

LES PÔLES D'ÉCHANGES DU GRAND PARIS

Ce numéro présente la démarche entreprise pour faciliter l'intermodalité des futures gares du Grand Paris.

Le Département des Hauts-de-Seine participe activement aux études de pôles sur son territoire. Il est notamment pilote de certains « Comités de pôles » dont celui de Châtillon-Montrouge présenté dans ce document pour illustrer les analyses menées.

Les chiffres des pôles M15/M18 des Hauts-de-Seine

15
pôles du Grand Paris

4
correspondances RER

5
correspondances métro

5
correspondances Transilien

5
nouveaux pôles

29
km de lignes créés

Le projet du Grand Paris Express est structurant pour le développement des territoires d'Île-de-France, notamment avec l'arrivée de soixante-huit nouvelles gares. Celles-ci vont selon les territoires enrichir un pôle d'échanges existant ou en créer un nouveau. Ces pôles d'échanges constituent l'interface entre les réseaux de transports et l'espace public local.

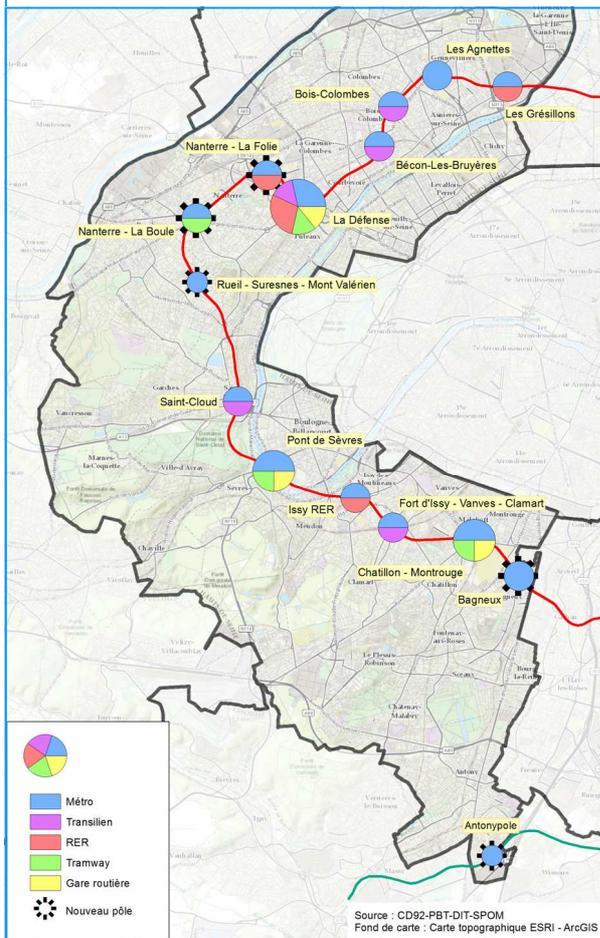
Pour faciliter les pratiques intermodales et permettre un fonctionnement urbain cohérent, il est indispensable que l'aménagement des espaces publics autour de ces futurs pôles d'échanges soit réfléchi de manière globale.

Pour mener à bien cette réflexion, le Syndicat des Transports d'Île-de-France et la Société du Grand Paris ont souhaité que des « comités de pôle » se forment. Dans les Hauts-de-Seine ces comités ont commencé à se constituer avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage (SGP, CD92, Établissement public d'aménagement, communes/agglomération), le STIF et les transporteurs (RATP, SNCF), l'un des partenaires concernés prenant en charge le pilotage du projet.

Les objectifs de ces « comités de pôle » sont :

- d'optimiser le fonctionnement urbain des quartiers de gare en permettant l'installation des équipements nécessaires à l'intermodalité : gare routière, parc relais, dépose-minute automobile, parcs à vélos...;
- d'améliorer l'insertion urbaine des gares en respectant les fonctionnalités urbaines;
- de faciliter l'accès aux pôles d'échanges en hiérarchisant les modes à privilégier en fonction de l'environnement urbain : piéton, deux-roues, bus, taxis, voiture...;
- d'aménager des correspondances de qualité entre les modes en combinant fluidité des flux voyageurs, accessibilité PMR, ambiance agréable et sécurisante, services et information complète.

