Le Pôle gare de Marolles-en-Hurepoix

DOSSIER DE CONCERTATION

CONCERTATION PRÉALABLE, DU 15 SEPTEMBRE AU 15 NOVEMBRE 2020.

îledeFrance mobilités

SNCF

CŒUR D'ESSONNE AGGLOMÉRATION

Sommaire

Les pôles gare : une logique d'ensemble de Cœur d'Essonne Agglomération 3

Se mobiliser pour l'amélioration des déplacements : un axe fort du « Projet de territoire 2030 » de Cœur d'Essonne Agglomération 4

Les pôles gare de Cœur d'Essonne Agglomération. 5

Une démarche exemplaire pour un diagnostic partagé et un projet permettant d'organiser un véritable pôle d'échanges multimodale performant et pérenne ... 6

Un projet de long cours et une réalisation en quatre phases 7

Une méthode précise, progressive et concertée 7

Les enjeux de la concertation 8

Les partenaires et les chiffres-clefs. 8

À Marolles-en-Hurepoix, un diagnostic partagé exhaustif 9

Diagnostic : entrons dans le détail 10

La situation de la gare 10

La synthèse du diagnostic 10

Diagnostic : la cartographie des principaux enjeux 11

Un enjeu majeur : le stationnement 12

À Marolles-en-Hurepoix, un projet ambitieux et adapté 13

Le projet : quels besoins pour quel programme ? 14

Les évolutions passées et à venir 14

De fortes attentes pour les bus 14

Des réponses puissantes sur le stationnement 15

… et pour les vélos 15

Le projet : le schéma des principaux aménagements 16

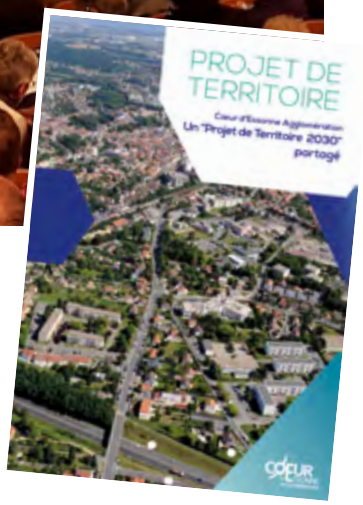
Crédits

Plans et iconographie : Cœur d'Essonne Agglomération, Île-de-France Mobilités, SNCF, AREP.

Rédaction, création graphique, mise en page et illustrations : www.ndbd.fr.

Les pôles gare : une logique d'ensemble de Cœur d'Essonne Agglomération

Le réaménagement du Pôle gare de Marolles-en-Hurepoix s'inscrit dans une vaste réflexion globale de Cœur d'Essonne Agglomération pour l'amélioration des transports et de la mobilité sur son territoire. Cet équipement figure au « Projet de territoire 2030 » de l'Agglomération, adopté en janvier 2019, et rappelle les intentions des élus pour fluidifier la desserte et l'accès aux gares, particulièrement celles au trafic conséquent et qui constituent des plateformes multimodales importantes. Le réaménagement du Pôle gare est distinct de l'opération d'urbanisme du secteur gare, bien que complémentaire.



Se mobiliser pour l'amélioration des déplacements : un axe fort du « Projet de territoire 2030 » de Cœur d'Essonne Agglomération

La question des déplacements dans un territoire de grande couronne comme celui de Cœur d'Essonne Agglomération est cruciale. Elle constitue d'abord la première des faiblesses analysées du territoire, notamment dans les conditions quotidiennes de déplacement des habitants, pour aller travailler, étudier, rechercher un emploi, se rendre dans les équipements publics ou les administrations. Elle conditionne ensuite la réussite de nombre d'objectifs politiques définis par les élus du territoire : de qualité de vie des habitants, d'accès à l'emploi, et de développement économique. L'obligation de l'État et du Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de construire des logements, notoirement manquants en région francilienne, s'accompagne néanmoins de moyens jugés insuffisants par les élus du territoire en matière de transports, d'accessibilité et de mobilité. Cœur d'Essonne Agglomération ne peut agir seule sur cette question et s'appuie ainsi, en complément de ses compétences, sur ses partenaires : SNCF et Île-de-France Mobilités (IDFM), autorité régionale organisatrice des transports, pour mener des actions volontaristes.
Le mardi 15 janvier 2019, Cœur d'Essonne Agglomération adoptait à l'unanimité son "Projet de territoire 2030" riche de 6 axes stratégiques d'action, de 56 enjeux politiques et illustré de 27 fiches-actions opérationnelles. Parmi eux, trois objectifs centraux sont fixés par les élus pour l'amélioration des conditions de transports, de mobilités et de déplacements sur l'agglomération :

- montrer la mobilisation et la détermination des élus de Cœur d'Essonne Agglomération sur une compétence essentielle mais dont la chaîne décisionnelle ne leur revient pas intégralement. Notamment pour peser dans les débats et les fléchages des investissements financiers, trop concentrés selon eux sur Paris et sa première couronne ;
- participer à l'amélioration des dessertes locales et des mobilités au sein même du territoire de Cœur d'Essonne Agglomération (notamment par le développement des liaisons de bus, raccordées aux pôles gare) pour favoriser la mobilité des trois tiers de leur population : un tiers qui va travailler vers Paris et la grande couronne, un tiers qui travaille au sein même du territoire, et un tiers qui travaille dans les territoires immédiatement voisins ;
- promouvoir des modes de déplacement qui constituent des alternatives à l'usage de la voiture individuelle (vélos, piétons, bus, covoiturage).

Cette volonté se décline en cinq fiches-actions dont l'une consacrée à la poursuite de la démarche engagée sur les pôles gare, qui vise à requalifier l'espace urbain à proximité des pôles gare ; à assurer un rabattement efficace et répondant aux besoins des usagers et aux normes d'accessibilité et de sécurité pour l'ensemble des modes ; et à offrir des services aux usagers (conciergerie, paniers bio, etc.).

Enfin, la démarche des pôles gare sur le territoire de Cœur d'Essonne s'appuie sur le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), qui vise un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé, la préservation de la qualité de vie, tout en tenant compte des contraintes financières. Il fixe le cadre de la politique de mobilité menée par Île-de-France Mobilités pour l'ensemble de la région. Il définit les objectifs et les actions à mettre en œuvre pour les déplacements des personnes.

Les gares
de Cœur d'Essonne Agglomération.

Cœur d'Essonne Agglomération compte sur son territoire 9 gares (Sainte-Geneviève-des-Bois, Saint-Michel-sur-Orge, Brétigny-sur-Orge, Marolles-en-Hurepoix, La Norville, Arpajon, Égly, Breuillet et Breuillet-Village). Parmi elles, 5 sont considérées comme des « pôles gare » au sens où l'entend Île-de-France Mobilités (voir encadré). Deux ont déjà fait l'objet d'un réaménagement (Arpajon) et d'améliorations substantielles (Brétigny-sur-Orge). Quatre font l'objet d'une vaste réflexion pour un réaménagement intégral, qui se traduit dans des « Schémas de référence » comprenant un diagnostic, des études prospectives et des intentions d'aménagement : Sainte-Geneviève-des-Bois, Saint-Michel-sur-Orge, Marolles-en-Hurepoix et Brétigny-sur-Orge (côté ouest- rue Brossolette).

