

Réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Marly-le-Roi



DELOFFRE Séraphine

GAE 3 – 2016 -2017

Tuteur : Hervé BAPTISTE

Projet Individuel (PIND)

Remerciements

Avant de commencer ce rapport de projet individuel, je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont aidé et soutenu dans sa réalisation.

A commencer par mon tuteur Hervé Baptiste, maître de conférences en aménagement de l'espace et urbanisme à l'université François Rabelais de Tours, pour ses réponses et informations éclairées tout le long du projet.

Merci également à Nicole Dalga, maire adjointe chargée de l'urbanisme, de m'avoir reçu et d'avoir partagé avec moi les réflexions du service urbanisme de la commune de Marly-le-Roi concernant ses futurs aménagements.

Je remercie aussi tous les marlychois ou non qui ont pris le temps de répondre au questionnaire et de partager avec moi leur point de vue sur la gare de Marly-le-Roi.

Table des matières

Remerciements	1
Introduction	3
Présentation du territoire et diagnostic.....	4
1) La commune	4
a) Un emplacement stratégique.....	4
b) Déplacements intra et intercommunaux	5
2) Le pôle d'études	7
a) Localisation et organisation	7
b) Les objectifs fixés par les documents communaux et supra-communaux.....	10
Identification des enjeux et problématique.....	12
1) Les atouts du pôle d'échanges	12
2) Les dysfonctionnements.....	13
a) L'organisation	13
b) Les infrastructures.....	14
3) Priorisation	16
Projet.....	17
1) Repartager l'espace.....	17
a) La place de la circulation motorisée.....	17
b) Les modes de déplacements doux	20
2) Les détails du projet	22
a) Les problématiques de place.....	22
b) Agrémentation de l'espace	25
Conclusion	28
Bibliographie.....	29
TEXTE	29
IMAGE.....	30
Annexes	31
Fiche de lecture 1	31
Fiche de lecture 2	32

Introduction

Après la révolution industrielle, les voitures ont pris le pas dans la ville. La commune de Marly-le-Roi ne fait pas exception et reste, comme la plupart des villes alentours, à l'image des années 1970 où la voiture était reine. Aujourd'hui, la prise de conscience des problématiques environnementales incite à inverser la tendance en réduisant la part modale des véhicules motorisés. En effet, ces derniers en plus de participer au réchauffement climatique consomment également beaucoup de place dans l'espace public.

Pour inciter au développement des transports en commun et des modes de déplacement dits 'doux', trois types d'action¹ existent : les actions préventives (anticiper un défaut qui n'existe pas encore), curatives (remédier à un défaut) et correctives (identifier la cause du problème et agir à la source). Dans notre cas, il faudra mettre en place des actions correctives, ce qui passe par la méthode du "pourquoi ?", la première question à laquelle nous essayerons de répondre dans ce projet individuel (PIND) est "pourquoi le pôle d'échange de la gare de Marly-le-Roi présente des dysfonctionnements et en quelle mesure sont-ils liés à l'omniprésence du transport motorisé?".

Avant d'aller plus loin, rappelons que la définition des espaces publics va au-delà du partage de l'espace et de leur esthétique : il faut aussi tenir compte de leur capacité d'accueil à des pratiques variées en fonction des envies et des besoins des usagers ainsi que des habitants².

Aujourd'hui, l'aménagement de la gare de Marly-le-Roi n'est pas optimal (voici la réponse à un premier "pourquoi ?"), à commencer par des zones dangereuses pour la traversée des piétons jusqu'à l'absence de lieu agréable pour passer du temps. C'est dans ce contexte que s'inscrit ce projet qui est de réorganiser le pôle d'échanges de Marly-le-Roi. Afin d'augmenter sa qualité d'usage en accordant à l'écomobilité un espace central et confortable. L'objectif est double : faire de la gare un lieu plus équilibré dans sa répartition des différents modes tout en mettant en valeur son aspect de lieu de vie. Cela passe par repenser l'espace dédié à la circulation motorisée ainsi que celui aujourd'hui accordé aux piétons tout en restant dans le cadre des objectifs fixés par les différents documents d'urbanisme encadrant les orientations d'aménagement de la commune.