Les futurs pôles du Grand Paris dans les Hauts-de-Seine



Le Département des Hauts-de-Seine est concerné par le sud et l'ouest de la ligne 15 (entre Bagneux et Pont-de-Sèvres dans un premier temps puis jusqu'à Gennevilliers en passant par La Défense) et par la ligne 18 desservant Antony. Il pilote actuellement les études d'intermodalité autour de quatre pôles : Châtillon-Montrouge, Fort d'Issy-Vanves-Clamart, Issy RER et Pont-de-Sèvres.

DÉMARCHE SUIVIE PAR LE DÉPARTEMENT POUR LES ÉTUDES DE PÔLES DU GRAND PARIS

Le périmètre d'étude

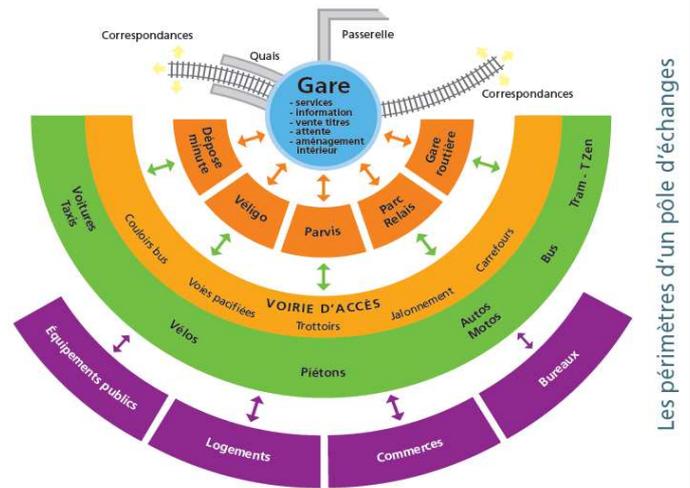
Pour étudier l'intermodalité autour des pôles du Grand Paris, plusieurs périmètres sont à prendre en compte. Le périmètre immédiat de la gare directement concernée est géré par la Société du Grand Paris. Le périmètre de proximité (300 m autour de la gare), dans lequel s'opèrent les échanges entre modes et avec la ville, et les périmètres de rabattement (600 m à pied et 2 km à vélo, en voiture ou en bus) font l'objet des études de pôle. Enfin en tant qu'autorité organisatrice des transports, le Syndicat des Transports d'Île-de-France engage une restructuration du réseau de bus à l'échelle du bassin autour des futures lignes de métro.

La démarche

L'étude de pôle se déroule en trois temps. Il s'agit tout d'abord de réaliser le diagnostic qui vise à comprendre le fonctionnement actuel (pour les pôles existants) et à identifier les changements à venir. L'objectif du diagnostic est de définir les enjeux majeurs en termes d'intermodalité et d'aménagement des espaces publics. Pour réaliser ce diagnostic, les données existantes sont analysées et au besoin complétées (réalisation d'enquête de rabattement, de relevé de stationnement, de remontées de files d'attente...). Des entretiens sont réalisés avec chacun des acteurs concernés par le projet afin d'identifier les préoccupations et les attentes. Une observation sur le terrain est également nécessaire. Suite au diagnostic, des propositions d'actions sont formulées et concertées avec les gestionnaires selon les enjeux identifiés (signalétique, voirie, stationnement, aménagements cyclables...). Enfin, le plan d'actions chiffré et hiérarchisé doit être approuvé par l'ensemble des acteurs.