QU'EST-CE QU'UN PÔLE GARE ?

Les pôles d'échanges multimodal, ou pôles gare, sont des lieux d'interface entre le mode ferroviaire et les autres modes de déplacement qui partagent les particularités suivantes :

- des flux de transports importants : c'est une étape essentielle dans la mobilité quotidienne des voyageurs ;
- des enjeux de déplacement, d'aménagement et de développement urbain entremêlés ;
- des pôles multimodaux accueillant des piétons, des vélos, des automobilistes, des lignes de bus ;
- des lieux de vie avec des activités connexes (ex : pôles commerciaux et d'activités).

Forte de sa compétence « Transports », Cœur d'Essonne Agglomération s'est engagée depuis plusieurs années dans une vaste réflexion de réaménagement de ses gares pour tenir compte des évolutions du territoire, des pratiques et des besoins des usagers, constatant :

- > des dysfonctionnements d'accessibilité, de stationnement, de desserte, de cohabitation des différents usages ;
- > une augmentation prévue de la population qui va intensifier l'usage des gares ;
- > une augmentation des emplois sur le territoire qui là encore va intensifier l'usage des gares ;
- > une évolution des modes de déplacements et une multiplication de la diversité des modes utilisés ;
- > un vieillissement des infrastructures qui nécessite des améliorations soit de sécurité, soit de confort, soit tout simplement de conformité (accès PMR par exemple).

En s'investissant puissamment sur la question des transports et de la mobilité, Cœur d'Essonne Agglomération et les villes concernées visent trois principaux objectifs :

- > s'engager en faveur d'une politique volontariste de déplacement et de mobilité sur le territoire ;
- > améliorer les dessertes locales et la mobilité au sein même de Cœur d'Essonne Agglomération ;
- > promouvoir des modes de déplacement proposant des alternatives à l'usage de la voiture individuelle.

Une démarche exemplaire pour un diagnostic partagé et un projet permettant d'organiser un véritable pôle d'échanges multimodal performant et pérenne.

Travail partenarial de longue haleine, la définition du « Schéma de référence » pour le réaménagement du Pôle gare de Marolles-en-Hurepoix s'appuie sur une démarche exhaustive et qualitative. Le Schéma de référence se compose d'un diagnostic partagé des dysfonctionnements à corriger et des insuffisances fonctionnelles à combler, conduit avec les associations (CIRCULE ET FCDE) et les acteurs du projet, sur des études prospectives d'évolution du territoire et notamment de prise en compte des projets d'aménagement alentour et de l'évolution des usages. Cette démarche s'est appliquée à la définition des quatre Schémas de référence des trois pôles gare en cours de réaménagement.

Un projet de long cours
et une réalisation en quatre phases

1

LANCEMENT DU PROJET DE PÔLE GARE

- identification des problématiques, mise en place d'un comité de pôle ;
- lancement des procédures d'appel d'offres pour la désignation des prestataires ;
- etc.

2

LES ÉTUDES PRÉLIMINAIRES

- diagnostic ;
- enquêtes ;
- propositions d'aménagement ;
- développement puis formalisation du schéma retenu ;
- validation du « Schéma de référence » par l'ensemble des maîtres d'ouvrage, financeurs, transporteurs et propriétaires fonciers.

3

LA RÉALISATION DES ÉTUDES OPÉRATIONNELLES ET MISE EN PLACE DES FINANCEMENTS

- réalisation des études d'avant-projet (AVP) par chaque maître d'ouvrage ;
- ajustement du tableau de chiffrage et programmatique ;
- attribution des financements.

4

LANCEMENT DES TRAVAUX

- réalisation des travaux par les différents maîtres d'ouvrage ;
- réception des travaux ;
- contrôle de conformité ;
- mise en service du nouveau Pôle gare.

À l'heure de la concertation préalable qui s'engage du 15 septembre au 15 novembre 2020 pour Marolles-en-Hurepoix, le projet en est à la fin de sa phase 2. La concertation préalable (voir page 8) permettra d'enrichir et d'approfondir le projet pour sa finalisation et sa programmation en phase 3.

Des éléments de calendrier à affiner en fonction de la vie du projet et de la crise sanitaire, économique et sociale liée au COVID19.

- Phase 1 : 2017-2018.
- Phase 2 : 2018-2020.
- Phase 3 : 2021-2022.
- Phase 4 : 2023.
- Réalisation complète : 2024.

Une méthode précise,
progressive et concertée

Afin de mener à bien le diagnostic des pôles gare, puis les réflexions de réaménagement qui en découlent, Cœur d'Essonne Agglomération a :

- engagé de nombreuses études en termes d'accessibilité, de stationnement, d'usages actuels et futurs, de sécurité, de services associés, de modalités d'échanges et d'évolution urbaine attendue d'ici 2030 ;
- mené des enquêtes auprès des utilisateurs de la gare ;
- associé au diagnostic les associations d'usagers du RER et de cyclistes ;
- collaboré avec la SNCF, Île-de-France Mobilités, les transporteurs et les collectivités concernées.

Les enjeux de la concertation

Après des années de travail en commun, d'études, de diagnostic et de réflexion sur les aménagements possibles, appuyés par des consultations d'usagers, de riverains et d'associations (comme détaillé en page 9) ainsi que par une concertation conduite en 2019 auprès du grand public, le Président de Cœur d'Essonne Agglomération a pris la décision n°20.141 de lancement d'une concertation préalable concernant le projet de Pôle gare à Marolles-en-Hurepoix, considérant que :

- le Schéma de référence du Pôle gare de Marolles-en-Hurepoix a permis d'identifier notamment les dysfonctionnements liés à l'utilisation de la gare (accessibilité, cheminement, sous-dimensionnement des espaces, manque de visibilité, stationnement) ainsi que les solutions en vue d'y remédier ;
- le projet d'aménagement du Pôle gare de Marolles-en-Hurepoix vise à améliorer la sécurité et le confort de l'ensemble des usagers de la gare en séparant les flux ; augmenter la qualité de l'intermodalité et l'optimisation des correspondances bus ; dédier des cheminements aux modes doux ; créer des aires de stationnement vélos sécurisées ; réaliser des espaces de stationnement sécurisé et qualitatif ; apporter une information claire, continue et multimodale ; créer des aires de dépose automobile dédiées ; permettre l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux transports ;
- les aménagements envisagés nécessitent qu'ils soient présentés plus largement à la population afin de recueillir son avis avant le lancement d'études opérationnelles.

La concertation préalable obligatoire prévue au titre de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme auprès de la population, des associations locales et autres personnes compétentes sur le périmètre de ce projet, d'une période de deux mois allant du 15 septembre 2020 au 15 novembre 2020, intègre les modalités suivantes :

- la parution d'un avis d'engagement de la concertation préalable dans deux journaux locaux ;
- l'affichage, en mairie de Marolles-en-Hurepoix ainsi qu'au siège de Cœur d'Essonne Agglomération, de la décision engageant la concertation préalable ;
- la mise à disposition du public, aux heures d'ouverture de la mairie et du siège de Cœur d'Essonne Agglomération, d'une présentation du projet et de ses objectifs et d'un registre permettant de recueillir les observations du public ;
- l'organisation d'une réunion publique, sous réserve des possibilités liées à la crise sanitaire ;
- la réalisation d'un bilan de la concertation au terme de la procédure.

