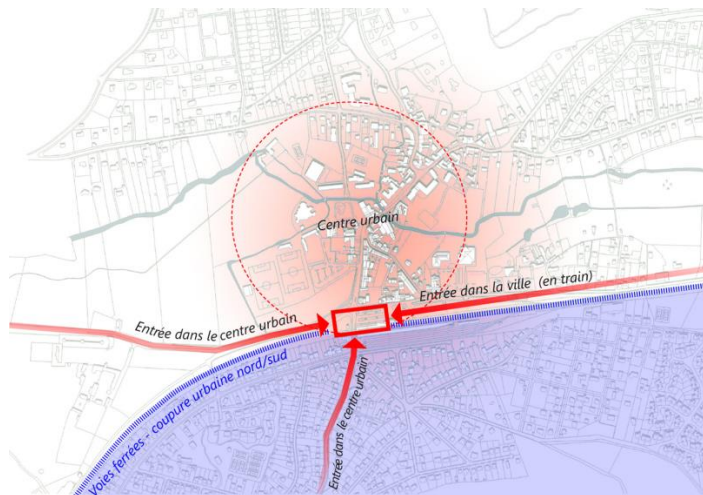
Un centre urbain aux multiples polarités plus ou moins bien reliées entre elles

- **Une porte d'entrée du centre-ville**

Le pôle gare est une véritable porte d'entrée au centre urbain de Saint-Rémy-lès-Chevreuse. En arrivant du Sud l'espace de la gare est la première rencontre que l'on fait avec le centre-ville de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

En effet la ligne du chemin de fer, longeant en flanc de coteau la vallée forme une barrière physique qui n'est traversée que deux fois sur tout son tracé dans la commune. La ville est ainsi scindée en deux entités Nord et Sud. Concernant la traversée du plateau ferrée au niveau du pôle gare l'on remarque un changement très net de morphologie urbaine et d'ambiance - d'un quartier résidentiel l'on passe à un espace urbain de centre-ville. Il est à noter que le

bâtiment de la gare lui-même est un repère fort dans le paysage alentour et qui, adossé au plateau ferré et la colline marque le début du centre bourg.



Le pôle gare de Saint-Rémy, à la convergence des points d'entrée dans le centre urbain

Si à l'échelle de la commune, le pôle gare constitue une porte d'entrée au centre urbain, à une plus grande échelle, celle du territoire, la gare est une porte d'entrée dans la ville.

- Une façade commerciale à proximité de la gare

L'espace de la gare fait partie intégrante du centre urbain de Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Même si la place de la gare a une fonction très spécifique liée aux déplacements, ce pôle concentre également une activité commerciale très active.

Ainsi, le lien de la gare avec les autres polarités urbaines de la ville s'effectue non seulement physiquement par l'avenue de la République mais aussi par le lien urbain que forment les RDC actifs du bourg (commerces, équipements etc.).

> Ce qu'il faut faire :

Gommer l'effet de coupure Nord/Sud et marquer l'entrée du centre-ville dans le projet



Une façade commerciale bien implantée à proximité de la gare

- Un espace fonctionnel

L'espace de la gare est constitué de trois principales entités : la gare routière, le parvis de la gare et les parkings qui forment un ensemble général très allongé parallèle au plateau ferré.

Cette organisation séquentielle d'espaces/usages séparés bien que simple reste assez rigide et montre des difficultés d'interfaces entre les différentes séquences.

Ainsi, le ressenti qui en découle est plus proche d'une juxtaposition d'espaces fonctionnels sans interactions entre eux, alors qu'au contraire, ces espaces devraient être ouverts et liés les uns aux autres.



L'organisation séquentielle actuelle des espaces du pôle gare

Malgré l'implantation de la gare au cœur de la Vallée de Chevreuse, on ne ressent pas à la sortie de la gare ce cadre privilégié. C'est plutôt une ambiance routière qui domine, instaurée par les parkings très nombreux aux abords de la gare mais aussi

par la gare routière qui fait office de parvis, devant le bâtiment voyageur.

L'accumulation des bus, en attente de la reprise des voyageurs, devant le parvis, cache une perspective intéressante vers les prémices de la Vallée de Chevreuse.

A ces éléments s'ajoute la circulation importante de la rue de la République qui renforce encore le sentiment d'omniprésence de la voiture sur le site.

L'espace piéton est finalement réduit à seulement 1500m² sur les 9900m² disponibles sur le « parvis » élargi de ce pôle gare. Il existe donc un fort potentiel de redistribution des espaces de manière plus équilibrée selon les modes, et notamment en faveur du piéton, afin de lui redonner la place qui lui est due sur ce pôle.



Le parvis actuel est un espace avec une ambiance routière



L'accumulation des bus cache la vue sur la vallée de la Chevreuse

> Ce qu'il faut faire :

Rééquilibrer l'espace alloué aux différents modes sur le pôle.



Un environnement très routier, sans véritable place laissée aux piétons

> Ce qu'il faut faire :

Organiser le pôle autour du végétal. Ouvrir des vues sur la vallée et le grand paysage.

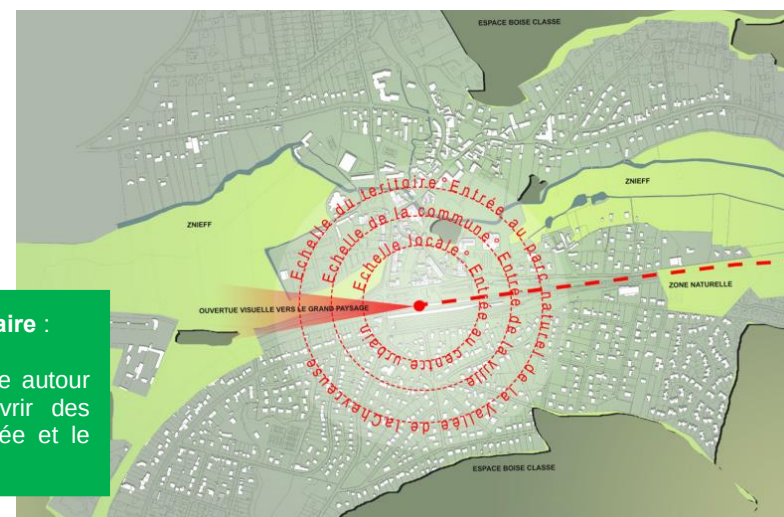
2.2.2 Le contexte paysagé

• Une situation au cœur du végétal

La gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse s'inscrit dans un environnement naturel riche : la Vallée de Chevreuse.

Pourtant, malgré l'omniprésence du végétal autour de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, la perception du grand paysage n'est pas immédiate depuis le pôle gare. Cette difficulté de perception vient des différentes échelles qu'il faut appréhender à l'arrivée en gare. On entre d'abord dans le centre urbain et dans la ville, ce n'est que dans un second temps que l'on perçoit l'échelle plus large du parc de la Vallée de Chevreuse.

L'entrée au cœur du parc de la Vallée de Chevreuse n'est donc pas suffisamment mise en valeur.



La gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse : point d'entrée privilégiée au cœur du parc de la Vallée de Chevreuse

- **Une situation marquée par la topographie**

Le territoire d'implantation de la gare est également marqué par de fortes variations de la topographie, également une des signatures de la Vallée de Chevreuse.

Si à l'arrivée à la gare et sur tout le secteur du centre-ville de Saint-Rémy, les pentes sont relativement faibles, dès la sortie du centre-ville, la topographie devient très contraignante.

Ainsi, l'accessibilité, principalement en modes actifs est fortement contrainte à grande échelle par la topographie du vallon. Les habitants des quartiers au nord et au sud du centre-ville sont directement impactés par ces pentes marquées, ce qui les incite probablement à préférer les modes motorisés pour se rendre en gare.



La Vallée de Chevreuse marquée par une topographie contraignante

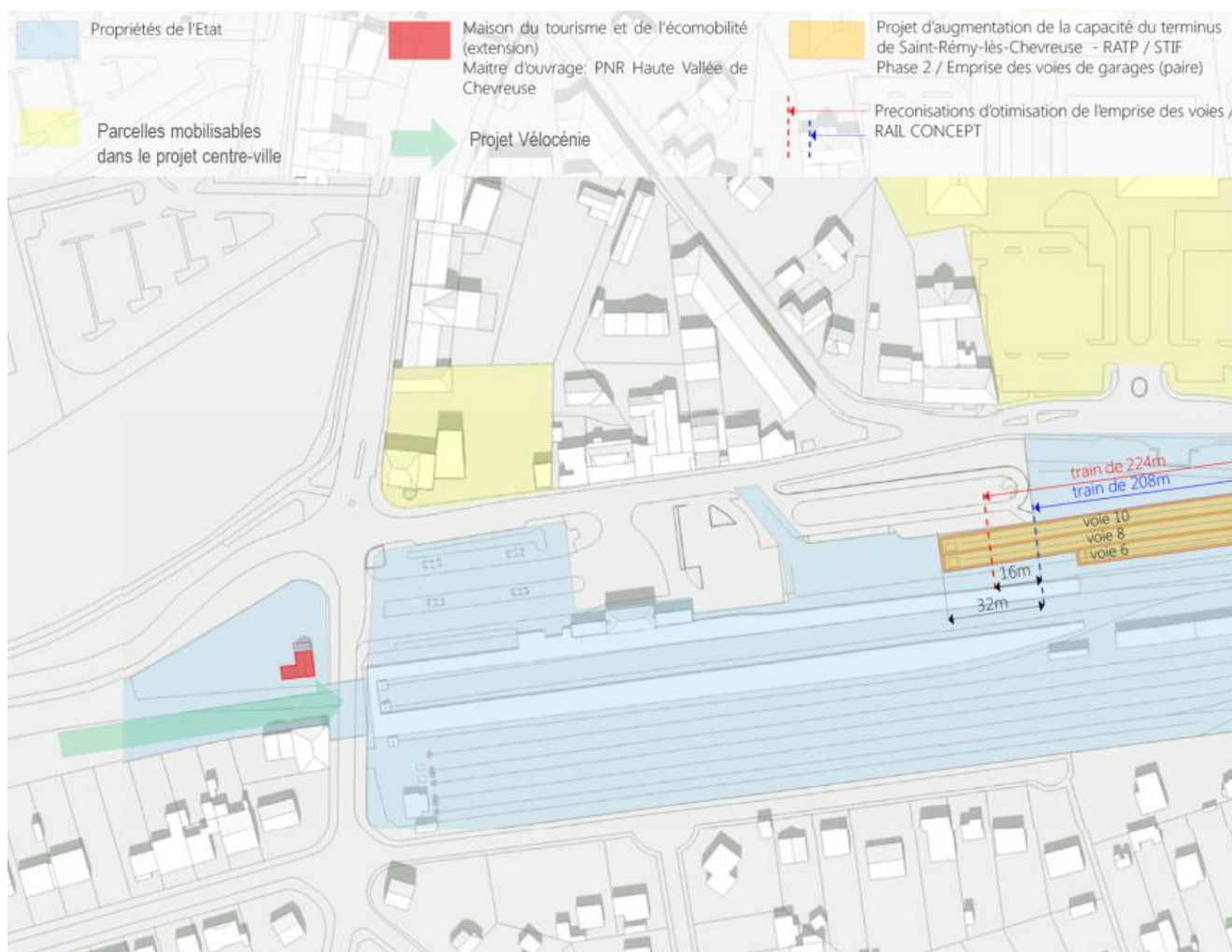
2.2.3 Les évolutions à prendre en compte

Plusieurs projets vont impacter directement le site :

- Le barreau cyclable de la Vélocénie (ancienne voie ferrée vers l'ouest),
- La maison de l'écomobilité,
- Le projet d'augmentation de la capacité de stockage des trains aux terminus du RER B porté par la RATP,
- Le projet de centre-ville avec potentiellement des impacts sur des parcelles occupés actuellement par du stationnement.

> Ce qu'il faut faire :

Proposer des solutions de déplacement alternatives adaptées aux contraintes topographiques.



Présentation des projets actés à intégrer à l'étude de pôle

3 Potentialité foncière

La diversité des acteurs, particulièrement en ce qui concerne les propriétés foncières, ajoute très souvent de la complexité dans les projets d'aménagement. Dans le cas du pôle gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, le faible nombre de propriétaires fonciers sur le périmètre d'aménagement constitue un levier pouvant faciliter les prises de décision quant aux propositions qui seront faites suite à ce diagnostic. On ne dénombre en effet que trois grands propriétaires fonciers :

- La RATP, qui possède le foncier sur les emprises des voies ferrées, mais aussi de la gare routière, du parking réservé aux employés RATP et du futur site d'implantation de la maison de l'écomobilité.
- Le CD78, qui est propriétaire et gestionnaire de la voirie rue de la République.
- La ville, qui possède la majorité des espaces à enjeux : les parkings publics (notamment ceux de la gare), l'actuel bâtiment de la caisse d'épargne qui fait l'angle des rues Ditte et République.

La majorité des parcelles « ville » ne représentent pas d'opportunités foncières puisqu'elles seront utilisés dans le cadre du projet centre-ville. 3 zones ont été identifiées comme pouvant accueillir des besoins liés à l'intermodalité du pôle, il s'agit principalement de parcelles RATP.