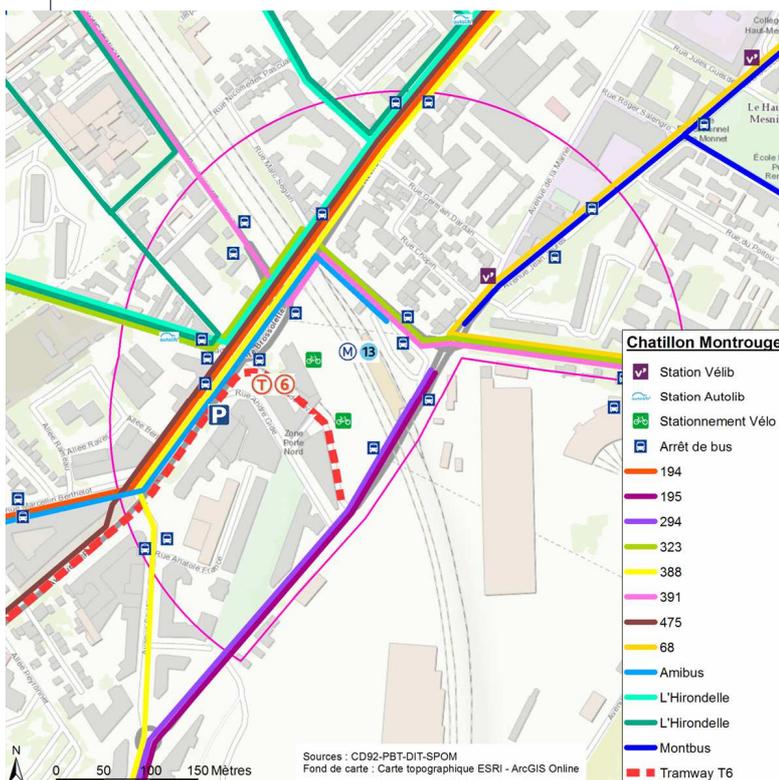
L'EXEMPLE DU PÔLE DE CHÂTILLON-MONTROUGE

Le diagnostic du pôle de Châtillon-Montrouge a été validé en comité de pilotage au début du mois de juillet 2015. Les principaux éléments présentés ci-après permettent d'illustrer la démarche entreprise.



Source : L'aménagement des pôles - STIF

Les périmètres d'un pôle d'échanges



L'offre de transport actuelle

Le pôle de Châtillon-Montrouge est déjà véritablement un pôle multimodal avec la présence de la ligne 13 du métro, du tramway T6 mis en service fin 2014 et de la gare routière accueillant de nombreuses lignes de bus. Le pôle propose également une offre de mobilité nouvelle avec des stations Vélib' et Autolib' à proximité.

Les conditions de rabattement actuelles

À pied

L'étude de marchabilité (page 4) montre que sur ce secteur une grande place est laissée à la voiture et que la signalétique insuffisante limite l'attractivité piétonne autour de la gare. Néanmoins, l'arrivée du tramway a permis le réaménagement de certaines rues et le secteur présente des axes piétons privilégiés comme la Promenade départementale des Vallons de la Bièvre.

À l'heure de pointe du matin, la marche à pied représente 26 % des rabattements vers le pôle. Ces rabattements sont majoritairement à destination du métro.

À vélo



Plusieurs itinéraires cyclables permettent de rejoindre le pôle de Châtillon-Montrouge. Sur l'axe nord-sud, la RD906 est équipée de couloirs de bus ouverts aux cycles au nord et de bandes cyclables au sud. La coulée verte entre Paris et Massy, qui traverse le périmètre d'étude (Malakoff, Châtillon, Bagneux et Fontenay-aux-Roses), constitue un axe cyclable privilégié (environ 850 vélos/jour). A l'ouest, des itinéraires cyclables permettent de rejoindre Vanves et le nord de Clamart. Le maillage manque d'un itinéraire sur l'avenue de la République vers le centre de Montrouge. L'offre de stationnement vélo (54 places) ne répond actuellement pas à la demande (92 vélos constatés sur site en mars 2015). Le vélo représente aujourd'hui entre 1 et 2 % des rabattements vers le pôle de Châtillon-Montrouge à l'heure de pointe du matin.

En bus



Dix lignes de bus permettent aujourd'hui de rejoindre le pôle de Châtillon-Montrouge (8 lignes RATP et 3 lignes locales). Le bus représente 25 % des rabattements vers le pôle. Les échanges bus-bus sur le pôle sont également importants (35 % des usagers du bus sur le pôle à l'heure de pointe du matin ont utilisé un autre bus juste avant).

En deux-roues motorisés



Le stationnement des deux-roues motorisés ne répond actuellement pas à la demande : 6 places offertes pour 40 véhicules stationnant. Ils créent donc une gêne sur les trottoirs et la gare routière. La part des deux-roues motorisés dans les modes de rabattement vers le pôle est inférieure à 1 %.

En voiture



Le trafic à l'heure de pointe du matin autour du pôle est dense. Le fonctionnement du carrefour entre l'avenue Jean-Jaurès, l'avenue de la République et l'avenue Marx-Dormoy est actuellement difficile du fait du trafic important de ces voies, du flux de piétons se rendant à la gare et des bus entrant et sortant de la gare routière. La tarification du stationnement n'est pas homogène autour de la gare car elle se trouve en bordure de plusieurs communes (Montrouge, Malakoff, Châtillon et Bagneux). L'occupation des places autour de la gare présente donc un faible taux de rotation. La voiture (conducteurs et déposés) représente 2 % des rabattements vers le métro.