Les partenaires et les chiffres-clefs.

9 539 000 euros hors taxes (HT) :

c'est le montant total des investissements envisagés, répartis entre les partenaires.

CŒUR D'ESSONNE AGGLOMÉRATION EN FINANCE 1 668 900 EUROS SOIT 17,5 %.

Née le 1er janvier 2016, Cœur d'Essonne Agglomération rassemble aujourd'hui 203 000 habitants et 21 communes. Située au sud de Paris et en plein cœur du département de l'Essonne, Cœur d'Essonne Agglomération est issue d'une volonté partagée des 21 communes membres de créer une agglomération à taille humaine, dans un bassin de vie cohérent, avec pour objectif d'offrir à ses habitants des services publics de proximité toujours plus performants et efficaces. Elle constitue un territoire équilibré « entre ville et campagne » qui conserve une dimension humaine et un cadre de vie privilégié, structuré autour de la vallée de l'Orge et de la ligne C du RER. L'Agglomération pilotera plus spécifiquement l'aménagement des voiries et des carrefours, d'une partie des espaces publics, et l'aménagement des gares routières.
https://www.coeuressonne.fr/

ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS EN FINANCE 6 677 300 EUROS SOIT 70 %.

Île-de-France Mobilités imagine, organise et finance les transports pour tous les Franciliens. Île-de-France Mobilités appuie financièrement et techniquement collectivités et opérateurs pour encourager l'intermodalité autour des gares. Avec une politique volontariste pour favoriser le renfort des bus ou le développement de l'usage du vélo, Île-de-France Mobilités s'attache à faciliter les solutions de déplacements les plus vertueux écologiquement, participant ainsi à améliorer la qualité de l'air au bénéfice de la santé des Franciliens. Île-de-France Mobilités accompagne les collectivités locales sur les actions liées aux transports collectifs qui sont de leur ressort par une politique de subventions et de soutien technique. Partenaire incontournable des pôles gare, IDFM assurera la plus grosse partie du financement des aménagements.
https://www.iledefrance-mobilites.fr/

LA SNCF EN FINANCE 1 192 800 EUROS SOIT 12,5 %.

Le groupe SNCF propose une offre complète de solutions de mobilité, à travers ses différents métiers. Sa vocation est de simplifier les déplacements, de fluidifier le transport des personnes et des marchandises, et de développer la mobilité de demain. La SNCF aura notamment en charge le pilotage de l'aménagement des parcs relais et des stationnements vélos, et des aménagements d'accessibilité à la gare.
https://www.sncf.com/fr

À Marolles-en-Hurepoix, un diagnostic partagé exhaustif

Pour ce qui concerne Marolles-en-Hurepoix, la démarche de définition du « Schéma de référence » (comprenant le diagnostic partagé, les études prospectives et les intentions d'aménagement) s'est étendue de son lancement le 25 avril 2017 à sa validation formelle le 18 décembre 2019. Elle a fédéré de nombreux acteurs et partenaires parmi lesquels on peut citer : la Ville de Marolles-en-Hurepoix ; Cœur d'Essonne Agglomération ; Île-de-France Mobilités ; le Conseil Départemental de l'Essonne ; la SNCF ; TRANSDEV et les associations CIRCULE et FCDE.
Le diagnostic s'est appuyé sur une enquête de rabattement réalisée le jeudi 8 et le mardi 13 juin 2017 pendant la période de pointe du matin ; par une enquête de stationnement réalisée le jeudi 8 juin 2017 (parkings gare et supermarché, voiries dans un rayon de 500 mètres autour de la gare) et par des comptages montants dans les trains réalisés en 2017 par la SNCF.

La situation de la gare

La gare de Marolles-en-Hurepoix, dans l'Essonne et sur le territoire de Cœur d'Essonne Agglomération, est située à environ 40 kilomètres au sud de Paris. Elle est desservie par la ligne C du RER sur la branche Paris-Saint Martin d'Étampes. La fréquence des trains est de 15 minutes aux heures de pointe et de 30 minutes aux heures creuses. Le temps de parcours est de 26 minutes pour se rendre à la gare « Bibliothèque François-Mitterrand » et 38 minutes à « Invalides ».

Marolles-en-Hurepoix est située en zone rurale, avec un tissu urbain peu dense. Sa gare a la particularité d'être située en entrée de ville, à l'ouest de son centre, à l'écart du bourg. Elle bénéficie donc de facilités d'accès et stationnement à ses alentours, ce qui la rend attractive pour un nombre important de voyageurs originaires des communes voisines : Cheptainville, Guibeville, Avrainville, Leudeville-sur-Orge et Saint-Vrain.

Elle connaît une fréquentation de 2 700 voyageurs par jour avec un flux principalement à destination de Paris.

La synthèse du diagnostic

Les partenaires du projet et les acteurs consultés s'accordent sur les constats, les dysfonctionnements et insuffisances suivants :

- 2 700 voyageurs-montants par jour, en quasi-totalité (90 %) vers Paris pour des déplacements domicile / travail ;
- 82 % des voyageurs qui viennent en voiture et se garent sur les parkings viennent d'autres communes que Marolles-en-Hurepoix ;
- une majorité d'usagers viennent d'autres communes (56 %, notamment des usagers viennent de la Communauté de communes du Val d'Essonne) : ces chiffres permettent de mesurer une zone de chalandise (zone géographique d'influence) particulièrement étendue, d'environ 16 kilomètres autour de la gare ;
- une forte augmentation de la fréquentation de la gare ces dernières années (+ 4,4 % par an depuis 2012) ;
- une accessibilité routière depuis les grands axes départementaux du territoire qui laisse peu de place aux cheminements piétons et vélos avec des aménagements cyclables existants à compléter ;
- des dysfonctionnements dûs en particulier à un enclavement du site, un déficit de cheminements piétons et des aménagements vétustes ;
- une offre de stationnement éclatée sans véritable gestion avec près de 1 000 places gratuites disponibles dans un périmètre de 500 mètres autour de la gare, dont plus de 600 places dédiés à l'usage de la gare en majorité pour de la longue durée ;
- des franchissements du réseau ferroviaire très espacés ;
- le pont-route de la RD26 à l'accessibilité complexe et pouvant parfois être dangereux ;
- des aménagements pour les bus vétustes à repenser en profondeur ;
- une offre de services limitée pour les usagers.

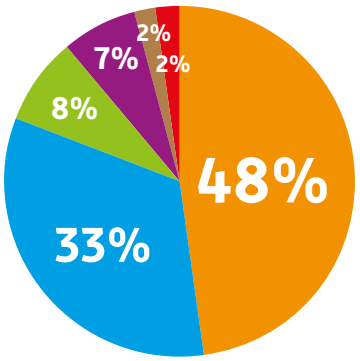
QUELQUES CHIFFRES POUR COMPRENDRE LES PRATIQUES ET LA FRÉQUENTATION DES USAGERS

Environ 2 700 voyageurs-montants par jour (+4,4 % par an depuis 2012), empruntent la gare.