Elles représentent **près de 2800 m²**. La carte suivante localise ces opportunités :



Identification des propriétaires fonciers et localisation des potentialités foncières

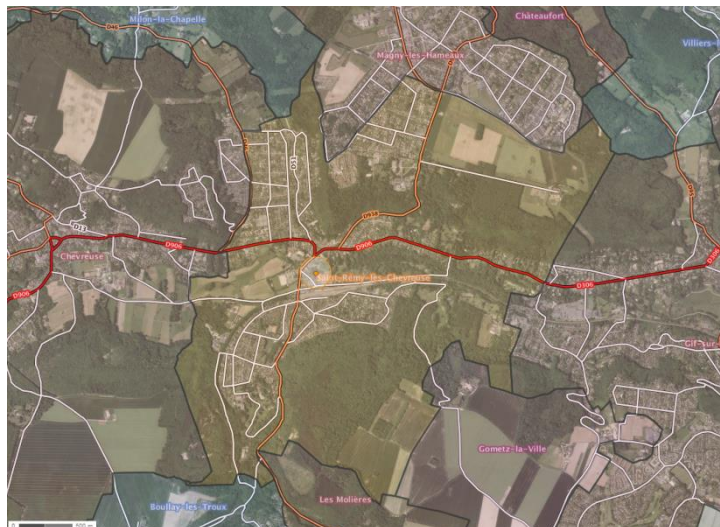
4 Analyse de l'accessibilité au pôle gare par mode

4.1 L'accessibilité en voiture

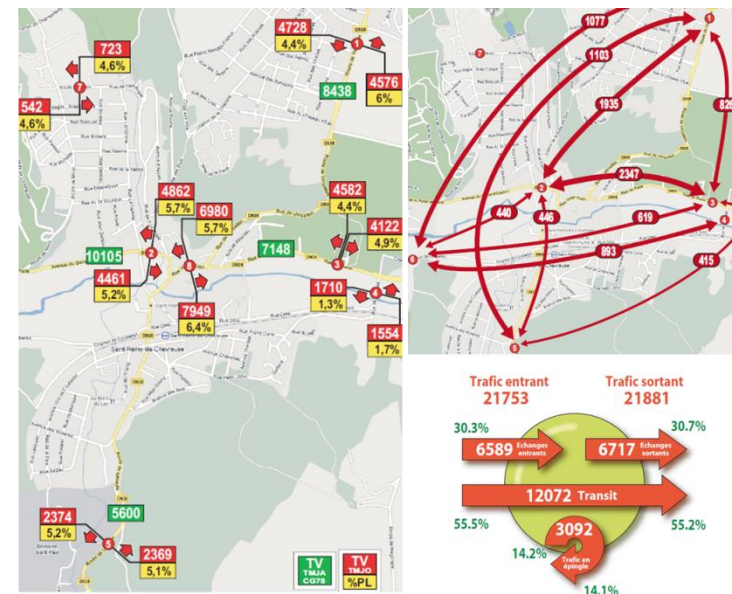
4.1.1 L'accès au territoire

La commune de Saint-Rémy-lès-Chevreuse est traversée par deux axes structurants :

- La RD906 qui traverse la commune d'Est en Ouest, et qui est une des principales liaisons entre Rambouillet et le plateau de Saclay / la RN118 ;
- La RD938 qui traverse la commune du Nord au Sud, et qui relie Limours à Versailles.



Réseau routier à proximité de la gare de Saint-Rémy-Lès-Chevreuse



Traffics journaliers (Comptages Automatiques / Enquêtes OD) - Etude de circulation / IRIS Conseil (2010)

Pour comprendre les conditions de circulation sur la commune, nous reprenons les principaux résultats de la précédente étude de trafic sur la commune, réalisée en 2010 par IRIS Conseil, dans le cadre de la rédaction de la charte urbaine. Les principales observations sont :

- Le trafic est important sur l'ensemble de la commune mais il tend à diminuer. Il est concentré aux heures de pointe, sur les principaux carrefours et notamment celui entre la RD938 et la RD906 avec plus de 7000 véh/j par sens.
- La commune est un important nœud d'échange et de passage des flux puisque le trafic de transit relevé représente 55% du trafic total.
- Les vitesses sont trop élevées sur les deux axes principaux de la commune (RD938 et RD906).
- On observe un fort trafic en épingle au niveau de la gare ce qui témoigne de son rôle majeur de distribution des flux sur la commune.

4.1.2 L'accès actuel des voitures et deux-roues motorisées à la gare

Comme évoqué précédemment, le faisceau ferroviaire conjugué à la topographie forment une barrière difficilement franchissable et rendent l'accès au centre-ville et à la gare plus compliqué depuis le Sud de la commune.

En revanche, l'accès à la gare depuis le nord de la commune est facilité par la rue de la République, un des deux axes majeurs traversant la ville. Cependant, la pente et le front bâti cachent jusqu'au dernier moment le fait que l'on arrive à la gare.

Le carrefour entre la rue de la République et le chemin de Coubertin est donc le point de passage obligé à la fois pour entrer dans le centre-ville et pour accéder à la gare. Son bon fonctionnement est donc stratégique.



Traffics actuels en HPM (à gauche) et HPS (à droite)

Bien que supportant un trafic de transit relativement important, son fonctionnement pourrait être tout à fait correct mais il est fortement dégradé par l'insertion des bus depuis la gare routière qui limitent la capacité de toutes les branches en ajoutant une phase supplémentaire dédiée aux bus.

La précédente étude de ce carrefour, réalisée en 2013, avait permis d'optimiser son fonctionnement en modifiant les temps de feux du cycle. Cependant le fonctionnement reste compliqué en heures de pointes du matin sur les branches « Chemin du Coubertin » et « Rue de la République Sud » qui ont respectivement 7% et 11% de réserve de capacité¹, inférieur au seuil des 20% qui assurent un fonctionnement fluide du carrefour. Ainsi, on peut observer des files d'attente atteignant au maximum 65m sur ces deux branches.

La circulation sur la rue Ditté en face de la gare n'est pas toujours facile à cause du stationnement latéral qui rend le passage étroit et du partage de la chaussée avec les bus.

Deux entrées/sorties de parking débouchent sur la rue de Ditté, mais comme le trafic est faible, les véhicules parviennent à s'insérer dans la circulation sans problème.



Chaussée étroite et sorties de parking sur la rue de Ditté

¹ La réserve de capacité est la différence entre le nombre maximal de véhicule que le carrefour peut écouler en un temps donné et la demande à écouler dans le même temps. Ainsi, plus cette réserve est faible, plus on est proche de la saturation du carrefour.

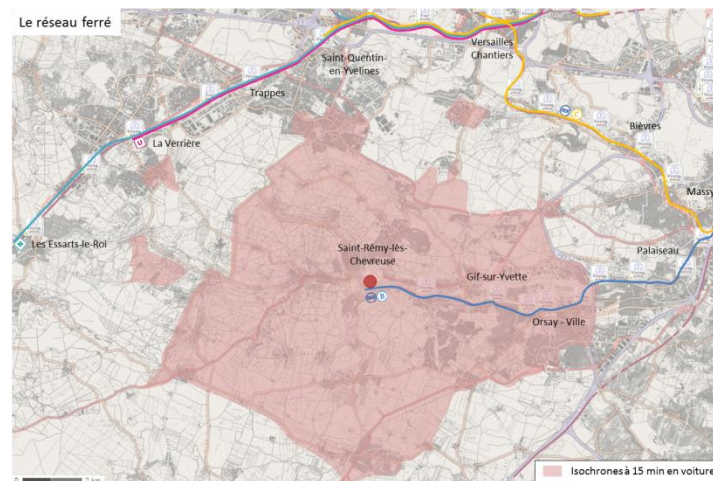
4.2 L'accessibilité en transports en commun

4.2.1 Le réseau ferré

Le réseau ferré permettant un accès au territoire depuis Paris et sa proche couronne est constitué des lignes suivantes :

- Le RER B : Sa fréquence est de 15 minutes en heures creuses et 12 minutes en heures de pointes, au départ de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, et les trains mettent 47 minutes à rejoindre Châtelet. La desserte des cinq gares jusqu'à Orsay Ville est assurée, puis seuls les grandes polarités urbaines sont desservies (Massy, Antony, Cachan...) jusqu'à Paris Intramuros. A noter cependant que lors de perturbations importantes sur la ligne, la desserte de l'ensemble des gares est assurée.
- Le RER C : Il dessert les gares au nord de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et prend son terminus à St-Quentin-en-Yvelines. Il dessert également Versailles et Massy.
- Les Transilien U et N : Ils relient respectivement la verrière à la défense et la gare Montparnasse à Rambouillet.

La gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse a un rôle important dans la mesure où elle dessert des communes qui n'ont pas d'accès direct et rapide vers Paris, tant en transport en commun qu'en voiture.



Le réseau de transport en commun ferré à proximité du pôle gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse mis en perspective face au territoire accessible en 15min en voiture depuis la gare

4.2.2 Le réseau bus

Le territoire dispose d'un réseau de transport en commun relativement bien déployé, compte tenu de la densité faible du secteur, avec une quinzaine de ligne bus sur la Vallée de Chevreuse. Ces lignes sont gérées par une trois exploitants :

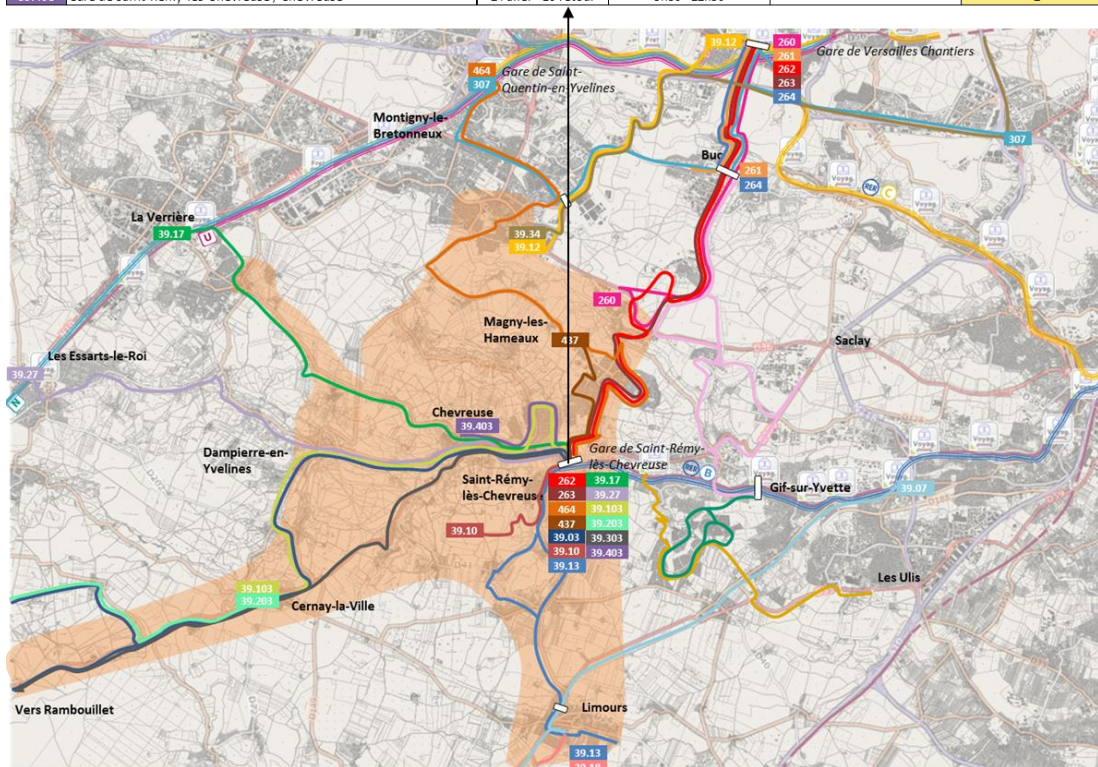
- La SAVAC ;
- SQYBUS (RATP Dev) ;
- Transdev.

Les principales lignes performantes en lien avec le pôle gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse sont :

- Les lignes 262 et 263 qui assurent une liaison assez performante entre Saint-Rémy et Versailles et proposent une liaison vers le RER C ;
- La ligne 39.17 qui assure la liaison Saint-Rémy-lès-Chevreuse / La verrière et propose un rabattement vers le transilien U ;
- La ligne 39.13 qui assure la liaison Saint-Rémy-lès-Chevreuse / Limours

En revanche, on note des liaisons peu performantes vers Rambouillet ou les Essarts le roi et aucune liaison bus directes entre Saint-Rémy-lès-Chevreuse et les futurs pôles de Saint-Quentin en Yvelines et Saclay. La restructuration du réseau bus, impulsée par le grand projet du plateau de Saclay, devrait pallier à ce manque.

Lignes	Terminus	Fréquence	Amplitude horaire	Remarque	Qualité de service global
260	ZA du Bois des Roches / Gare Versailles Rive gauche	10 aller - 10 retour		Pas de desserte en HC	3
261	Gare Versailles Rive Gauche / Haut-Pré	15 min HP - 30 min HC	6h00 - 20h45		1
262	Gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse / Gare Versailles Rive Gauche	15 min HP - 1 h HC	5h50 - 21h05		1
263	Gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse / Gare Versailles Rive Gauche	7 aller - 7 retour	6h05 - 19h20	Express / Pas de desserte en HC	3
264	Audemars / Gare Versailles Rive Gauche	15 min HP	7h15 - 19h32	Pas de desserte en HC	2
307	Vélizy / Gare Saint-Quentin-en-Yvelines	30 min HP - 1h HC	5h30 - 21h00	Express	2
437	Gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse / P.A. de Gomberville	35 min HP	6h45 - 18h42		2
464	Gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse / Gare Saint-Quentin-en-Yvelines	20 min HP	6h00 - 23h12		1
39.03	Gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse / Gare routière Arbouville	1 aller - 6 retour	7h30 - 17h55		5
39.10	Gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse / Les Carrières	5 aller - 6 retour	7h53 - 18h21	Pas de desserte en HC	3
39.12	Magny-les-Hameaux / Gare Versailles Chantiers	5-10 min HP	6h00 - 21h53	Desserte Technocentre	1
39.13	Gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse / Limours	30 min HP	6h30 - 19h47	Pas de desserte en HC	2
39.17	Gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse / La Verrière	15 min HP	5h55 - 20h20		1
39.18	Limours / Arpajon	15 min HP	6h30 - 19h10		1
39.27	Gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse / Les Essarts le Roi	4 aller - 4 retour	7h47 - 19h18		5
39.10.1	Gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse / Cernay-la-Ville	6 aller - 10 retour	6h40 - 19h35		4
39.20.3	Gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse / Rambouillet	3 aller - 2 retour	6h29 - 19h15		5
39.30.3	Gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse / Gare SNCF Prairie	5 aller - 6 retour	7h20 - 18h45		5
39.40.3	Gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse / Chevreuse	24 aller - 16 retour	5h30 - 22h50		2



Classification des lignes par
qualité de service

4.3 L'accessibilité piétonne

4.3.1 L'aire d'influence piétonne

L'aire d'influence de la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse va dépendre du mode utilisé. Ainsi, pour avoir une idée correcte des usagers potentiels se rendant à la gare à pied, nous modélisons ci-dessous, de la même manière que pour les voitures, l'aire accessible à pied en 10 minutes depuis la gare.

Nous estimons qu'au-delà de ce temps de parcours, les usagers se reportent sur un autre mode (vélo / voiture /bus).



Accessibilité à pied en 10min depuis la gare

La commune de Saint-Rémy-lès-Chevreuse est relativement étalée (9,65km²) si bien que seuls le centre-ville et le quartier de la butte à monseigneur sont accessibles en moins de 10min à pied depuis la gare.

Ainsi, les usagers des quartiers plus éloignés de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, notamment Beauplan, Rhodon, la Butte ou Beauséjour, soit se rendent à la gare autrement qu'à pied, soit se tournent vers la voiture pour leur déplacement si les conditions de rabattement en gare ne sont pas suffisamment qualitative.

L'autre facteur qui limite l'accessibilité piétonne à la gare depuis les différents quartiers de Saint-Rémy-lès-Chevreuse est la topographie, qui va particulièrement impacter l'utilisation des modes actifs.