En synthèse, le pôle de Châtillon-Montrouge présente des échanges importants avec son environnement. Il constitue également un pôle important à l'échelle du réseau de transport en commun francilien au vu des nombreux échanges intermodaux qu'il permet.

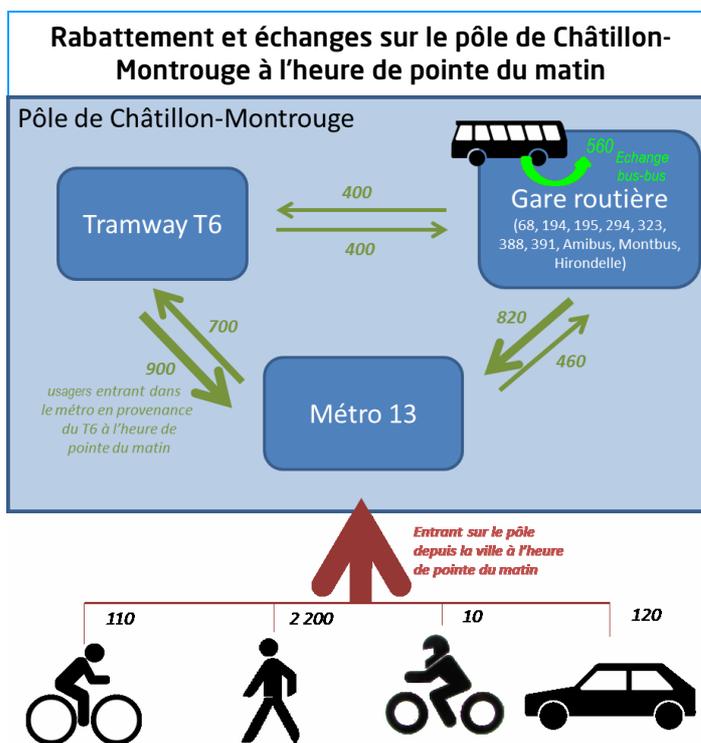
Les enjeux liés à l'arrivée de la ligne 15

À l'horizon du métro 15, le pôle de Châtillon-Montrouge verra sa fréquentation plus que doublée.

Le diagnostic a permis d'identifier différents enjeux à traiter pour préparer cette augmentation de fréquentation :

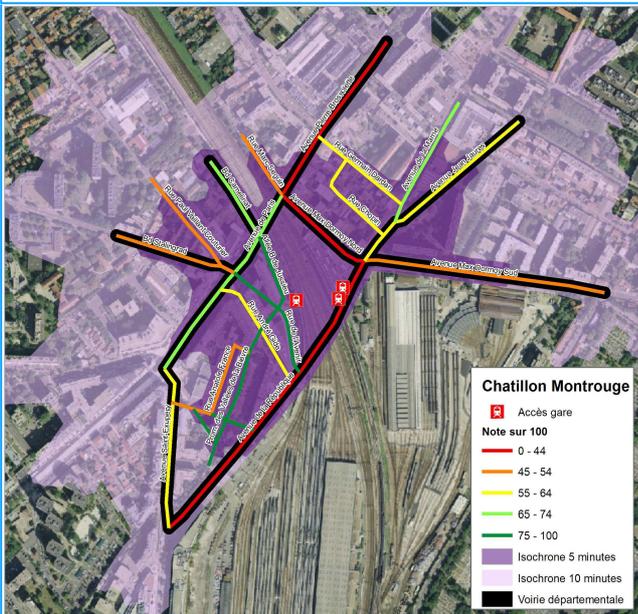
- dimensionner le souterrain à la sortie de métro 13 pour faciliter les correspondances avec le tramway et le bus mais également préserver le lien ville-ville (passage sous les voies SNCF) ;
- améliorer le fonctionnement de la gare routière et les conditions de circulation des voitures et des bus ;
- sécuriser les traversées piétonnes et élargir des trottoirs aux abords de la gare faciliter les rabattements à pied ;
- renforcer la signalétique pour faciliter les correspondances et l'orientation à la sortie du pôle ;
- assurer les continuités cyclables des axes menant à la gare pour inciter au rabattement à vélo ;
- créer des aménagements en faveur des bus pour résoudre les points noirs de circulation avérés.