90 % de voyageurs sont à destination de Paris (dont 40 % vers la gare Bibliothèque François-Mitterrand).

85 % de trajets quotidiens s'effectuent pour le travail et les études.

82 % des voyageurs se rendant à la gare en voiture viennent d'autres communes.

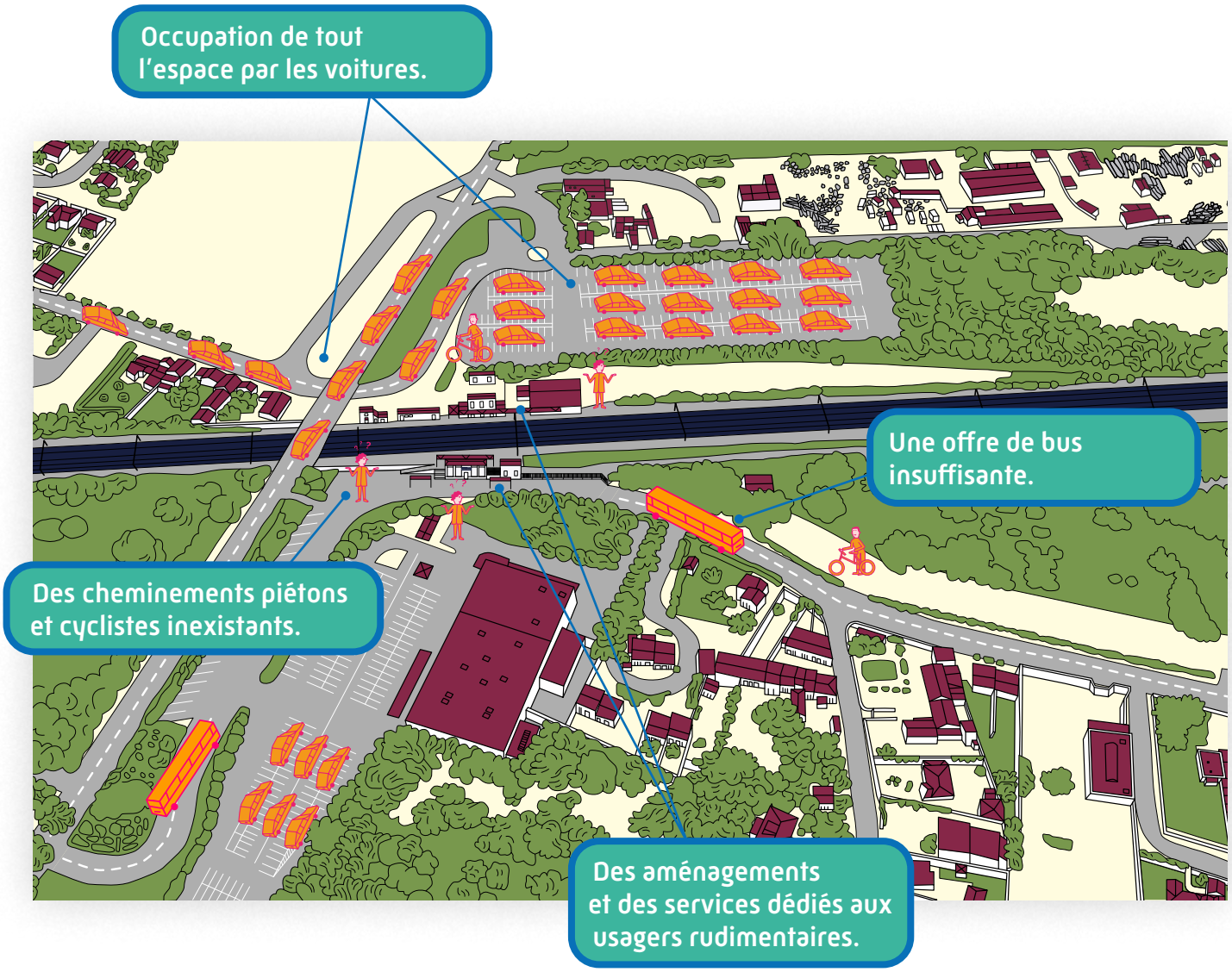


Les usagers se rendent à la gare :

- 48 % en voiture en étant conducteur.
- 33 % à pied.
- 8 % en bus.
- 7 % en étant déposé en voiture.
- 2 % en passager d'une voiture (covoiturage).
- 2 % en vélo.

DIAGNOSTIC : LA CARTOGRAPHIE DES PRINCIPAUX ENJEUX

Aujourd'hui, l'espace est enclavé, peu urbain et peu fonctionnel, sans espace paysager ni espaces publics, à la lisière de terres agricoles, et à l'écart du centre-ville. S'ajoute à ce constat un manque de diversification des modes de transports pour s'y rendre.



L'ACCESSIBILITÉ PIÉTONS ET VÉLOS

- Des itinéraires cyclables discontinus en approche de la gare, notamment depuis les centres urbains de Marolles-en-Hurepoix et de Guibeville, sur des axes très routiers et très fréquentés ;
- un ouvrage de pont-route sur la RD26, particulièrement peu adapté aux cheminements vélos et piétons, en raison de l'étroitesse des voiries, de la pente, et non accessible aux Personnes à mobilité réduite (PMR).

LA GARE ROUTIÈRE

- Des aménagements sommaires en termes de quais, d'abris, d'information voyageurs, de cheminements vers la gare, non accessibles pour les Personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- un renforcement de l'offre de bus impossible dans la configuration actuelle ;
- une complexité de mouvements et de manœuvres pour les bus, qui ne peuvent notamment pas se retourner à l'est ;
- un manque d'espace de régulation pour les bus ;
- une implantation des arrêts insuffisamment sécurisée pour les piétons.