4.3.2 Les cheminements piétons vers le quartier

Nous avons observé les différents itinéraires empruntés par les usagers à la sortie de la gare et avons étudié la qualité de ces cheminements piétons.

Itinéraires A, B et C :

L'accessibilité piétonne au pôle depuis le centre-ville se fait principalement par la rue de la République. Le cheminement n'est réellement de qualité que du côté de la piste cyclable mais pour y accéder

il faut traverser la rue de la République alors que ce n'est pas forcément l'itinéraire le plus direct vers le centre-ville depuis la gare. De l'autre côté de la rue, le trottoir est très étroit et non réglementaire pour les PMR, ce qui n'améliore pas l'attractivité du front commercial.

La lisibilité au carrefour « République x Chesneau » est mauvaise ce qui rend la traversée du carrefour dangereuse pour les piétons.

Les itinéraires A et B sont très empruntés pour se rendre au centre-ville. L'itinéraire C sert uniquement aux rabatants ayant laissés leur véhicule sur le parking du stade.



Itinéraires A, B et C

Itinéraires D et E :

Les itinéraires vers les quartiers résidentiels sud sont peu directs. En effet, l'unique accès aux quais se situe côté nord. Le faisceau ferroviaire est une véritable coupure urbaine qui, conjugué aux contraintes de dénivelé implique des itinéraires directs et limite la faisabilité d'une seconde entrée côté sud.

Une fois arrivée dans le quartier résidentiel, les trottoirs sont de mauvaise qualité et ne permettent pas une circulation des PMR dans de bonnes conditions.

On note un flux assez important se dirigeant vers les quartiers sud de la commune, très résidentiels.



Itinéraires D et E

Itinéraires F, G et H :

Ces itinéraires ont comme principales destinations les parkings de la gare, du marché et de l'espace Jean Racine. L'accès piéton à ces parkings est peu qualitatif : soit les trottoirs sont discontinus, soit les trottoirs sont peu confortables car trop étroits ou en mauvais état.

L'itinéraire H est intéressant puisqu'il traverse l'Yvette dans un cadre agréable et rejoint le centre-ville assez rapidement. On remarque cependant qu'il est très peu emprunté, les usagers préférant passer par la rue de la République qui semble plus directe pour rejoindre le centre-ville.



Itinéraires F, G et H

4.3.3 Accessibilité PMR et topographie

Le site de la gare est situé sur le versant sud de la vallée en hauteur de plusieurs mètres par rapport au niveau de l'Yvette.

L'espace de la gare présente plusieurs spécificités :

La gare routière est implanté sur une pente de 4% qui bien que restant PMR pour une circulation piétonne longitudinale, n'est pas optimale pour les montées et les descentes dans les bus. En effet lors des montées il est nécessaire de se positionner face aux portes des bus et la pente longitudinale de 4% devient une pente «en travers» très contraignante. La pente en travers autorisée pour la circulation des personnes à mobilité réduite (PMR) est de 2% max.

La rue de la République aux environs de la gare est très accidentée et non PMR. Le carrefour principal, en pente, dépassant les 4% (jusqu'à 6-7%) est très difficile d'approche non seulement pour les piétons et les cycles mais aussi pour les voitures et les bus.

La rue Dite, à l'est du parvis de la gare, présente une pente accidentée d'environ 6% et donc non PMR.

La configuration topographique des abords de la gare étant très contraignante il est difficile d'approcher le pôle gare sur un parcours piéton PMR aussi bien depuis la rue de la République que depuis l'espace Rostant.

L'espace le moins accidenté et donc le plus adapté pour des circulations piétonnes est celui du parvis et des parkings à l'est du parvis.



Les pentes autour du pôle gare : de nombreux espaces ne respectant pas les normes PMR

4.4 L'accessibilité en vélo

4.4.1 Le stationnement vélo

Deux rangs d'arceaux vélos sous abris se situent à 50m de l'entrée du BV, l'un en face du BV, l'autre à droite de la sortie Est. Ils proposent environ 30 places de stationnement. Néanmoins, un mauvais usage de ces abris est identifié. En effet, de nombreux 2RM se garent dans les abris vélos faute d'un espace consacré à leur stationnement. Il n'y a à l'heure actuelle pas de consigne sécurisée Véligo.



Les 2 RM sont omniprésentes dans les parkings vélos, faute d'emplacements réservés

4.4.2 Les cheminements cyclables

La piste cyclable proposée est d'une qualité très variable. Aux abords du pôle, elle n'est pas du tout reliée aux abris vélos ce qui fait qu'elle perd en lisibilité. Le passage du carrefour « Rue de Ditte x République » se fait en même temps que les piétons.

En revanche, l'aménagement qui se poursuit chemin de Coubertin et sur la première partie de la rue de la république (jusqu'au parking du stade) est de très bonne qualité. Au-delà, du parking du stade, la piste cyclable vient remplacer le trottoir rue de la république, faute d'emprise disponible

pour assurer les deux fonctionnalités, piétonne et vélo. Il en résulte que les piétons, qui n'ont plus d'espace qui leur est réservé, cheminent sur la piste cyclable, au détriment de leur confort et de celui des cyclistes.

On recense également un marquage cyclable, à contre-sens, rue Pierre Chesneau, qui semble très peu utilisée.



Les cheminements vélos sont parfois peu lisibles (à gauche la gare routière – à droite le carrefour « République x Chesneau »)



La bande cyclable rue Pierre Chesneau semble très peu empruntée

> Ce qu'il faut faire :

Repenser l'offre de stationnement vélo autour du pôle

5 Analyse de l'usage du pôle

5.1 Le rabattement vers la gare

5.1.1 L'enquête de rabattement

Afin d'analyser les comportements de rabattement des usagers de la gare de Saint-Rémy-Lès-Chevreuse, une enquête dite de « rabattement » a été réalisée à la gare.

Cette enquête s'est déroulée le 16 juin 2016 de 6h30 à 9h. Dans la pratique, des enquêteurs postés à chaque entrée/sortie de la gare ont soumis aux usagers entrants en gare des questionnaires sur les principaux éléments expliquant leur déplacement :

- Villes d'origine et de destination ;
- Motif du déplacement ;
- Mode utilisé pour se rendre en gare ;
- Parking utilisé si le rabattant est venu en voiture ;
- Temps de stationnement ;
- Fréquence du déplacement.

Le questionnaire soumis aux rabattants est joint en annexe de ce document.

Durant cette enquête, le nombre d'entrant en gare a également été comptabilisé sur la plage retenue (6h30 -9h). Ainsi, puisque tous les entrants ne peuvent pas être interrogés, il est possible de redresser les résultats des questionnaires sur le nombre d'entrant total durant cette période.

Afin de vérifier la cohérence des données de notre enquête, nous avons croisé les résultats avec une autre source : une enquête réalisée un autre jour par la RATP. Cette comparaison nous a montré que le jour de notre enquête, le nombre d'entrants ait été grandement sous-estimé par rapport aux résultats de l'enquête de la RATP :

- Notre enquête donne 940 entrants en gare entre 6h30 et 9h00 ;
- L'enquête RATP donne 1770 entrants en gare entre 6h00 et 9h30.

Ainsi, bien que la plage soit légèrement plus étalée dans l'enquête RATP, cela n'explique pas l'écart très important entre les deux.

Afin d'assurer nos résultats nous prendrons en compte les résultats de l'enquête RATP, davantage pénalisants et plus proches de la réalité, pour faire le redressement et dimensionner nos aménagements.

Le taux de sondage de notre enquête est très bon (495 enquêtés sur 937 entrants soit 53%) mais reste satisfaisant si l'on prend le nombre d'entrants de la RATP (495 enquêtés sur 1770 soit 28%) puisqu'il reste supérieur à 20%.

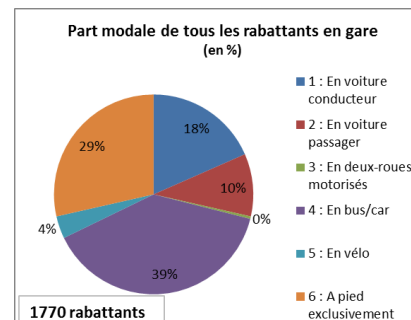
5.1.2 Les résultats d'ensemble

Les résultats de cette enquête nous ont permis de comprendre finement qui utilisait la gare et de quelle manière.

Le nombre d'entrants par jour en gare à Saint-Rémy-Lès-Chevreuse est de 3444 dont près de 50% (1770 entrants) prennent le train entre 6h et 9h30.

Si l'on considère l'ensemble des rabattants enquêté à la période de pointe, le premier mode de rabattement utilisé pour se rendre à la gare est le bus (39%), devant la marche-à-pied (29%) et même la voiture (28%). C'est un résultat plutôt étonnant quand on compare l'environnement plutôt rural de Saint-Rémy-lès-Chevreuse à d'autres cas similaires où l'usage de la voiture est clairement prépondérant.

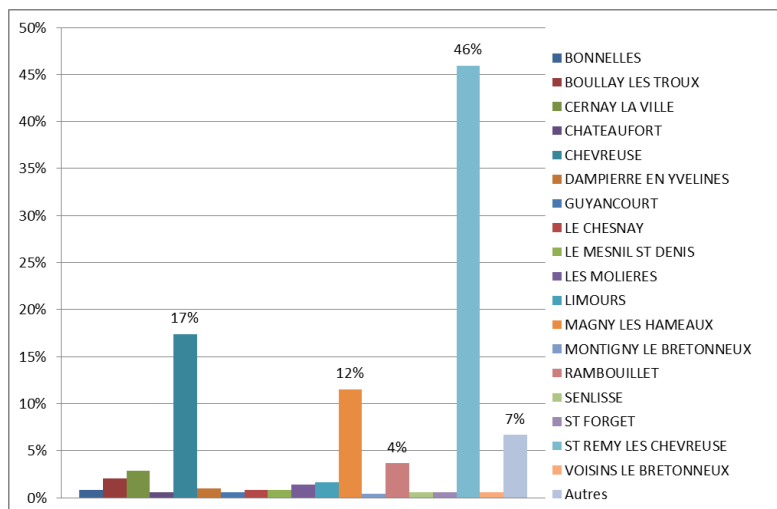
L'usage du vélo est quant à lui minoritaire et ne touche très probablement que Saint-Rémy-lès-Chevreuse et ses proches communes.



L'analyse des communes d'origines des usagers permet de séparer deux types de comportement :

- Une partie minoritaire des rabatants provenant de communes assez éloignées (plus de 10min en voiture), qui représente environ 18% des 1770 entrants à la période enquêtée ;
- Une partie plus importante de rabatants provenant de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et ses communes limitrophes, Chevreuse et Magny-les-Hameaux, qui émettent à elles trois 75% des rabatants vers la gare.

Les 7% de rabatants restants ont des comportements plus anecdotiques peu révélateurs d'une tendance commune.



Au final, il en ressort que le pôle est à la fois :

- un pôle de rabattement longue distance avec un usage assez important des modes motorisés ;
- une gare de proximité mais peu de rabattement vélo.

5.1.3 Le rabattement à longue distance

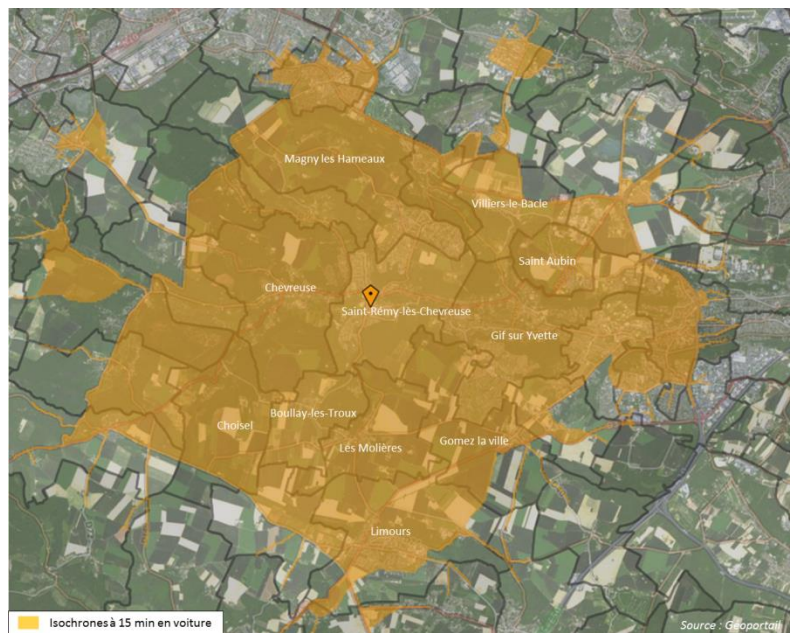
Dans un premier temps, nous focaliserons l'analyse du rabattement sur les usagers provenant des communes les plus lointaines, qui utilisent principalement les modes motorisés, adaptés à ce type de trajet.

Afin de comprendre dans quelles conditions ces usagers se rendent à la gare, il est important de déterminer précisément d'où viennent ces usagers et d'en déduire l'aire d'influence de la gare à cette échelle « longue distance ».

Par hypothèse mais aussi par l'analyse des communes d'origines, nous pouvons estimer qu'au-delà de 15 minutes de trajet en voiture, les usagers ne viennent plus se rabattre en gare pour changer de mode.

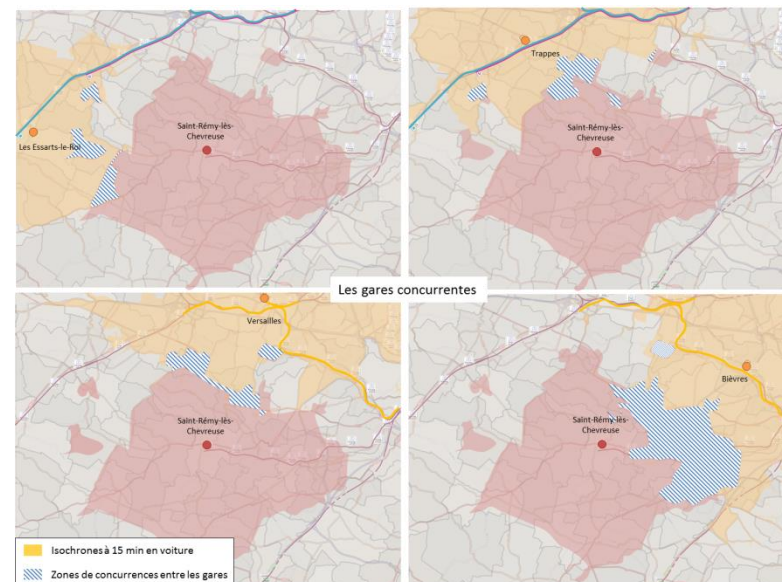
Ce temps de trajet peut paraître court, surtout pour une gare terminus sensée avoir une attractivité forte. Pourtant, la majorité des destinations est tournée vers Paris (35% des destinations vers Paris Intramuros et 40% vers sa proche banlieue) impliquant un temps de trajet en train long et donc le rabattement vers la gare ne peut pas représenter une part importante du trajet.