La suite de l'étude de pôle vise à proposer et à chiffrer des actions permettant de répondre à ces enjeux. La somme des enjeux et le calendrier nécessitent que les acteurs institutionnels renforcent l'efficacité de leur travail.



UTILISATION DE L'ÉTUDE DE MARCHABILITÉ RÉALISÉE PAR LE DÉPARTEMENT

Évaluation de la marchabilité autour du pôle de Châtillon-Montrouge



Des pistes pour améliorer le rabattement aux gares

L'objectif de cette étude est de contribuer aux réflexions d'adaptation des voiries pour favoriser le rabattement à pied vers les gares du Grand Paris.

Selon les pôles, l'étude a mis en avant diverses difficultés rencontrées par les piétons comme les coupures liées à la présence de voiries à trafic important à Pont-de-Sèvres et Nanterre-La Boule.

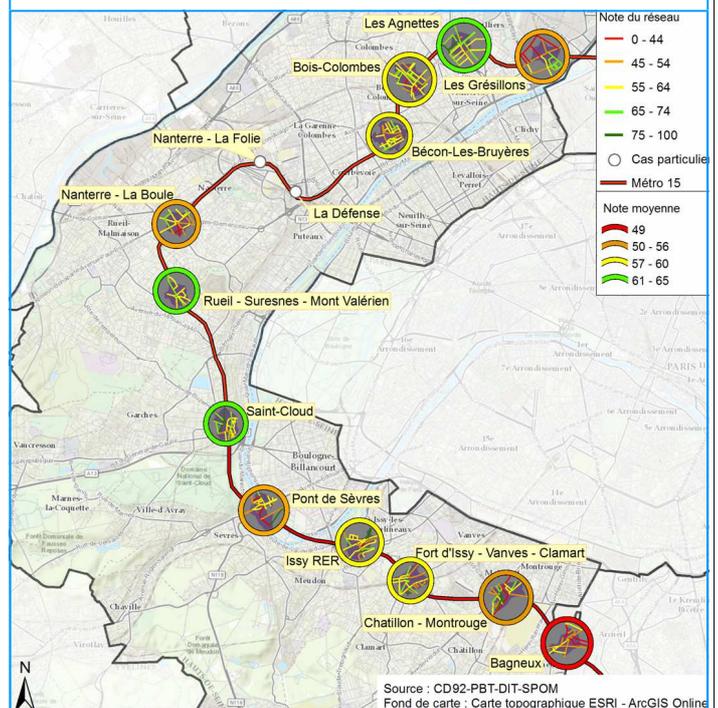
L'étude fournit pour chaque pôle des pistes d'amélioration, chaque critère étant plus ou moins bien noté selon les gares mais également selon les rues. De manière générale, le critère qui s'avère le moins bien noté est la signalétique.

Le principe

La « marchabilité » traduit le caractère plus ou moins favorable aux déplacements à pied d'une zone, son potentiel piétonnier. Le Département a mis en place une grille d'analyse quantitative et qualitative pour mesurer et comparer l'attractivité pour la marche des voiries autour des futures gares de la ligne 15.

Les critères quantitatifs concernent la signalétique, la voirie et le stationnement, les trottoirs et traversées piétonnes, l'accessibilité PMR et l'urbanisme. Les critères qualitatifs concernent la sensation de propreté, l'esthétique, l'ambiance sonore, la sensation d'oppression et le sentiment de sécurité. L'analyse est réalisée par tronçon, une note est associée à chaque critère et permet de définir un pourcentage d'attractivité du tronçon.

Évaluation de la marchabilité autour des futures gares du Métro 15



Le prochain numéro présentera une analyse des migrations alternantes (déplacements domicile-travail et domicile-études) depuis et vers les Hauts-de-Seine.

L'Observatoire est animé par le service Politiques et offres de mobilité de la direction des Infrastructures de transport au pôle Bâtiments et Transports du Département des Hauts-de-Seine.

Contact : mobilite@cg92.fr
<http://www.hauts-de-seine.fr/cadre-de-vie/transports/mobilite/>



www.hauts-de-seine.fr

2-16, bd Soufflot - 92015 Nanterre Cedex - tél. : 01 47 29 30 31 - fax : 01 47 29 34 34