Un enjeu majeur : le stationnement

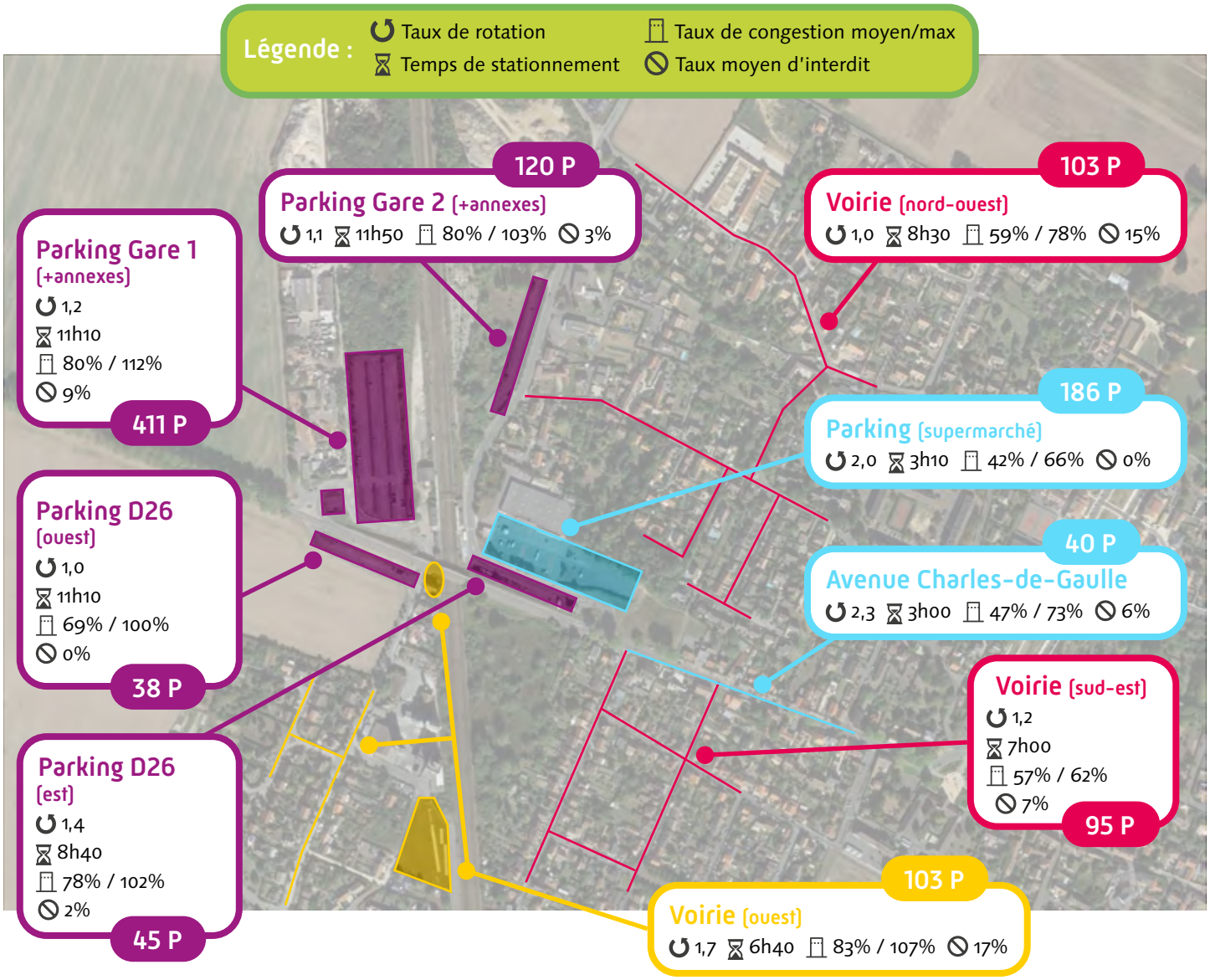
Si l'offre de stationnement est relativement fournie sur le secteur de la gare avec un total de 994 places gratuites et illimitées et 85 places avec accès réglementé dans un rayon de 500 mètres autour de la gare, la lisibilité et l'organisation du stationnement posent de nombreuses difficultés, saturant l'espace, n'offrant pas des services suffisants en termes d'accessibilité, de sécurité et de gardiennage et à la réglementation complexe.

665 véhicules stationnent notamment en longue durée, offrant peu de rotations, avec deux parkings généralement saturés : le parking ouest et le parking de la RD26. Ces saturations provoquent un report du stationnement soit sur le parking du Carrefour Market, que certains usagers de la gare utilisent, soit sur voiries aux alentours de la gare, au détriment des places pour les riverains, sur des emplacements réservés au stationnement de courte durée ou tout simplement en stationnement illicite.

Cette situation, aujourd'hui, génère de nombreuses nuisances :

- pour les usagers de la gare eux-mêmes, qui tournent parfois pour trouver une place et se mettent ainsi en retard ;
- pour le parking du Carrefour Market qui voit des places qui pourraient être dédiées à leur activité et à leur clientèle occupées toute la journée ;
- pour les riverains dont les places pour stationner devant chez eux sont souvent occupées par les usagers de la gare. Ce défaut de stationnement autour de la gare impacte jusqu'aux riverains du centre-ville.

Enfin, l'offre de stationnement, relativement illisible, s'effectue sur des parkings aujourd'hui non gardés et non sécurisés, avec un manque de places réservées pour les Personnes à mobilité réduite (PMR), et en l'absence de places permettant la recharge électrique.



À Marolles-en-Hurepoix, un projet ambitieux et adapté.

Pour améliorer les conditions de déplacement et le confort des usagers, Cœur d'Essonne Agglomération, la SNCF, Île-de-France Mobilités, la Ville de Marolles-en-Hurepoix et le Département de l'Essonne, forts d'un diagnostic partagé exhaustif, proposent un plan de réaménagement de grande ampleur. Des cheminements piétons et cyclables sécurisés ainsi que des stationnements pour les vélos seront créés. Huit quais de bus, accessibles aux personnes à mobilité réduite, et des zones d'information pour les voyageurs seront aménagés pour anticiper le développement de l'offre de bus sur le territoire. Le parking actuel sera complètement réaménagé et élargi pour atteindre une capacité de 720 places, et le stationnement réorganisé dans le secteur. Un dépose minute de 13 places sera créé. Ce projet s'inscrit dans une logique d'aménagement d'ensemble des secteurs à proximité des gares en Île-de-France. Il vise à améliorer les flux des voyageurs et à créer un environnement à la hauteur des ambitions du territoire.

Les évolutions passées et à venir

Les objectifs du réaménagement du Pôle gare de Marolles-en-Hurepoix, appuyés sur le diagnostic partagé, sont donc de proposer un nouveau réseau de cheminements pour les piétons et les vélos, sûr, confortable et accessible aux PMR ; d'organiser un véritable pôle bus pour conforter les échanges entre transports en commun existants et permettre le développement de nouvelles lignes ; de rendre lisible, accessible et sécurisé le stationnement dédié à la gare en prenant en compte les reports modaux attendus ; de donner un véritable statut aux espaces de parvis, susceptibles d'accueillir non seulement les fonctionnalités du Pôle (vélos, dépose…), mais aussi des usages urbains ; et de s'intégrer dans les projets urbains de la ville, notamment en lien avec les études actuellement menées sur le quartier de la gare (voir page 18).

Ces réflexions se nourrissent de données d'évolution des besoins et des usages dans un contexte de fort développement du territoire qui impactera considérablement le Pôle gare :

18 000
habitants projetés à long terme.

11 000
emplois susceptibles d'être créés dans un rayon de 10 kilomètres.

700
montants en plus par jour à terme, soit 3 400 voyageurs quotidiens.

LE VÉLO
comme alternative à la voiture individuelle : une réalité dans les usages des habitants et une forte volonté des élus de Cœur d'Essonne Agglomération.