Dans ce rapport, nous détaillerons dans un premier temps les contextes spacio-temporel et juridique dans lequel s'inscrit le pôle d'échange. Seront ensuite exposées les causes principales identifiées du dysfonctionnement avant de terminer par des propositions d'aménagements et d'améliorations à apporter à la zone d'étude.

¹ ISO 9001

² Jean-Jacques Terrin, Le piéton dans la ville : l'espace public partagé

b) Déplacements intra et intercommunaux

Depuis 1990, la population se stabilise au sein de la commune qui accueille aujourd'hui un peu plus de 16 000 habitants⁵.

La demande en transports est assez forte au sein de la population puisque 7300 marlychois⁶ sont des actifs avec emploi. 21% de ces personnes travaillent dans la commune, un ratio assez similaire à celui des communes limitrophes. Les 5800 autres actifs quittent ainsi chaque jour la commune pour se rendre à leur lieu de travail. Cette tendance à utiliser la voiture dans le cadre des déplacements pendulaires est typique à la banlieue parisienne. Cela s'explique notamment par la plus faible densité en transport en commun en banlieue et l'attractivité des emplois de la ville de Paris.

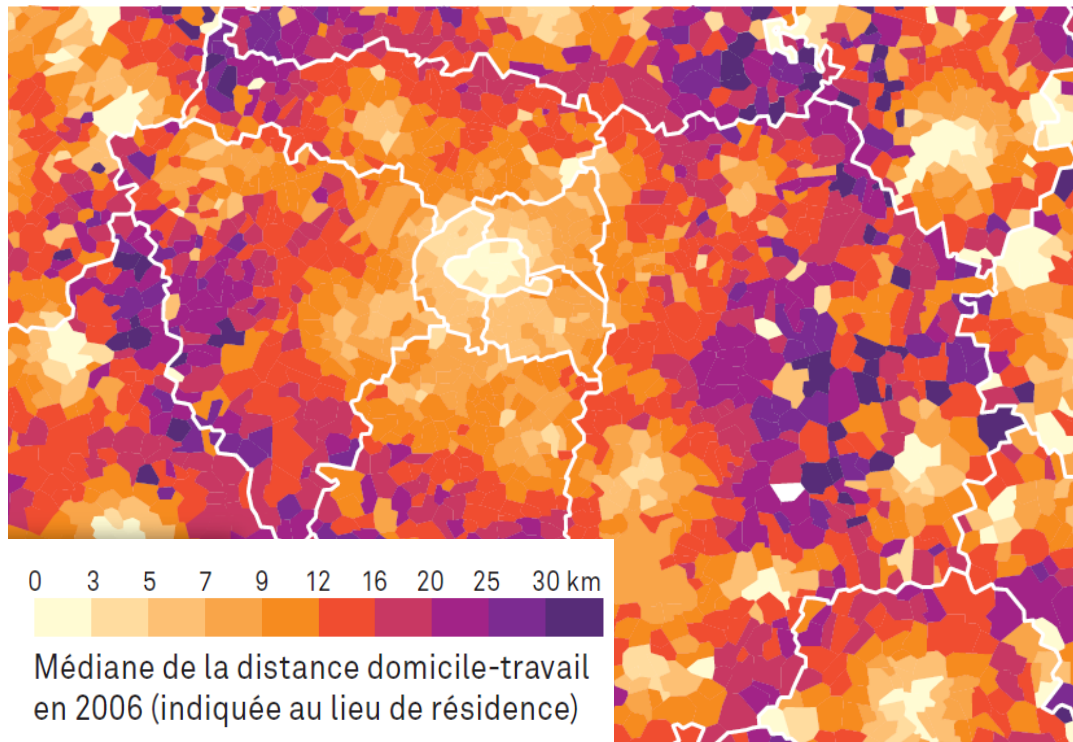


Figure 3: Les déplacements domicile-travail en Île-de-France (2014)

L'autre partie de la population effectuant quotidiennement des trajets sont les personnes scolarisées. Les trajets domicile-lieu d'études vers une autre commune représentent 2790 personnes chaque jour sur les 4100 marlychois scolarisés. Parmi ces étudiants, 435 se rendent à Saint-Germain-en-Laye⁷.