Nous étudions ainsi une aire d'influence supposée qui correspond à l'aire que l'on peut atteindre depuis la gare en moins de 15 minutes. Cette aire est représentée sur la carte ci-après :



Aire qu'il est possible d'atteindre en moins de 15 minutes en voiture, depuis la gare

Seulement, il faut également prendre en compte la concurrence des autres gares du secteur qui sont susceptibles d'attirer une certaine partie des usagers présents dans ce secteur d'influence. Nous identifions donc les chevauchements des isochrones à 15 min en voiture, depuis les principales gares du secteur :



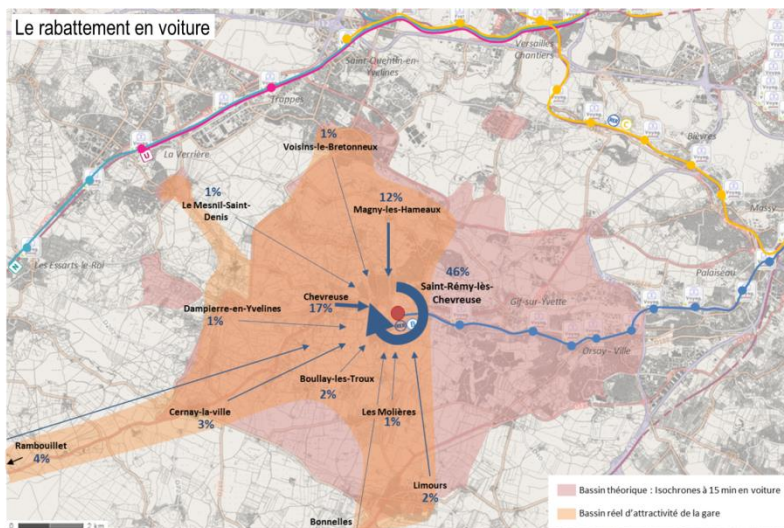
Aires d'influence des gares concurrentes aux alentours

Ainsi, si la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse ne semble pas trop concurrencée par les gares à l'ouest et au nord, les gares du RER C et du RER B à l'Est sont, logiquement, davantage attractives car plus proches. Les usagers des communes de Gif-sur-Yvette, Saint-Aubin et Villiers-le-Bac par exemple, ne se reporteront probablement pas sur la gare de Saint-Rémy.

La comparaison de ce bassin réel avec le bassin théorique précédent est intéressante car elle met en évidence deux phénomènes :

- La portée du bassin réel est équivalente à celle du bassin théorique (15min en VP) et est relativement importante, ce qui est en accord avec le statut de terminus de la gare ;
- Le bassin est fortement tourné vers l'ouest et très peu étendu à l'est. Ceci reflète la concurrence des autres gares (celles de la ligne B notamment) qui limitent l'attractivité de la gare à l'est.

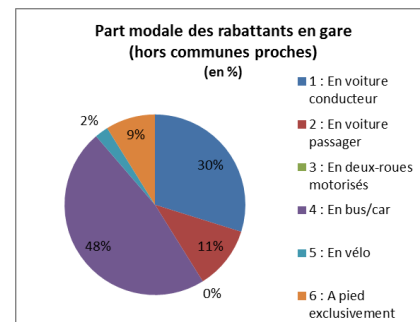
Au final, le bassin théorique est tout à fait corrélé avec le bassin réel ce qui confirme que la portée du bassin de la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse n'excède pas l'isochrone à 15 min en voiture.



Confrontation des bassins d'attractivité théorique et réel de la gare de Saint-Rémy-Lès-Chevreuse

En effet, comme évoqué précédemment, les rabattants à « longue distance » représentent uniquement 18% des usagers de la gare à la période de pointe du matin, soit environ 320 rabattants.

Les modes de rabattement utilisés par ces usagers provenant de communes éloignées sont intéressants à étudier. En effet, malgré son statut de pôle d'accès au réseau ferré, dont le rabattement se fait en principe majoritairement en voiture, le premier mode utilisé pour le rabattement longue distance vers la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse est le bus (48%).



> Ce qu'il faut faire :

Prendre en compte les comportements de rabattement pour dimensionner les espaces dédiés aux différents modes

La voiture est le deuxième mode utilisé par les rabattants « longue distance » avec 41% dont une partie importante de passagers déposés (11%).

Les modes actifs sont bien sur très peu utilisés au-delà de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et des communes limitrophes car les distances deviennent rédhibitoires.

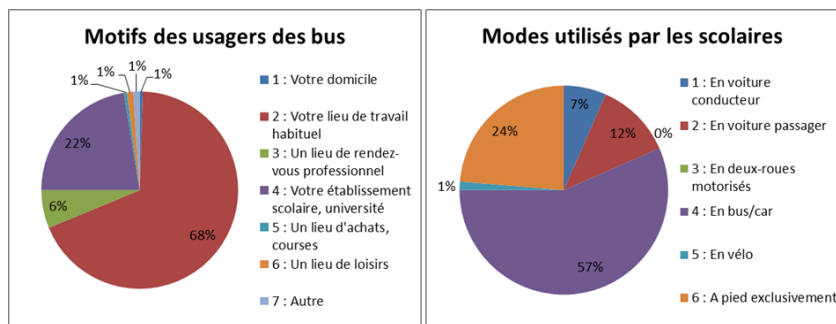
Outre les conditions d'accessibilité par le mode bus, que nous étudierons dans la suite du diagnostic, nous proposons dès à présent des éléments de réponse pour comprendre cet usage majoritaire des bus.

Dans un premier temps, l'analyse du réseau bus sur le territoire de Saint-Rémy-lès-Chevreuse (cf carte ci-contre), montre :

- un rabattement correct vers le pôle gare avec 11 lignes en rabattement dont 9 en terminus à la gare ;
- une bonne couverture du bassin réel par les lignes du réseau.

Ainsi, la forte utilisation du mode est d'abord expliquée par un réseau de bus relativement performant et concurrentiel face à la voiture.

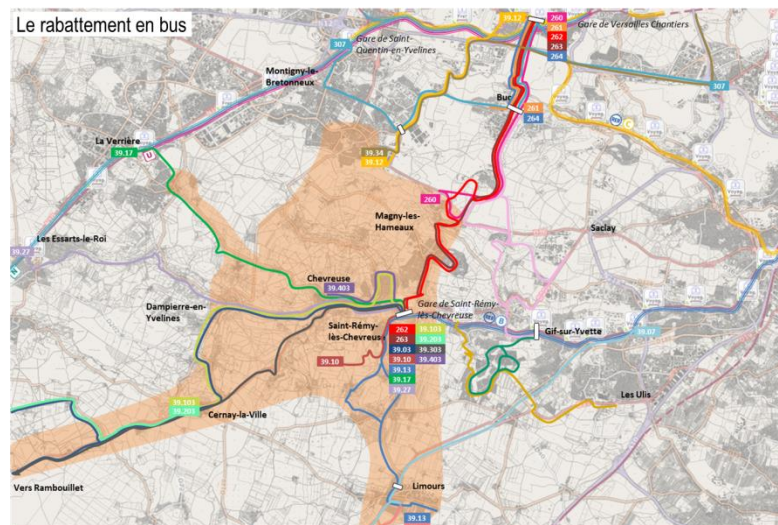
L'analyse des motifs de déplacement va préciser le type d'usager utilisant le bus. Si les scolaires utilisent en majorité le bus (à 57%), ils ne sont finalement pas les utilisateurs principaux du mode. En effet, ils ne représentent que 22% des usagers des bus alors que les travailleurs eux en représentent les 3/4.



On en conclue qu'il existe une concurrence entre le bus et voiture sur les trajets de longue distance. Nos propositions d'aménagement et surtout de modification de l'offre de stationnement devront respecter cet équilibre entre les modes motorisés, afin de maintenir cet usage important des bus.

En outre, le dimensionnement des espaces dédiés au mode bus sur ce pôle va être un point clé à ne surtout pas négliger puisqu'il s'agit finalement du premier mode utilisé pour les rabattements de longue distance.

Il va être indispensable d'anticiper les évolutions de la fréquentation de ce mode, comme des autres, afin de proposer des fonctionnalités en accord avec celles-ci. Le territoire est particulièrement sujet à cette problématique compte tenu des changements très importants à venir.



Confrontation du bassin d'attractivité réel de la gare de Saint-Rémy-Lès-Chevreuse avec la couverture du réseau de bus

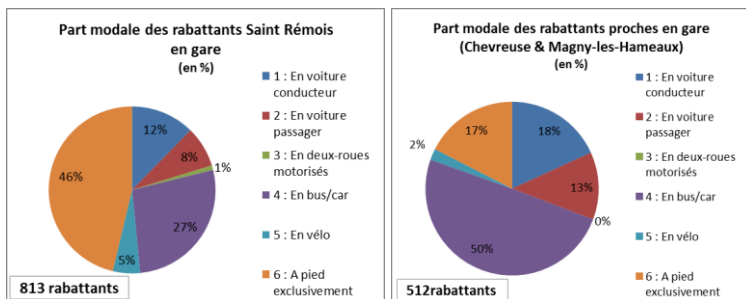
5.1.4 Le rabattement à courte distance

La gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse est une gare aussi une gare de proximité. Le poids des rabattements de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et des communes limitrophes est majoritaire. Sur les 1770 entrants en gare à la période de pointe du matin relevé (6h – 9h30), ils proviennent :

- À 46% de Saint-Rémy-lès-Chevreuse ;
- À 17% de Chevreuse ;
- À 12% de Magny-lès-Hameaux ;

Ainsi, malgré un étalement important, lorsque l'on tient compte du nombre de rabatants émis, le bassin est fortement resserré autour de la commune centre.

Une des explications de cette forte concentration des rabatants à l'échelle locale est le fort usage des modes actifs à l'échelle locale. En effet, **46% des Saint-Rémois se rendent à la gare à pied**, mais seulement **5% s'y rendent en vélo** (cf graphique de gauche).

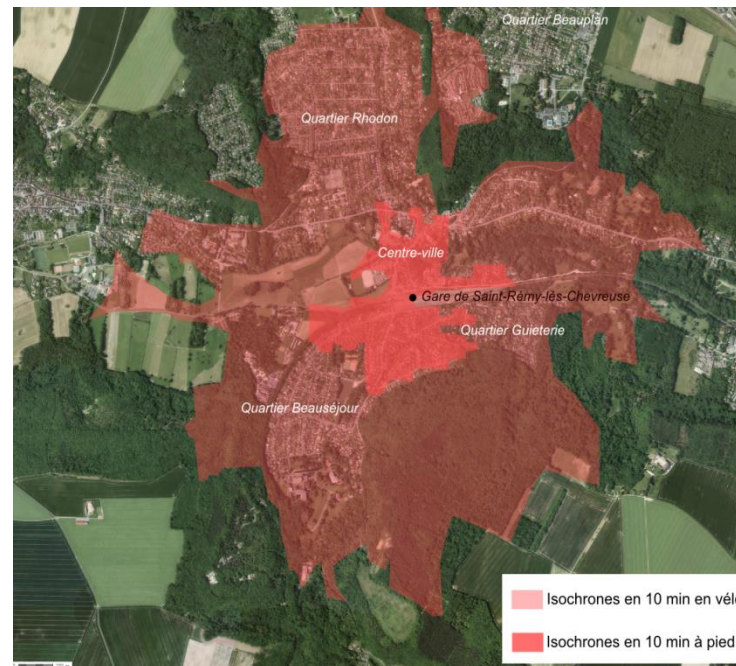


L'usage des modes des rabatants de Magny-les-Hameaux et Chevreuse se rapproche plus de l'usage longue distance avec un usage majoritaire des bus (50%) et de la voiture (30%). Néanmoins, ils sont quelques-uns à venir à la gare en modes actifs (17% à pied) (cf graphique de droite).

Malgré le fait que 75% de la demande se situe à moins de 5 minutes en voiture, l'usage du mode est finalement assez faible par rapport au nombre d'entrants en gare.

L'analyse de l'aire d'attractivité des modes actifs explique que l'usage des modes actifs soit presque uniquement réservé aux Saint-Rémois.

En effet, d'après la carte ci-dessous, seule la partie Est de Chevreuse est accessible en moins de 10min en vélo depuis la gare. Magny-les-Hameaux est trop éloignée pour que le rabattement vers la gare soit possible en modes actifs.



L'aire d'attractivité de la gare pour les modes actifs

En revanche, la majorité de la commune de Saint-Rémy-lès-Chevreuse est incluse dans l'isochrone 10min en vélo. Il semble donc y avoir un potentiel d'augmentation du rabattement en vélo de la part des Saint-Rémois puisque la part modale actuelle n'est que de 5% par ce mode.

A noter que le relief important sur l'ensemble du secteur est un frein non négligeable à l'usage de ce mode.

> Ce qu'il faut faire :
Maintenir voir augmenter la part modale à pied & augmenter la part modale en vélo

5.2 La demande de stationnement

5.2.1 L'enquête occupation-rotation

Pour analyser spécifiquement la consommation du stationnement autour de la gare, une enquête d'occupation-rotation a été réalisée afin de compléter les résultats de l'enquête en gare et d'avoir un aperçu de la pression sur le stationnement autour de la gare.

Cette enquête vise à relever l'offre publique disponible à proximité du pôle (un périmètre de 500m autour du pôle a été défini), la réglementation de cette offre et l'occupation des places au fil de la journée.

En fonction du temps d'utilisation d'une place par une voiture unique, il est possible d'en déduire le motif. Par exemple, une place occupée de 8h à 18h à proximité de la gare a de forte probabilité d'être liée à un rabatant qui laisse son véhicule pour prendre le train, aller travailler et revenir le soir.

On distinguera quatre typologies de « comportement » de stationnement :

- Courte durée : stationnement d'une durée <2h ;
- Moyenne durée : stationnement d'une durée comprise entre 2h et 4h ;
- Longue durée : stationnement d'une durée >4h ;
- Ventouse : le même véhicule est présent à la fois au premier passage des enquêteurs à 6h et à leur dernier passage à 20h.

Cette enquête a également été réalisée le 16 juin 2016 afin de pouvoir recouper les résultats des deux enquêtes de manière plus fiable, seulement cette dernière s'est déroulée sur toute la journée de 6h à 20h.

5.2.2 L'offre de stationnement

L'offre de stationnement voiture est conséquente puisqu'elle représente 864 places autour de la gare réparties comme suit :

- 557 sont situées dans les parkings publics payants ;
- 307 places sont situées sur voirie dont la grande majorité en zone bleue.