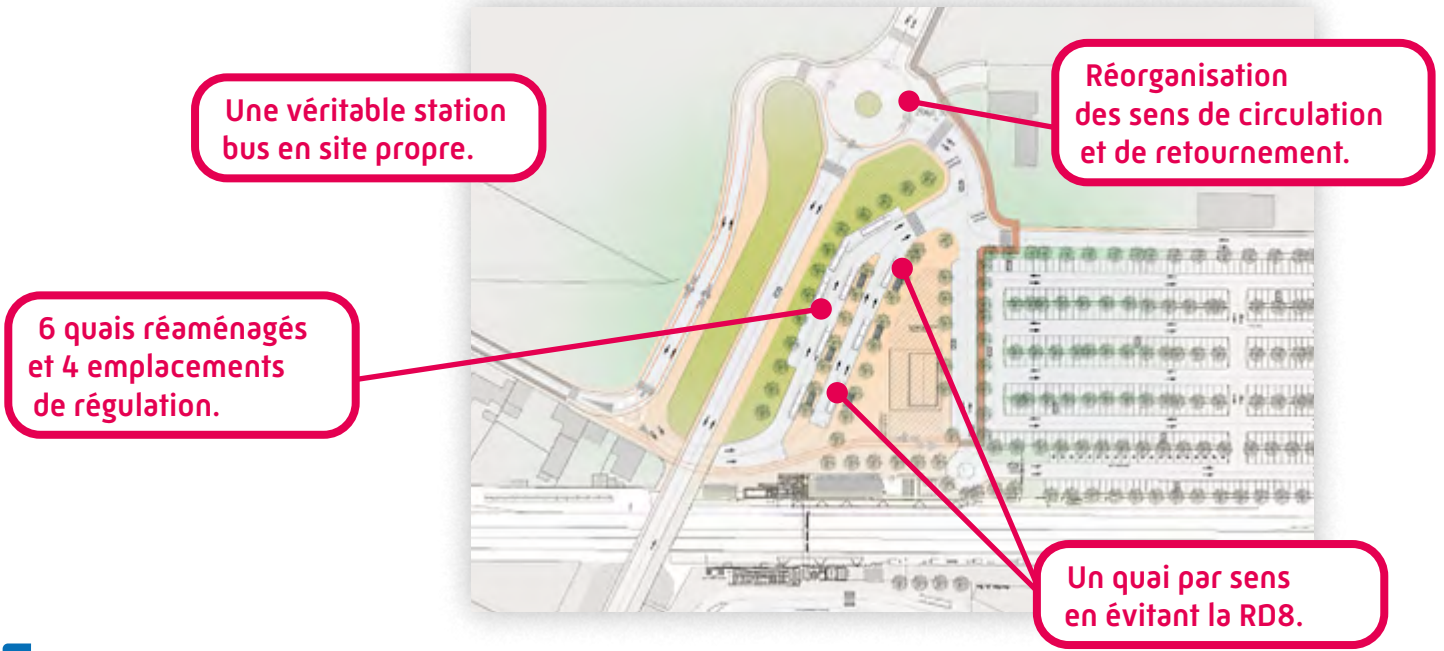
DE 48% À 39%
c'est la diminution de la part de l'usage de la voiture visée par le réaménagement de la gare.

De fortes attentes pour les bus…

La réflexion autour de la gare routière s'est articulée autour de deux objectifs forts :

- le maintien, bien entendu, sur site, de l'offre bus existante : lignes 101, 102, 103 et 201.
- le développement de l'offre de bus, actuellement à l'étude et en prévision des projets d'aménagement urbain du territoire : une desserte Marolles-en-Hurepoix - La Base - Brétigny-sur-Orge ; le prolongement de la ligne 202 de Vert-le-Grand à Marolles-en-Hurepoix ; le développement du transport à la demande ; la desserte par Noctilien.

Enfin, un local d'exploitation pour les chauffeurs, mutualisé entre les différents transporteurs et comprenant salle de repos et sanitaires, sera créé.



...et pour les vélos et les piétons

Les études de programmation des besoins en stationnement des vélos réalisées par Île-de-France Mobilités fixent à 40 places supplémentaires (pour 40 places actuelles), avec une répartition moitié en consignes et moitié sur arceaux en libre-accès, de part et d'autre de la voie ferrée. Le réaménagement du Pôle gare propose ainsi 20 places en consignes et 20 places en arceaux supplémentaires réparties sur le secteur.

Surtout, un aménagement du secteur en zone 30 est préconisé, ainsi que la création de continuités cyclables dans le périmètre du pôle, en raccordant les chemins aux tronçons déjà existants, permettant de sécuriser et d'optimiser les déplacements cycles facilitant l'accès à la gare. Enfin, pour là encore plus de sécurité et de confort des usagers, un grand cheminement piéton protégé sera créé vers le centre-ville.

Une lisibilité et une organisation renforcées du stationnement

Les études conduites montrent que 80 % des voyageurs (actuels et futurs) qui auraient utilisé la voiture selon les pratiques actuelles optent plutôt pour le mode de transport le plus pertinent selon la distance à parcourir :

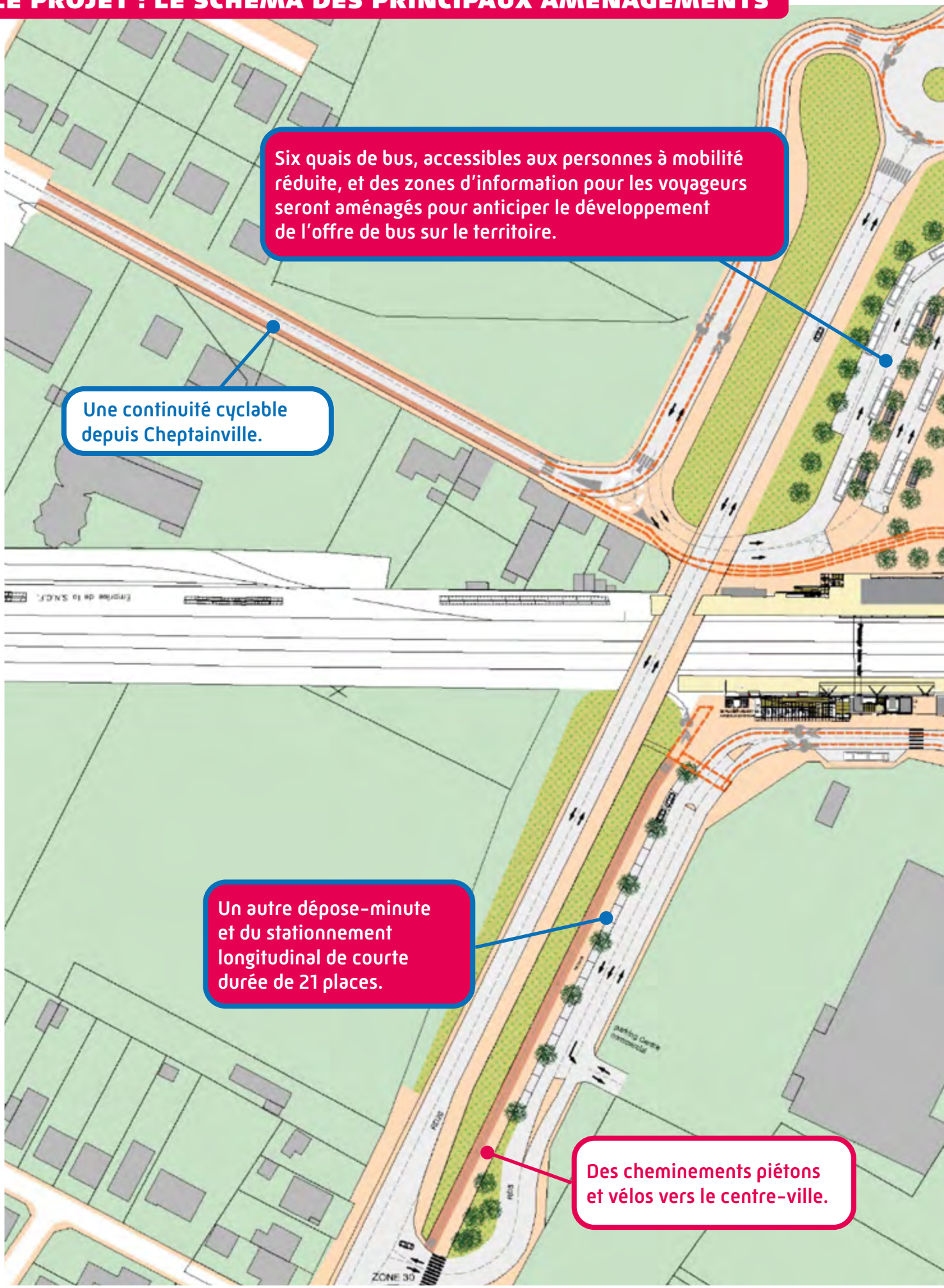
- marche quand la distance est inférieure à 800 mètres ;
- vélo quand la distance est inférieure à 2 kilomètres ;
- bus quand la distance est inférieure à 5 kilomètres ;
- voiture individuelle quand la distance est supérieure à 5 kilomètres.