Ainsi, ce sont un peu plus de 8600 personnes qui quittent chaque jour la ville pour se rendre à leur lieu de travail ou d'études. Au total, 11400 habitants de Marly-le-Roi participent aux mouvements pendulaires⁸.

A ces 11000 personnes il faut ajouter les habitants des communes limitrophes qui se rendent chaque jour à Marly-le-Roi. En effet, le collège Louis Lumière et le lycée Louis de Broglie accueillent

⁵ Site de la ville

⁶ Habitant de Marly-le-Roi

⁷ INSEE

⁸ Déplacements quotidiens engendrés par l'étalement urbain

chaque jour 480 étudiants des communes voisines. La majorité de ces élèves viennent en Transilien puisque leur commune d'origine se situe sur la ligne L⁹.

A ces proportions de déplacement pendulaires s'ajoutent 9% de déplacements journaliers totaux intra-communal. Cela s'explique par les autres raisons de déplacements, à but récréatif par exemple. Il serait intéressant d'étudier de plus près ces déplacements pour avoir une vision plus globale de la situation au sein de la commune et proposer des aménagements adaptés.

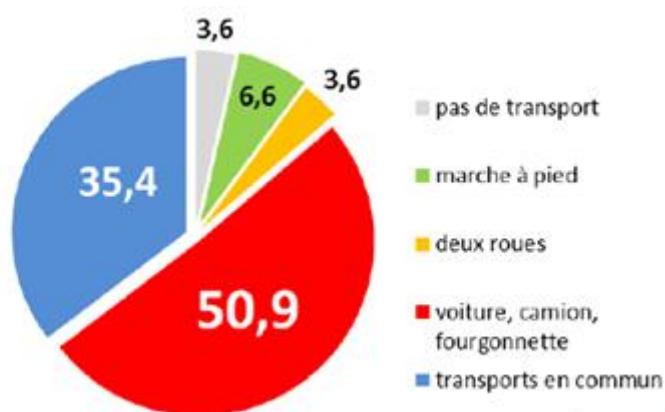


Figure 4: Modes de transport utilisés pour les déplacements domicile-travail

En 2016, près de la moitié des actifs de la commune utilisent leur voiture individuelle pour se rendre à leur lieu de travail.

Lorsque les habitants se rendent dans une commune en dehors des Yvelines, ils tendent à privilégier l'utilisation des transports en commun (56% des trajets en transport en commun relient Marly et une commune non yvelinoise). Néanmoins l'usage de la voiture reste majoritaire pour les trajets vers d'autres communes des Yvelines (75%). Peut-être cette tendance est due à la desserte incomplète des transports en commun intra-banlieue ; mais aussi aux mesures prises dans Paris-intramuros pour y limiter la circulation et le stationnement des voitures.