Parmi les 557 places dans les parkings, 444 sont regroupées au sein de quatre parkings à moins de 5 min de la gare :

- Les deux parkings de la gare (90 places) ;
- Le parking du marché et de l'espace Jean Racine (176 places) ;
- Le parking du stade (178 places).

Les parkings du centre-ville sont également accessibles depuis la gare en moins de 10 min ce qui augmente l'offre potentielle supplémentaire pour les rabatants.

5.2.3 L'usage actuel du stationnement tous usagers confondus

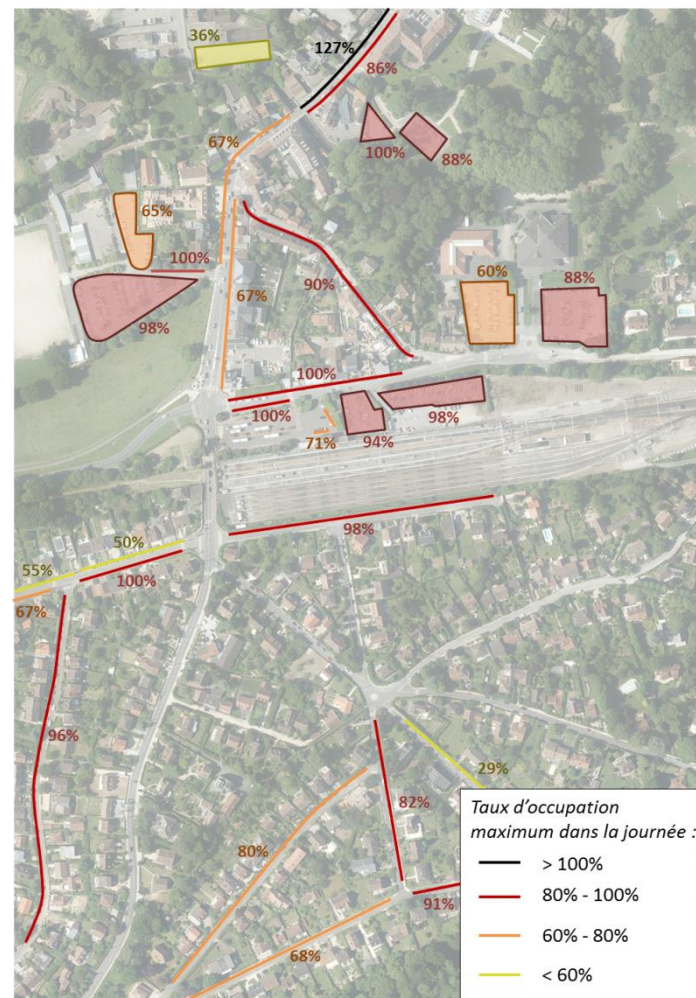
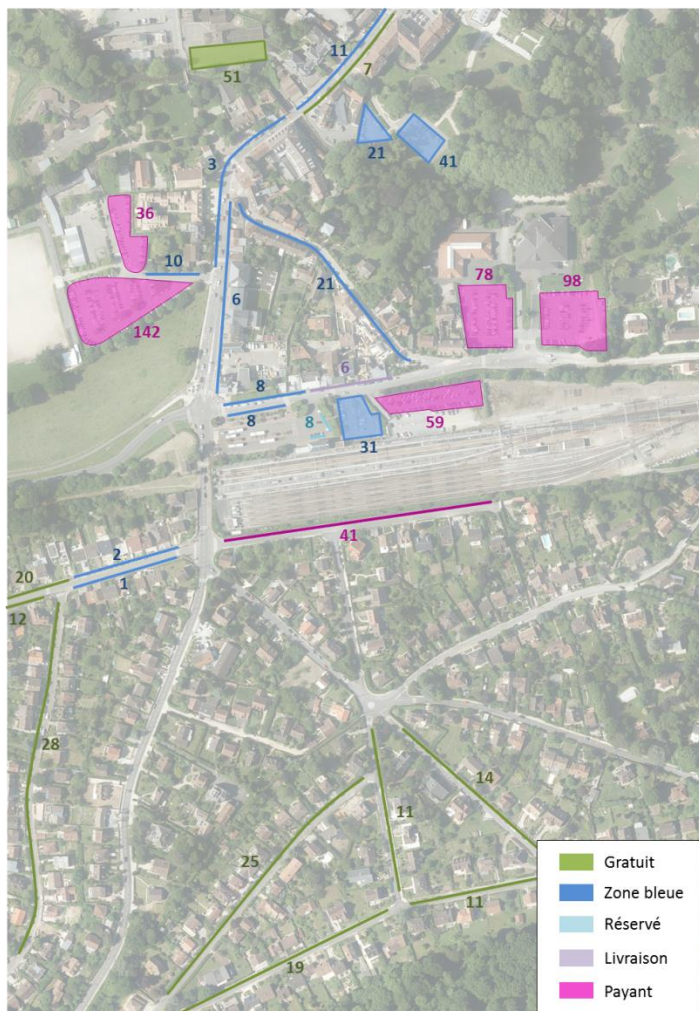
A midi, qui correspond au moment le plus critique de la journée, l'ensemble des places sur le secteur enquêté est **occupé à 78% soit 676 véhicules stationnés**. L'occupation sur les parkings est supérieure avec un **taux d'occupation de 86% soit 480 véhicules stationnés**. Ces taux sont élevés puisqu'on estime qu'à partir de 80% d'occupation, les usagers éprouvent des difficultés à trouver une place libre.

La situation est particulièrement critique aux abords de la gare où l'on trouve des taux d'occupation proche de 100%.

La répartition des typologies d'usage à midi est la suivante :

- Courte durée : 102 usagers ;
- Longue durée : 442 usagers ;
- Ventouse : 139 usagers.

Comme précisé ci-avant, on estime que les rabatants se rapprochent du profil « longue durée ». Il s'agit donc d'estimer combien parmi les 442 usagers longue durée sont des rabatants utilisant la gare.



5.2.4 L'usage du stationnement par les rabattants uniquement

Le croisement des résultats **des enquêtes occupation-rotation et rabattement en gare** permet de quantifier l'impact des rabattants uniquement, sur le stationnement, pour en déduire le dimensionnement du besoin en stationnement des rabattants.

La période dimensionnante pour les usagers de la gare utilisant la voiture est située à midi. En effet, elle représente le moment dans la journée où l'on atteint un pic de fréquentation de la demande de rabattement.

D'après l'enquête de rabattement, ou l'on interroge les usagers sur la durée de stationnement en fonction de l'horaire d'arrivée, les usagers en voiture arrivant à la gare ce cumulent jusqu'à midi ou on ne compte presque que des arrivées.

Entre 12h et 14h, on obtient 6% d'usagers arrivant et 12% d'usagers repartant. C'est donc la période charnière conjuguant les premiers départs et les dernières arrivées. Durant les périodes suivantes, on trouvera plus d'usagers quittant la gare que d'usagers y entrant.

Ainsi, pour dimensionner le besoin de places réservées aux rabattants, on ajoute :

- 51% de la demande journalière entre 6h et 9h30 ;
- 8% de la demande journalière entre 9h30 et 12h.

Au total, on obtient au maximum 59% soit 2030 usagers.

	ROISSY MITRY-CLAYE	TOTAL	%
06h00-09h30	1 770	1 770	51%
09h30-12h00	289	289	8%
12h00-14h00	195	195	6%
14h00-16h30	244	244	7%
16h30-20h00	706	706	20%
20h00-23h00	240	240	7%
TOTAL	3 444	3 444	100%

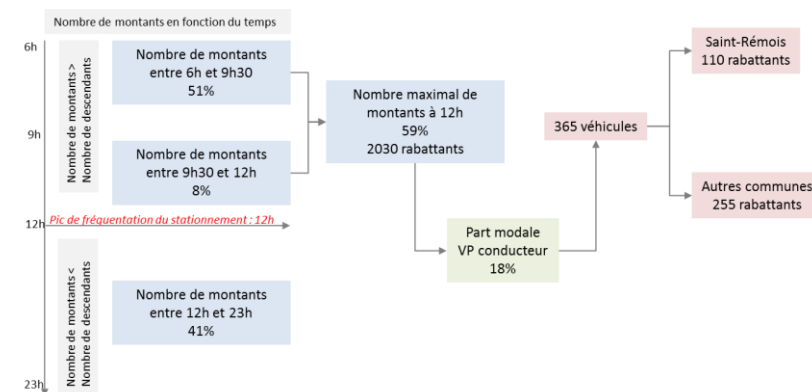
Répartition au fil de la journée du nombre d'entrants à Saint-Rémy-lès-Chevreuse - Enquête RATP

En appliquant la part modale véhicule conducteur issue de l'enquête interview soit 18%, on obtient **365 véhicules stationnés à midi pour le besoin de rabattement ce qui représente un maximum sur la journée.**

En suivant le profil des usagers de la gare, d'après l'enquête de rabattement, 30% de ses usagers sont des Saint-Rémois.

Si 365 véhicules stationnent **à midi pour le besoin de rabattement cela représente 83% de la demande en stationnement « longue durée »** (442 usagers) relevé lors de l'enquête occupation.

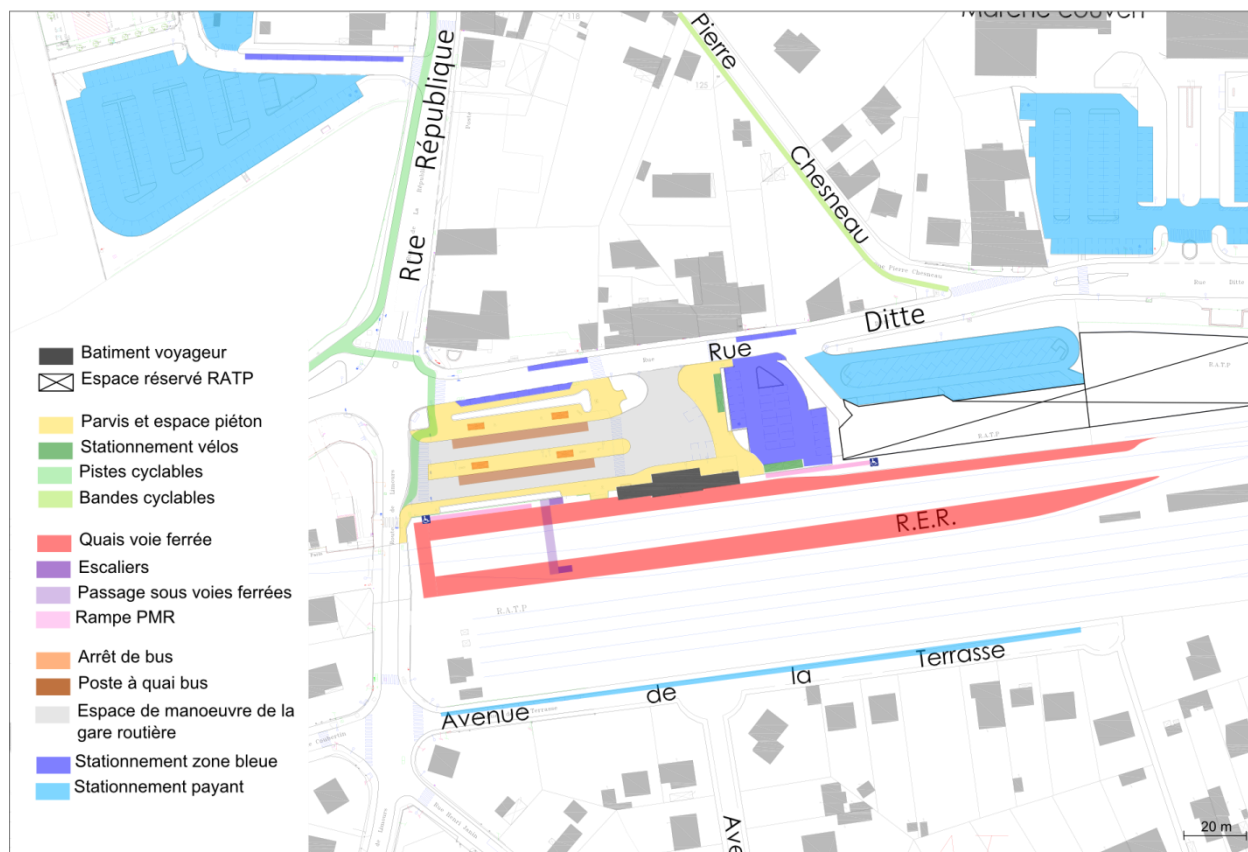
Au final, sur 365 véhicules stationnés pour le besoin de rabattement, 110 sont Saint-Rémois et 255 véhicules viennent de l'extérieur de la ville.



Récapitulatif de la démarche du calcul du besoin en stationnement réservé aux rabattants

6 Analyse du fonctionnement du pôle

6.1 Les espaces dédiés aux différentes fonctions au sein du pôle



6.1.1 Le parvis

La dépose-minute

Aucun espace au sein du pôle n'est dédié aujourd'hui à la dépose-minute. Les usagers utilisent le parvis, dont l'accès est normalement interdit aux voitures et réservé aux taxis et aux bus, pour effectuer leur dépose et reprise. Le parking 1h30 le plus proche du BV est également utilisé pour effectuer de la dépose minute.

Stationnement réservé RATP

Trois places de stationnement réservées aux agents de la RATP sont prévues juste devant le bâtiment gare. Ce positionnement optimal n'est pas justifié par rapport à l'usage pendulaire qui en est fait.

Les taxis

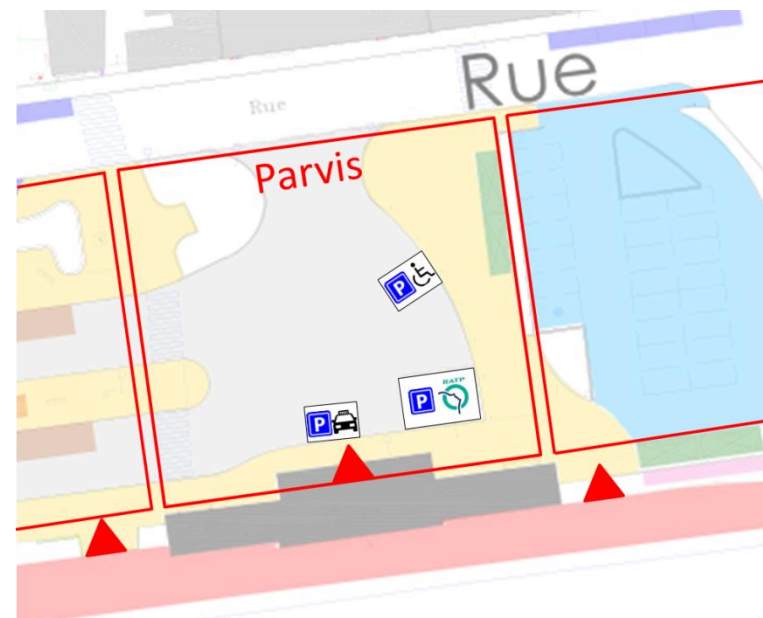
Une place de stationnement en face du BV est prévue pour les taxis. L'emplacement est optimal mais est parfois utilisé par la dépose-minute des usagers. Le circuit de dépose-reprise prévu pour les taxis n'est pas lisible ou n'existe pas ce qui peut engendrer de la gêne avec la circulation des bus.