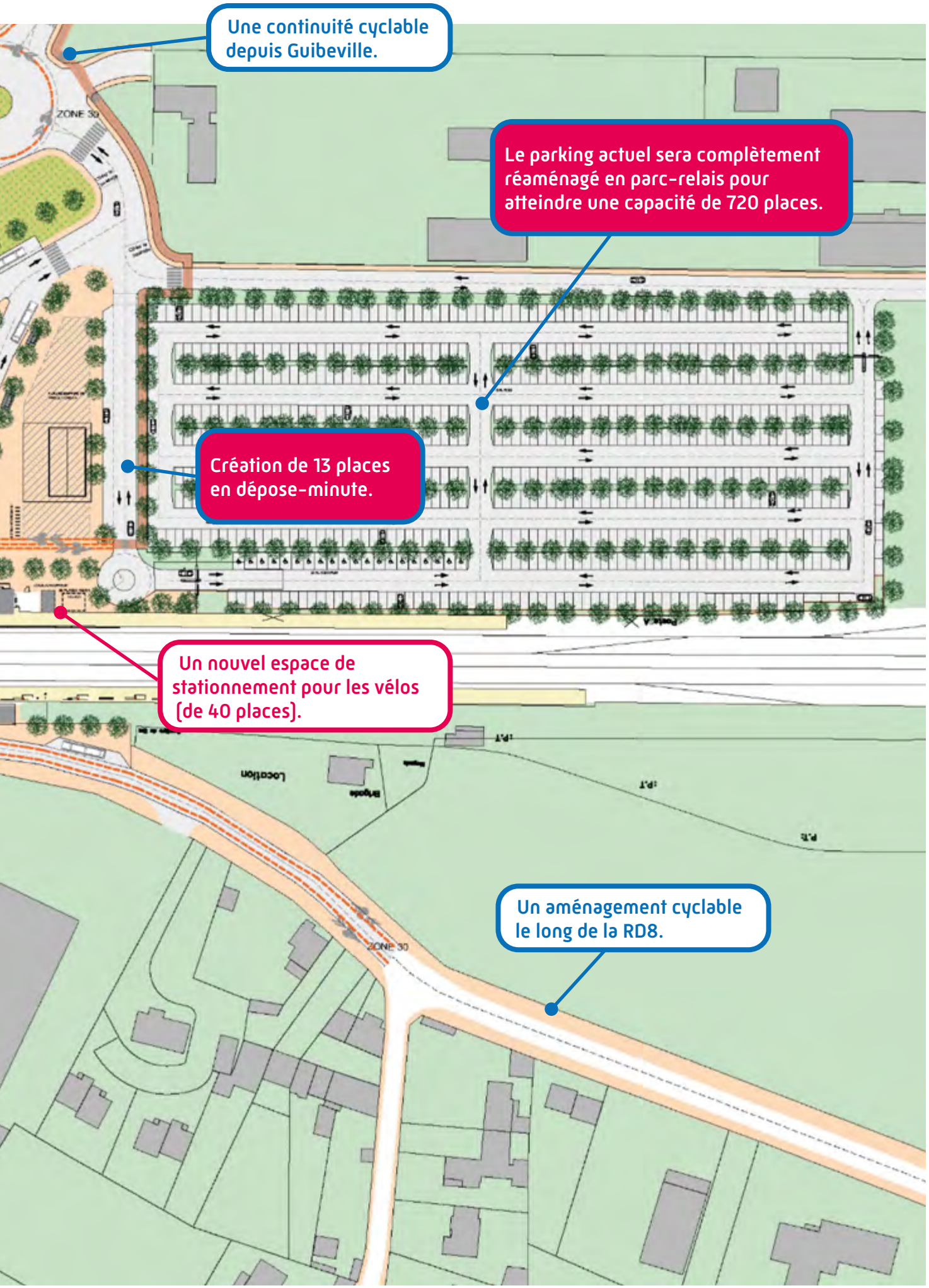
Ces estimations théoriques constituent un objectif pour les acteurs et partenaires du projet de limiter l'usage de la voiture individuelle. Ils ne s'appliquent bien entendu que partiellement, notamment dans le cas de la gare de Marolles-en-Hurepoix, à l'usage du véhicule individuel important, et parfois incontournable.

Pour parvenir néanmoins à réduire l'utilisation de la voiture, il convient de renforcer l'offre de bus pour inciter les usagers à le prendre, et considérablement développer les cheminements cyclables et la manière dont on peut accéder à la gare à vélo et l'y stationner facilement en toute sécurité. L'encouragement au report modal (c'est-à-dire la capacité des usagers de renoncer à leur voiture pour préférer un autre mode de transports) se complète d'un renforcement et d'une plus grande lisibilité et une meilleure organisation du stationnement pour celles et ceux qui continueront, faute de possibilité alternative, à utiliser leur voiture individuelle.

La volonté est donc de rendre plus lisible le stationnement, et de l'augmenter notamment en aménageant, à l'ouest, un grand parking d'une capacité d'environ 720 places sur le périmètre étendu du parking existant, et l'obligation pour la Ville de réglementer le stationnement dans un périmètre de 500 mètres autour du Pôle gare. Des recharges pour les véhicules électriques, des places pour les personnes à mobilité réduite, des emplacements pour l'auto-partage et le co-voiturage, ainsi que pour les 2 roues motorisées sont prévus. En complément, un dépose-minute de 13 places sera créé, et, à l'est, un autre dépose-minute et du stationnement longitudinal de courte durée seront aménagés pour un total de 21 places.