Stationnement réservé aux PMR

Une place est réservée pour les personnes à mobilité réduite. Elle est positionnée proche du bâtiment gare et permet un itinéraire facilité et répondant aux normes PMR.

> Ce qu'il faut faire :

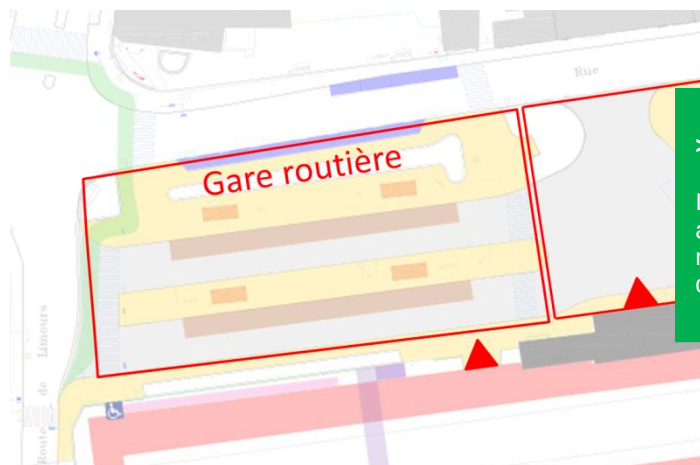
Retrouver au sein du projet l'ensemble des fonctionnalités indispensables aujourd'hui



-  Stationnement réservé PMR
-  Stationnement réservé RATP
-  Dépose Taxi
-  Espace de circulation piétonne
-  Stationnement vélo
-  Bâtiment voyageur
-  Espace de circulation gare routière

6.1.2 La gare routière

Le fonctionnement général de la gare routière est décrit par le schéma ci-dessous :



- Postes à quai bus
- Arrêts de bus
- Espace de circulation piétonne
- Piste cyclable
- Bâtiment voyageur
- Espace de circulation gare routière

Schéma du fonctionnement actuel de la gare routière

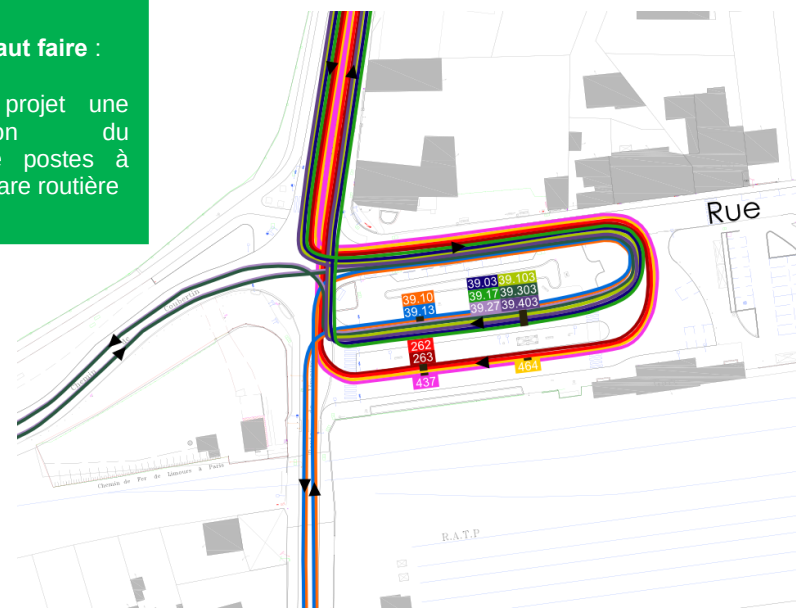
Les bus entrent dans la gare par la rue Ditté, directement sur le parvis de la gare et ressortent directement dans le carrefour « Ditté x rue de la République ».

La gare routière est composée de 4 postes à quais répartis sur deux rangées de 45m environ.

Le dimensionnement du nombre de poste à quai par rapport au nombre de ligne est suffisant d'après l'exploitant mais empêche ponctuellement la reprise sur les quais (en hyper-pointe). Le retournement se fait directement à l'entrée en gare, en face de la gare routière ce qui donne un climat très routier dès la sortie du BV.

> Ce qu'il faut faire :

Intégrer au projet une augmentation du nombre de postes à quai de la gare routière



La gestion des nombreuses lignes de bus sur les quais de dépose-reprise-régulation

L'accumulation des bus en régulation au sein de la gare routière complique les manœuvres des conducteurs et crée un masque visuel vers le paysage lointain de la Vallée de Chevreuse.

6.1.3 Les parkings de la gare

De manière générale, les rôles des différents parkings publics ne sont pas clairement définis car leurs tarifications ne varient pas suffisamment et ne sont pas toujours opportunes.

Cette absence de hiérarchisation est particulièrement gênante concernant les parkings de la gare. En effet, il n'y a pas véritablement de parking relais identifié et réservé uniquement à cet usage et les parkings les plus proches de la gare se voient également occupés par tous types d'usages (résidents, villes, commerces...) alors qu'ils devraient logiquement être consacrés aux usagers de la gare.

On note également que les espaces au sein des parkings ne sont pas optimisés dans la mesure où le ratio espace total / espace de stationnement est élevé. Cela souligne que les espaces de circulation sont surdimensionnés et qu'un gain de place est possible en aménageant différemment les parkings. La multiplication de petits parkings explique aussi la part trop importante des espaces de circulation (particulièrement vrai pour les parkings à proximité de la gare).

> Ce qu'il faut faire :

Dissocier les usages du stationnement & simplifier les circuits d'accès au pôle

- Parkings
- Espace de circulation piétonne
- Stationnement vélo
- Bâtiment voyageur
- Sens de circulation

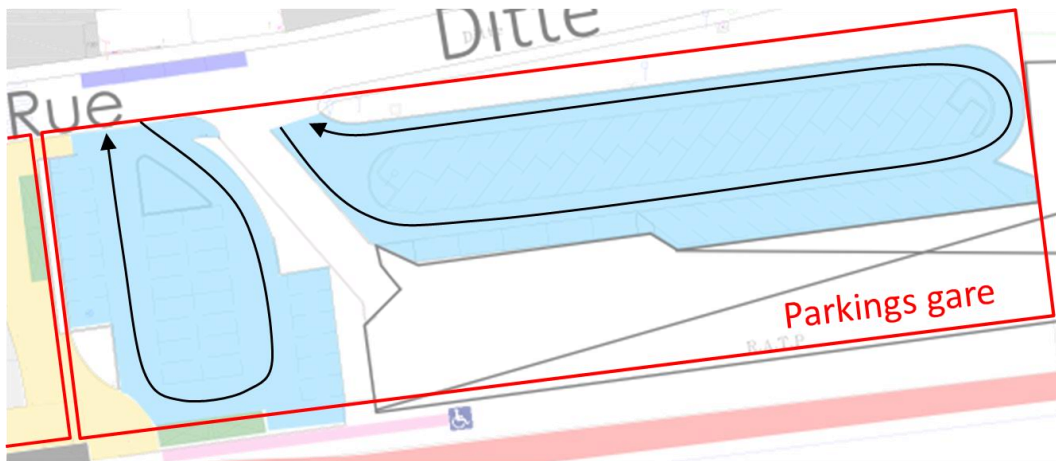
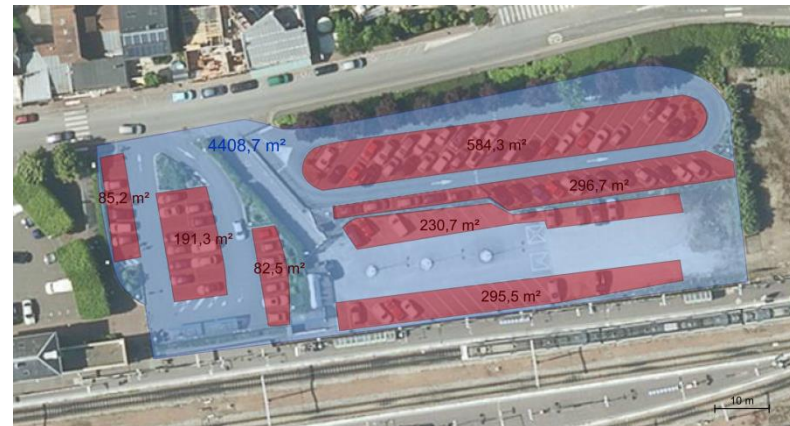


Schéma du fonctionnement actuel des parkings de la gare

Le ratio espace total / espace de stationnement est par exemple d'environ 2,5 sur les parkings gares, alors que le même ratio sur le parking du stade, dont l'espace est davantage optimisé, se rapproche de 2.



Répartition de l'espace sur les parkings de la gare et le parking RATP

6.1.4 Le bâtiment voyageur et les quais du RER B

Le bâtiment voyageur (BV) propose un guichet et une borne Navigo pour l'achat des titres de transport et les informations générales. Des toilettes publiques sont à l'extérieur (à gauche de la sortie Ouest).

La capacité d'accueil du bâtiment voyageur est assez faible mais semble suffisante pour répondre à l'affluence aux heures de pointe.

Les entrées et sorties (deux accès directs aux quais et un accès par le bâtiment voyageur) semblent correctement dimensionnées puisqu'on ne note pas de congestion piétonne lors de l'arrivée d'un RER en gare.

Les accès aux quais se font comme suit :

- L'accès au quai 1 est très direct via les deux entrées/sorties et le BV. Deux rampes de chaque côté permettent un accès PMR ;
- L'accès au quai 2 est possible par un passage sous-terrain, proche de la sortie ouest (la plus empruntée) et un cheminement en bout de quai 1 qui oblige un détour. Seul le passage au bout du quai 1 est accessible PMR mais la rampe ouest y mène directement.

Au final, le confort est satisfaisant mais l'accès aux quais n'est pas direct pour une partie importante des rabatants qui proviennent du sud de la

commune, qui doivent contourner les voies ferrées pour accéder aux quais côté BV.

L'opportunité de créer un accès direct aux quais au sud est donc démontrée puisqu'il simplifierait grandement le cheminement vers les quais.



Accès au quai 2 par un sous-terrain ou un passage en bout de quai



Flux sortant du RER et se dirigeant vers le Sud de la commune

> Ce qu'il faut faire :

Créer un accès supplémentaire aux quais pour simplifier les cheminements



Schéma du bâtiment voyageur et des accès aux quais

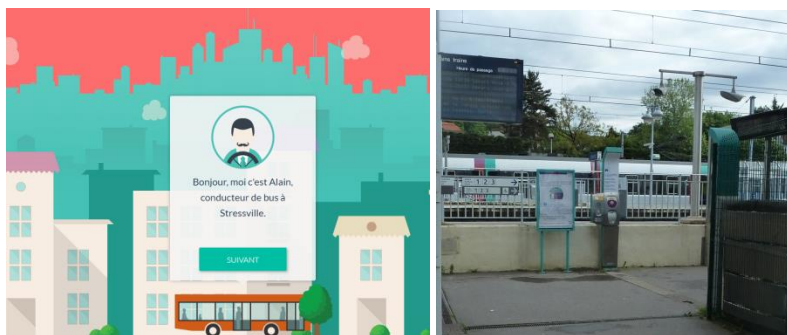
- Quais voies ferrées
- Rampe PMR
- Passage sous voies ferrées
- Escalier
- Bâtiment voyageur
- Itinéraires piétons d'accès aux quais
- Itinéraires PMR d'accès aux quais

6.2 L'information voyageur

Si l'information voyageur est satisfaisante dans les trains, elle est très sommaire concernant le réseau bus et les modalités de correspondances d'un mode à l'autre. Le manque d'affichage et d'information aux conducteurs des bus quant aux arrivées des RER empêche par exemple certaines correspondances.

Les bus ne disposent pas de SAEIV (Systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs) permettant un déploiement facilité d'une information voyageur de qualité, en temps réel. Néanmoins, d'autres systèmes peuvent être déployés à moindre coût pour améliorer cette information voyageur (Ex : Système Zen bus).

L'information touristique est également très sommaire malgré l'entrée dans un parc naturel protégé.



> Ce qu'il faut faire :

Intégrer un système d'information voyageur & une signalétique adaptée (quotidien & tourisme)

L'information voyageur dédiée aux automobilistes à l'approche de la gare est également perfectible. En effet, la gare est assez mal indiquée, les panneaux sont peu visibles, notamment lorsqu'on emprunte la RD938 depuis le nord comme le sud.



Un manque de signalisation indiquant clairement la gare

De plus, la gare est masquée jusqu'au dernier moment depuis le nord par la RD9358 ce qui ne facilite pas l'orientation des usagers.

De même, les poches de stationnement sont mal indiquées et n'incitent pas la concentration des rabatants sur un parking ou un ensemble de parking défini.

6.3 Le développement des nouvelles mobilités

Les nouvelles mobilités sont aujourd'hui très peu développées au sein du territoire. Pourtant, la volonté des acteurs du territoire de s'orienter vers ce domaine est forte et des premiers projets émergent.

C'est le cas du projet d'écomobilité porté par la Communauté de Commune de la Haute Vallée de la Chevreuse (CCHVC), qui prévoit une expérimentation de 2 ans sur le développement de 16 bornes de recharge de voitures électriques et 16 voitures électriques en autopartage sur la communauté de commune. Trois bornes associées à trois véhicules électriques seront possiblement déployées à Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

D'autres solutions d'autopartage pourront aussi être étudiées et développées :

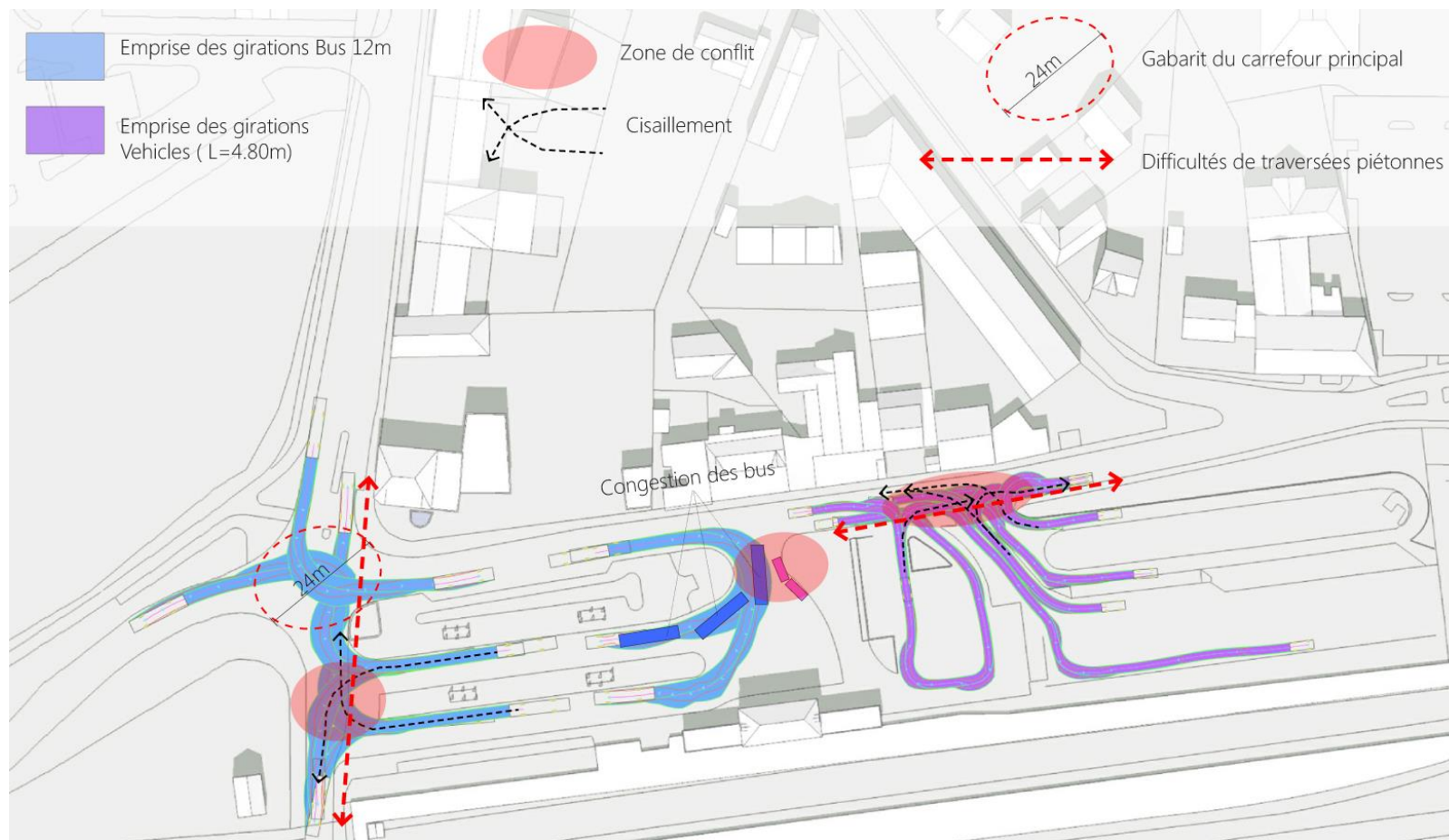
- Développer la solution "clé en main" proposée par le spécialiste Mopeasy, récemment devenu Clem'.
- organiser l'autostop, très utilisé dans la région, au-delà de la simple dépose.
- Développer une plateforme de covoiturage

> Ce qu'il faut faire :

Intégrer de nouvelles solutions de mobilité au plus près de la gare et leur dédier des espaces clairement définis



6.4 Les conflits d'usage au sein du pôle



Les difficultés de girations entraînent des conflits entre les modes

6.4.1 Conflits entre modes motorisés

Le circuit des bus en entrée et sortie de la gare routière génère deux conflits avec les voitures :

- L'entrée dans la gare routière depuis la rue Ditte est parfois compliquée du fait des stationnements gênants conjugués aux girations difficiles en ce point (cf schéma bilan page précédente). En règle générale, la présence de voitures dans la gare routière complique les manœuvres des bus.
- La sortie de la gare routière par l'avenue de la République pose des problèmes d'insertion des bus au sein du carrefour. En effet, pour faciliter les girations, les voies de sorties se croisent en créant du cisaillement. De plus, l'insertion d'un cycle réservé aux bus, par boucle de détection, pénalise l'écoulement des voitures au carrefour. Ce système en sortie peut générer des retards alors même que la course n'a pas débuté. S'en suit pour certaines lignes des problèmes de correspondance entre RER B et RER C.

La rue Ditte est également très étroite ce qui gêne la circulation des bus.

6.4.2 Conflits avec les modes actifs

Pour rejoindre la gare routière, l'accès ouest est très direct (moins de 20m). Les autres accès sont également très proches et permettent des correspondances facilitées. En revanche, la dépose des bus vers le RER B ne se fait pas du bon côté, ce qui pousse les bus à faire leur dépose à l'entrée en gare routière, sur le parvis et non sur leur quai d'où des conditions de dépose peu qualitatives et sécuritaires (cf photos ci-contre).



Des conditions de dépose non réglementaires



Vu depuis la sortie ouest – accès aux quais de dépose-reprise

La circulation des modes actifs est particulièrement contrainte à deux endroits à proximité du pôle :

- La traversée nord/sud du carrefour « Rue de la République x Rue Ditte » n'est pas optimale puisque les piétons et les vélos doivent traverser trois axes de circulation : les deux voies de sorties des bus de la gare routière et la voie double sens rue Ditte.
- La traversée des deux sorties des parkings de la gare rue Ditte, côté parkings, qui n'est ni sécurisée par des passages piétons, ni accessible aux PMR.

> Ce qu'il faut faire :

Repenser les espaces dédiés à chaque fonction pour limiter les conflits entre modes

7 Synthèse du diagnostic et enjeux

7.1 Le contexte géographique & la perception urbaine du site

- La gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse s'inscrit dans un environnement naturel riche : la Vallée de Chevreuse. Pourtant, malgré l'omniprésence du végétal autour de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, la perception du grand paysage n'est pas immédiate depuis le pôle gare.

Il faudrait donc organiser le pôle autour du végétal ; ouvrir des vues sur la vallée et le grand paysage.

- Le territoire d'implantation de la gare est également marqué par de fortes variations de la topographie. Même à proximité immédiate du pôle la présence de pentes est prononcée. Cette situation rend plus difficile l'accessibilité au site et pourrait limiter l'accès au site en mode actif et l'accessibilité PMR.

Il est donc souhaitable de développer des solutions de déplacement adaptées à cette topographie contraignante, de repositionner les espaces fonctionnels en fonction de la topographie et de créer des aménagements et des services tenant compte de la pente.

- La ville de Saint-Rémy-lès-Chevreuse s'est développée avec un centre composite, constitué de plusieurs espaces publics dispersés. Dans cette organisation les liens entre les différentes centralités deviennent aussi importants que les centralités elles-mêmes. Le quartier de la gare est déjà marqué par la vie urbaine et les commerces. Le pôle gare est une véritable porte d'entrée au centre urbain de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et à une plus

grande échelle, celle du territoire, la gare est une porte d'entrée dans la ville.

Dans ce contexte il s'agira de gommer l'effet de coupure Nord /Sud et marquer l'entrée du centre-ville dans le projet. Il s'agira également d'améliorer les liens entre centralités en mode actif pour améliorer l'accessibilité au pôle et de confirmer le rôle de centralité urbaine du pôle gare et le lier davantage aux autres polarités de la commune

- Le pôle reste constitué d'espaces fonctionnels sans véritable espace public avec une place prépondérante donnée aux modes motorisés.

Il s'agira de profiter de l'opportunité d'avoir peu de propriétaire foncier pour repenser entièrement l'espace du pôle gare en créant un aménagement ouvert intégrant des besoins fonctionnels connectés. Il s'agira également de limiter la place de la voiture et redonner une place importante aux piétons en rééquilibrant les espaces alloués aux différents modes.

7.2 L'usage du site : Un pôle d'accès au réseau ferré ?

- Le bassin de déplacement longue distance à l'Est est bien couvert par les transports en commun. Le rabattement longue distance (18%) et relativement peu important mais il s'effectue très largement en modes motorisés. Cependant les transports en commun représentent le mode le plus important des modes motorisés. La gare à cependant un usage de proximité très marqué, 75% de la demande se situe à moins de 5 minutes en voiture. L'évolution du territoire (plateau de Saclay et L 18) devrait engendrer une augmentation de la demande à terme.

Il s'agira d'intégrer au projet une augmentation du besoin de rabattement avec un impact sur la gare routière et le stationnement. S'agissant des modes doux, il s'agira de maintenir voir augmenter la part modale à pied et augmenter la part modale en vélo.

7.3 Une accessibilité «optimum» pour chaque mode ?

7.3.1 Par modes

- Une continuité des modes actifs n'est pas toujours assurée.

Il s'agira d'améliorer les liens entre centralité en mode actif pour améliorer l'accessibilité au pôle et d'intégrer un accès sud.

- S'agissant des modes motorisés, les circuits d'accès au pôle sont perfectibles. La réglementation du stationnement permet tous les usages (Ville & Pôle) ce qui crée des conflits entre besoin et ne permet pas une bonne accessibilité au pôle par la voiture.

Il s'agira de simplifier les circuits d'accès au pôle et de dissocier les usages du stationnement.

Le développement de nouvelles mobilités, déjà engagé par certains acteurs à travers le projet d'écomobilité de la CCHVC, reste pour le moment assez faible. Le potentiel de développement de ce segment est pourtant très important et sera à encourager dans ce projet de pôle.

Il s'agira d'accompagner les projets de développement des nouvelles mobilités, et d'en proposer de nouveaux, en incluant au sein du pôle des espaces dédiés à ces modes :

- Borne de recharge de voiture électrique ;
- Espace de covoiturage accompagné d'une plateforme de mise en relation des utilisateurs.

7.3.2 Les principaux conflits d'usage

- Le circuit des bus en entrée et sortie de la gare routière génère des conflits avec les voitures. L'organisation de la gare routière complexifie le fonctionnement du carrefour avec la RD938. Le sorties du parking sur le parvis sont en conflits avec les piétons. Les circulations piétonnes sont « tangentes » ce qui complexifie l'accès au bâtiment voyageur.

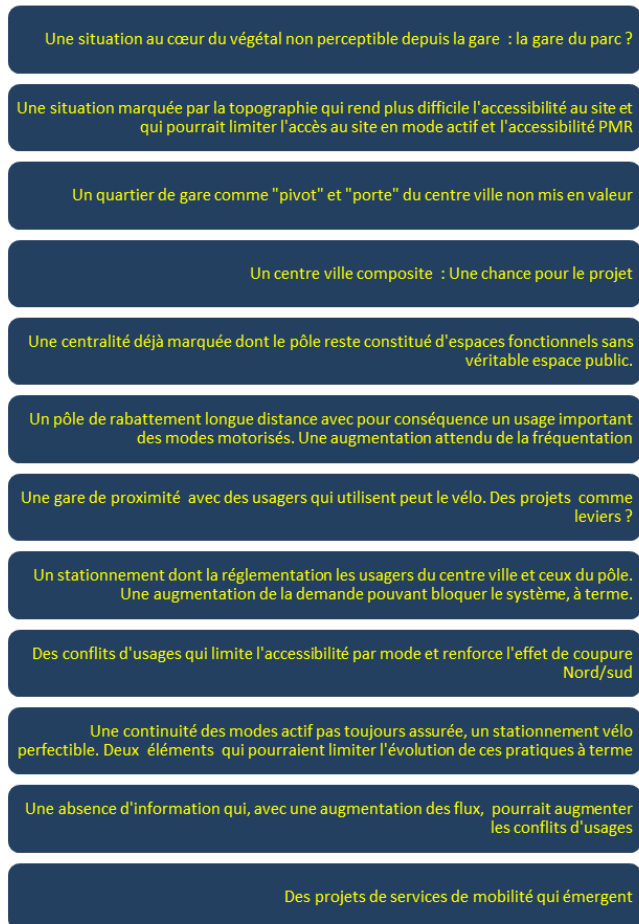
L'enjeu est de repenser les espaces dédiés à chaque fonction pour limiter les conflits d'usage et améliorer l'accessibilité au pôle.

- Une absence d'information qui, avec une augmentation des flux, pourrait augmenter les conflits d'usages.

Il faut donc intégrer un système d'information voyageur & une signalétique adaptée (quotidien & tourisme) et intégrer de nouvelles solutions de mobilité au plus près de la gare.

7.4 Les enjeux croisés

Ce qui existe ...



Ce qu'il faut faire ...



8 Elaboration d'un préprogramme d'intermodalité

8.1 Hypothèses de croissance de la demande

La croissance de la demande tous modes a été estimée à 19 % d'ici à 2030, lors de l'élaboration du schéma directeur du RER B par la SNCF.

Le dimensionnement des fonctionnalités que nous proposons sera réalisé à cet horizon 2030, en appliquant les 19% de croissance préconisés par la SNCF à chacun des modes.

A cette croissance tendancielle liée au développement du territoire, nous proposons des évolutions des parts modales d'après les résultats de nos analyses.

Nous prévoyons une augmentation de la part modale vélo de 2 points, liée aux projets de développement du mode à travers :

- La maison de l'écomobilité qui proposera entre autre, un service de location de vélos, électriques ou non ;
- L'aménagement cyclable de la Vélocénie qui offrira notamment une nouvelle connexion entre la gare et le quartier Beauséjour.

L'augmentation de la part modale piétonne devrait également augmenter légèrement suite à la piétonisation du parvis de la gare qui redonnera une certaine attractivité et assurera davantage de sécurité aux cheminements piétons. De même, une entrée supplémentaire au sud permettrait un accès direct aux quais pour tous les habitants des quartiers Guiterie et Beauséjour et pourrait influencer sur le choix du mode.

Ces augmentations devraient se faire par report modal de la voiture vers les modes actifs. Nous émettons l'hypothèse que suite au réaménagement de la gare routière et à l'amélioration des conditions d'intermodalité, la part modale des bus se maintient au niveau actuel.

Modes	Croissance « tendancielle »	Part modale actuelle		Part modale future
Voitures	+19% de la demande à l'horizon 2030	28,5%	↘	25,5%
2RM	+19% de la demande à l'horizon 2030	0,5%	→	0,5%
Bus	+19% de la demande à l'horizon 2030	38,9%	→	38,9%
Vélo	+19% de la demande à l'horizon 2030	3,6%	↗	5,6%
A pied	+19% de la demande à l'horizon 2030	28,5%	↗	29,5%

8.2 Objectifs et fonctions à assurer

Parmi les objectifs et fonctions à assurer nous proposons de détailler les trois principales fonctionnalités au sein du pôle que sont :

- Le déplacement de la gare routière coté est
- La création d'un parking dédié au rabattement ;
- La création d'un pôle dédié "vélo".