LE PROJET : LE SCHÉMA DES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS




Une continuité cyclable depuis Guibeville.
Le parking actuel sera complètement réaménagé en parc-relais pour atteindre une capacité de 720 places.
Création de 13 places en dépose-minute.
Un nouvel espace de stationnement pour les vélos (de 40 places).
Un aménagement cyclable le long de la RD8.
ZONE 30
ZONE 30

À Marolles-en-Hurepoix, un projet de réaménagement du Pôle gare intégré à une réflexion plus vaste sur l'entrée de ville et le quartier de la gare.

En plus des attentes de Cœur d'Essonne Agglomération, d'Île-de-France Mobilités et de la SNCF sur le Pôle gare, la Ville de Marolles-en-Hurepoix s'est engagée dans une réflexion complémentaire qui intègre le Pôle dans une nouvelle approche de l'entrée de ville au cœur de la future « ZAC de la gare ». Un projet ambitieux de transformation urbaine porté par la Ville et Cœur d'Essonne Agglomération qui couvre un périmètre de 27 hectares de part et d'autre des voies ferrées liant la gare au centre-ville.

La réflexion sur le secteur gare est centrée sur quatre objectifs majeurs :

- la mixité de la programmation offrant de l'habitat, des commerces, des activités de services et des équipements ;
- la valorisation de la gare et de son fonctionnement en accompagnant le projet de Pôle gare ;
- la dynamisation des fonctions de centre-ville avec le développement des commerces, des services, des activités libérales, notamment médicales et paramédicales ;
- la valorisation de l'entrée de ville nord par la réorientation de la voie principale qui desservira les futurs espaces résidentiels, et la création de nouvelles liaisons permettant d'apaiser la circulation.

Ce projet s'inscrit dans la volonté de l'État et du Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de proposer de nouveaux logements aux Franciliens, idéalement dans des secteurs qui en sont dépourvus et les mieux desservis possibles par les transports en commun. Les abords des gares constituent ainsi des opportunités idéales pour permettre de proposer du logement à celles et ceux en recherche, nombreux en région francilienne. Par ailleurs, la loi SRU impose un taux de logement social pour chaque commune de 25 %. Marolles-en-Hurepoix, aujourd'hui, est déficitaire en logement social malgré des efforts conséquents pour augmenter son offre et se mettre en conformité avec la loi.

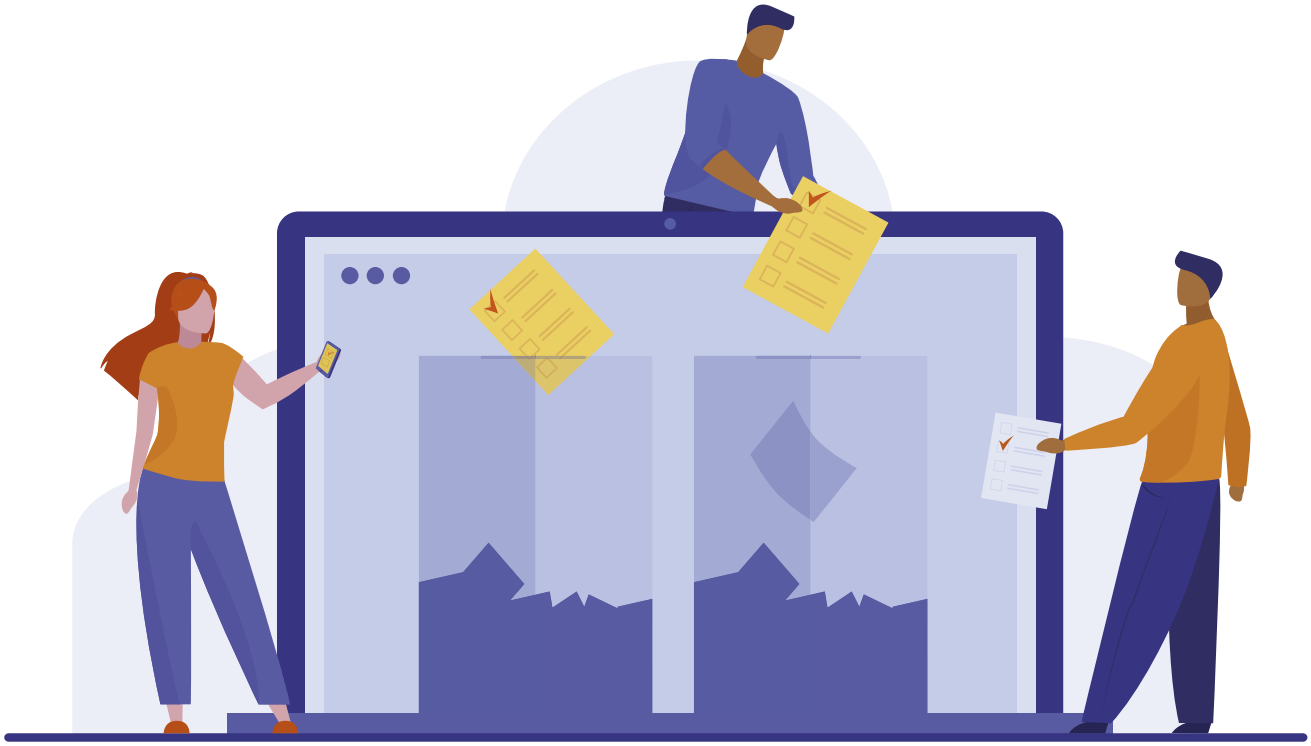
La Ville de Marolles-en-Hurepoix et Cœur d'Essonne Agglomération proposent, notamment en cohérence avec le Schéma de cohérence territoriale (le Scot), de donner la priorité au développement des abords des gares, de favoriser leur accessibilité et de renforcer leur multimodalité, de valoriser les entrées de ville et d'assurer des programmations mixtes mêlant logements, commerces, activités, services et équipements pour créer de véritables quartiers de vie.

Les intentions d'aménagement sont en cours d'affinement pour pouvoir être partagées le plus largement possible avec les habitants, les associations et les riverains avant de préciser la programmation finale grâce à la création possible d'une Zone d'aménagement concertée (ZAC). Les premiers échanges sont prévus avant la fin de l'année 2020, si les conditions sanitaires le permettent, pour présenter le diagnostic, les intentions et réflexions, les premières études et recueillir ainsi les avis, propositions et points de vigilance de tous les acteurs concernés.

QU'EST-CE QU'UNE ZAC ?

Selon le Code de l'urbanisme : « les zones d'aménagement concerté sont les zones à l'intérieur desquelles une collectivité publique ou un établissement public y ayant vocation décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains, notamment de ceux que cette collectivité ou cet établissement a acquis ou acquerra en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés ».

Contribuer, participer, échanger, donner son avis



- Sur Internet : www.coeuressonne.fr

- en déposant un avis sur les registres mis à votre disposition à l'accueil de Cœur d'Essonne Agglomération et à l'accueil de la Ville de Marolles-en-Hurepoix.

îledeFrance mobilités

SNCF

CŒUR D'ESSONNE AGGLOMÉRATION

Cœur d'Essonne Agglomération • La Maréchaussée 1, place Saint-Exupéry 91704 Sainte-Geneviève-des-Bois cedex • Tél. : 01 69 72 18 00
Fax : 01 69 72 18 01 • communaute@coeuressonne.fr • www.coeuressonne.fr