8.2.1 Création d'une zone végétale sur le parvis utilisant la pente naturelle pour ouvrir la vue vers la vallée. Suppression des masques visuels.

La zone végétale est plutôt situé à l'ouest ce qui permettra une ouverture visuelle vers le grand paysage.

8.2.2 Création d'un accès PMR côté ouest. Mise aux normes PMR du parvis et de la rue Ditte.

La forte pente et la liaison vers le marché nécessite un accès plus directe connecté au nouveau parvis depuis la rue Ditte.

Les cheminements vers les quais sont compliqués et peu qualitatifs pour les usagers venant du sud de la commune. Un accès supplémentaire au sud et respectant les normes PMR améliorerait grandement l'accessibilité aux quais.

8.2.3 Déplacement de la gare routière coté est avec réorganisation de la gare routière en distinguant dépose /régulation / reprise

La gare routière accueille aujourd'hui 11 lignes dont 9 en terminus. A terme avec l'évolution de la demande (+19%), il faut envisager la possibilité d'accueillir 2 lignes supplémentaires. Afin de limiter l'emprise de cette gare, le premier principe retenu sera d'éclater les fonctionnalités de dépose, reprise et régulation :

- **La zone de dépose** n'impliquera pas d'aménagement particulier puisqu'elle ne nécessite qu'un simple rehaussement du trottoir

pour des questions d'accessibilité PMR. Sa localisation à proximité immédiate des accès aux quais RER permettra d'optimiser l'intermodalité entre les bus et le RER et le changement du sens du circuit des bus assurera une dépose côté gare.

- **La zone de régulation** consistera en une zone de stationnement des bus sans aménagement particulier. Une longueur minimale de 40 m sur une largeur à définir suffira à obtenir 6 positions de régulation, afin de gérer les 9 lignes en terminus à la gare. Cette zone de régulation sera positionnée de manière à limiter l'impact visuel des bus en stationnement.
- **La zone de reprise** concentrera tous les départs en un point pour plus de lisibilité pour l'utilisateur. C'est aussi la zone d'attente qui concentre les aménagements de confort pour les usagers. Elle permet de limiter la consommation du foncier en limitant le nombre de poste à quai nécessaire puisque, par exemple, deux quais permettent de réaliser six départs par minute.

8.2.4 Reprise de l'ensemble Rue de Limours - Carrefour Coubertin /Ditte -Rue Ditte

Une réflexion sera engagée sur cet ensemble afin de rendre plus compact le carrefour ce qui permettra une accessibilité piétonne plus importante.

8.2.5 Requalification de certaines voies & intégration des nouveaux débouchés en lien avec le projet centre-ville

L'ensemble des voies directes d'accès au pôle devront être mise aux normes. En lien avec le projet de centre-ville, une nouvelle continuité piétonne sera intégrée.

8.2.6 Création d'un espace public (partagé / confortable / flexible)

L'espace du pôle gare consiste à créer un aménagement ouvert intégrant des besoins fonctionnels connectés.

8.2.7 Création d'un parking dédié au rabattement (parc relais)

Un parking semi-enterré pouvant être localisé à l'est du pôle, à l'actuelle limite du parking gare, aura pour objectif de répondre au besoin en places de stationnement des rabatants en voiture à la gare. L'entrée voiture se fera par le niveau -1, rue de Ditte, en face de l'entrée des parkings du Marché et de l'Espace Jean Racine. Le deuxième niveau débouchera en rez-de-chaussée, sur l'actuel parking est de la gare. La liaison piétonne vers les quais se fera également par ce niveau supérieur pour faciliter l'intermodalité.

Le dimensionnement du nombre de place nécessaire est fondé sur le besoin estimé dans la partie 5.2.4. du présent document, soit 365 places. En considérant la croissance des déplacements de 19% (d'après le schéma directeur du RER B), et l'évolution de la part modale, on obtient un besoin d'environ **370 places de stationnement** avec sur la parcelle identifiée une hypothèse de construction de 300 places pour un parking semi-enterré.

8.2.8 Adaptation de la réglementation du stationnement autour du parc relais

Les parkings publics à proximité de la gare vont être impactés à la fois par le réaménagement du parvis de la gare et par le projet centre-ville :

- Le réaménagement du parvis devrait entraîner la **suppression des 90 places** présentes actuellement dans les deux parkings de la gare ;
- Dans le cadre du projet centre-ville, le parking du stade devrait voir son offre **diminuer de 40 places** et celui du parc de la mairie **de 55 places** dont 50 seront relocalisées près du complexe sportif.

Au total l'offre de parkings publics sur voirie devrait passer de 557 places à 422 places. Pour éviter tout effet report des rabatants vers ces parkings, une nouvelles réglementation sera mise en place.

8.2.9 Création d'un pôle dédié "vélo" avec intégration des continuités vélo dans le projet centre-ville

D'après l'enquête, la part modale vélo est de 3,6%. Ainsi, le besoin actuel en stationnement vélo serait aujourd'hui de 64 places.

En considérant les évolutions de la demande prévues précédemment (voir tableau page 43), soit :

- Une croissance tendancielle de 19% qui correspond à 12 places supplémentaires ;
- Une augmentation de la part modale vélo de 2%, qui s'applique uniquement aux usagers du mode, c'est-à-dire- aux habitants des communes limitrophes (Saint-Rémy-Lès-Chevreuse et Chevreuse), et qui correspond à 24 places supplémentaires ;

On obtient un besoin final de 100 places de stationnement vélo.

On pourra répondre à ce besoin par l'aménagement de :

- Deux abris vélos non sécurisé de 20 places chacun
- Une consigne vélige sécurisée de 30 places
- La location de vélos électriques ou non et le vélo-partage proposé par la maison de l'écomobilité, qui équivaldrait au besoin d'une trentaine d'usagers

L'offre totale obtenue en stationnement vélo est alors à terme de 100 places.

8.2.10 Développement des nouvelles mobilités

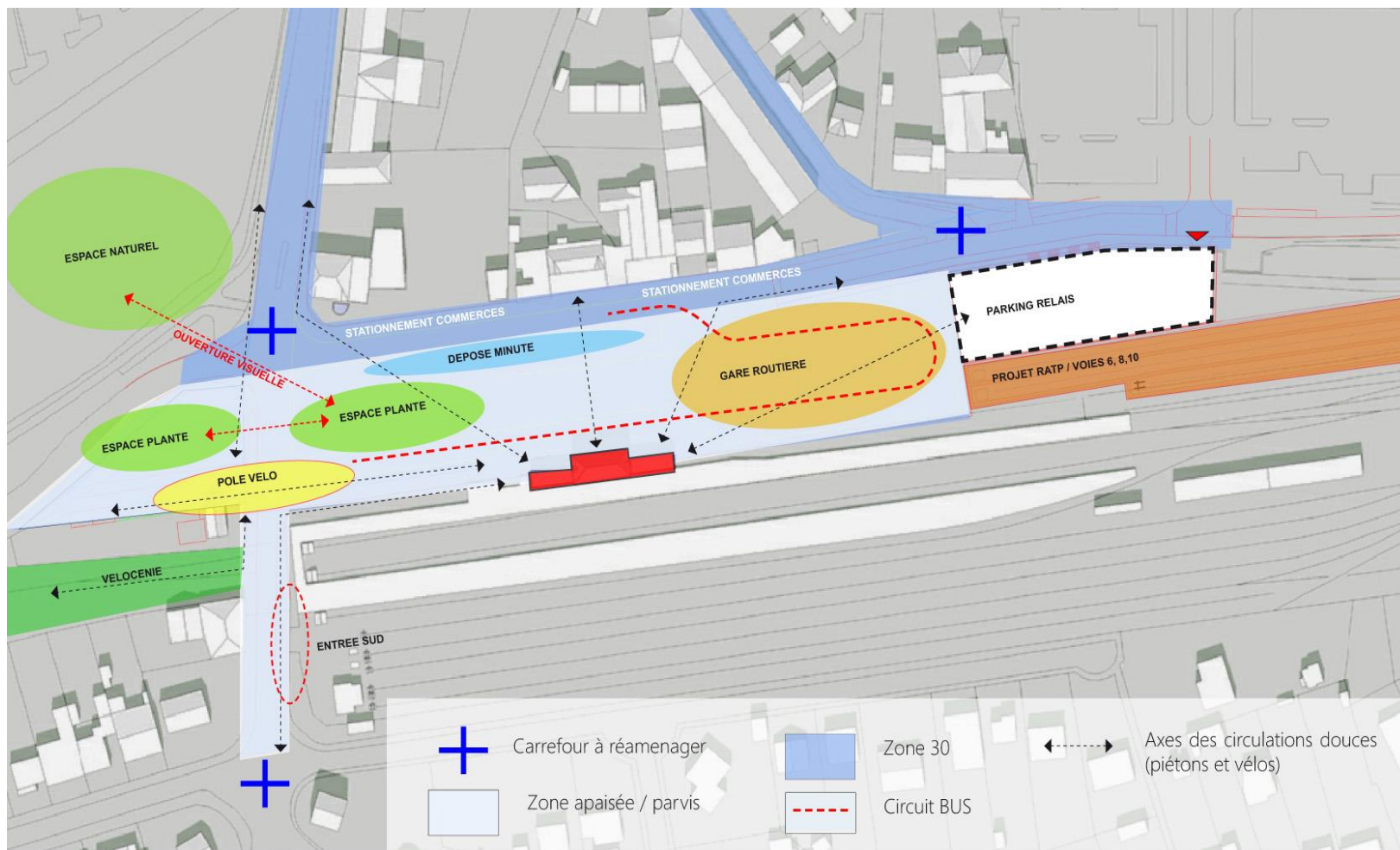
Au vu des évolutions du nombre de déplacements, il sera très intéressant d'encourager les alternatives au rabattement en voiture personnel pour limiter l'impact du stationnement notamment. Pour cela, des espaces pourront être dédiés à ces modes ou pratiques à travers par exemple :

- Une aire de dépose-minute en face de la gare
- Une aire de covoiturage
- Une place réservée à la dépose taxi
- Une borne de recharge de véhicules électriques en autopartage

8.3 Tableau récapitulatif du préprogramme

Mode			Situation actuelle 2016		Situation projetée 2020 (Propositions)			
Modes actifs	Piétons	Accessibilité PMR	Non accessible PMR à cause des fortes pentes		Non accessible PMR à cause des fortes pentes			
	Vélos	Pistes cyclables	1 piste cyclable		Raccordement de la piste cyclable au futur barreau de la véloscénie			
		Stationnement vélo	2 x 20 places non sécurisées		2x20 places non sécurisées 1 consigne Véligo sécurisée de 30 places Un service de location de vélos électriques ou non (maison de l'écomobilité)			
TC	Nombre de quai à prévoir	Dépose	6 postes à quais sans distinction de la fonction		Une zone de dépose en face des accès aux quais RER (25m)			
		Reprise			6 emplacements de régulation des bus (40m)			
		Régulation			2 postes à quais de reprise			
		Poste conducteur	Aucun aménagement		Un local conducteur avec des toilettes mixtes			
Voitures partagées	Taxis		1 place réservée		1 place réservée			
	Voiture électrique		Aucun aménagement		1 place réservée (A discuter)			
	Aire de covoiturage		Aucun aménagement		1 aire réservée au covoiturage (2 places de stationnement) (A discuter)			
Voitures particulières	Gare	Dépose-minute	Aucun aménagement		Aire dédiée à la dépose situé "coté gare" de la rue Ditte			
		Parking rabattement						
	Ville	Autres parkings	Aucun parking réservé à cet usage		370 places dédiés au rabattement (hypothèse de construction de 300 places pour un parking semi-enterré).			
			Liste des parkings publics	Nb de places en parkings villes	Nb de places tous parkings confondus	Liste des parkings publics (projet CV)	Nb de places en parkings publics	Nb de places tous parkings confondus
			- Parking 1h30 : 31 places - Parking gare : 59 places - Parking Espace jean Racine : 98 places - Parking Marché : 78 places - Parking du stade : 178 places - Parkings du centre-ville : 113 places	557 places	557 places	- Parking Espace jean Racine : 98 places - Parking du marché : 78 places - Parking du stade : 138 places - Parkings du centre-ville : 108 places	422 places	722 places
		Fonctionnement du carrefour d'accès à la gare		Fonctionnement par feux, sans îlot central avec une voie TaG dédiée sur la branche nord				
2 Roues motorisées	Stationnement réservé et sécurisé		Aucun aménagement dédié à ce mode		10 places de stationnement réservées aux 2RM			
Bâtiment voyageur			Billetterie automatique		Billetterie automatique			
			Guichet		Guichet			
			Salle d'attente		Salle d'attente			
Activités commerciales			Commerces de proximité rue de Ditte		Commerces de proximité rue de Ditte			
					Kiosque à journaux			

8.4 Spatialisation du préprogramme



9 Annexes

DepO	Département de la commune d'origine
VilleO	Commune d'origine
InseeO	Code INSEE de la commune d'origine
MotifO	Motif à l'origine
	1 : Votre domicile
	2 : Votre lieu de travail habituel
	3 : Un lieu de rendez-vous professionnel
	4 : Votre établissement scolaire, université
	5 : Un lieu d'achats, courses
	6 : Un lieu de loisirs
	7 : Autre
MotifOAutre	Autre Motif
DepD	Département de la commune de destination
VilleD	Commune de destination
InseeD	Code INSEE de la commune de destination
MotifD	Motif à la destination
	1 : Votre domicile
	2 : Votre lieu de travail habituel
	3 : Un lieu de rendez-vous professionnel
	4 : Votre établissement scolaire, université
	5 : Un lieu d'achats, courses
	6 : Un lieu de loisirs
	7 : Autre
MotifDAutre	Autre Motif

ModeO	Par quel mode de transport êtes-vous venu à la gare ?
	1 : En voiture conducteur
	2 : En voiture passager
	3 : En deux-roues motorisés
	4 : En bus/car
	5 : En vélo
	6 : A pied exclusivement
	7 : Autres, précisez...
ModeOAutre	Autre Mode d'accès
Parking	Si vous êtes venu en voiture (conducteur) ou en deux-roues motorisés Où vous êtes-vous garé ?
	1 : Parking de la Gare
	2 : Parking du marché et de l'espace Jean Racine
	3 : Parking du stade/de la Poste
	4 : Parkings du centre-ville
	5 : Autre parking, précisez :
	6 : Sur voirie, précisez :
Parking Autre	Autre parking
Voirie	Voirie de stationnement
TempsParking	Combien de temps êtes-vous / allez-vous resté stationné ?
Freq	A quelle fréquence vous rendez vous en gare ?
	1 : Tous les jours
	2 : Régulièrement
	3 : Souvent (3/4 fois par semaine)
	4 : De temps en temps
	5 : Occasionnellement
	6 : Rarement