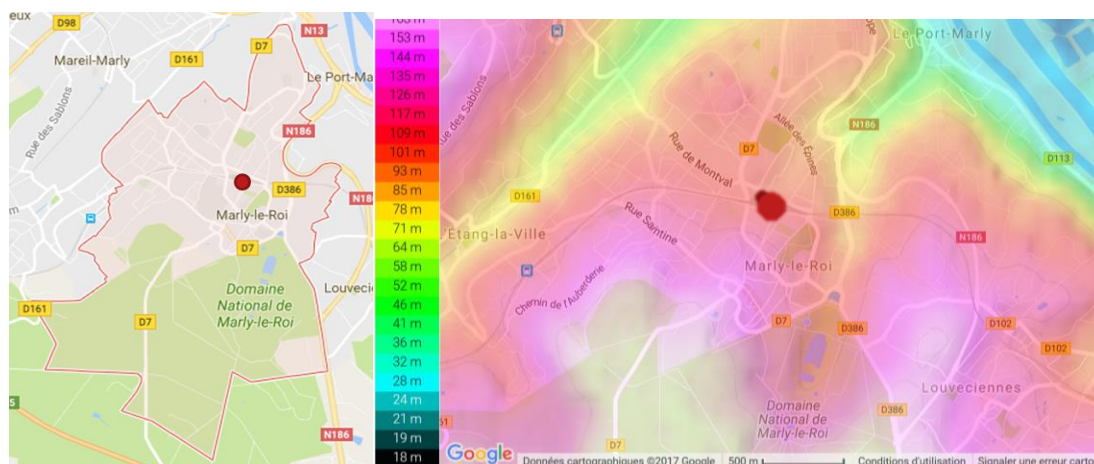
⁹ Tangentielle Ouest : caractérisation des déplacements franciliens et du secteur de la Tangentielle Ouest

2) Le pôle d'études

a) Localisation et organisation

❖ Se rendre à la gare

La gare de Marly-le-Roi se situe au centre de la ville à 111 mètres d'altitude sur un plateau. Le dénivelé global de la ville allant de 90 à 130 mètres¹⁰.



Figures 5: Localisation et topographie de la gare de Marly-le-Roi

Le dénivelé au sein de la commune et de ses alentours fait que le PLU préconise l'usage du vélo électrique pour les déplacements intracommunaux.

Ne trouvant pas de données précises sur les modes de déplacements quotidiens des marlychois, l'analyse de la tendance sera faite à partir de documents (surtout par l'INSEE), d'observations (vendredi 24 février 2017 de 17 à 19h et le samedi 8 avril de 14 à 16h) et du sondage¹¹ pour tirer des conclusions.

- A pied
- En voiture
- En bus
- En vélo
- En moto/scooter
- En skate/roller/trottinette
- Autre

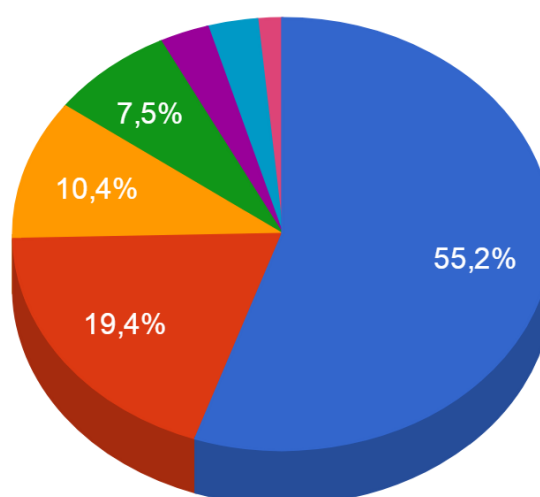


Figure 6: Réponses à la question "Comment vous rendez-vous à la gare?"

¹⁰ Cartes topographiques : topographic-map.com

¹¹ Sondage mis en ligne le 01/04/17

Il semblerait que la part modale de la marche pour se rendre à la gare devance toutes les autres. Vient ensuite, la voiture avec près de 20% des usagers, suivi du bus et du vélo. Fort est de constater que la part des personnes venant en vélo, en scooter ou moto ainsi qu'en skate/roller/trottinette est bien représentée et n'est pas négligeable et dans notre cas, doit être encouragée.

Cette tendance observée doit cependant être lue avec du recul. En effet, il ne s'agit que des déplacements domicile-gare et non pas de tous les déplacements quotidiens, dans lesquels la part modale automobile doit sûrement être beaucoup plus importante. En se basant sur le projet EPOOM et leur travail pour mettre en place une base de données sur les rapports entre les parts modales au sein de l'Europe¹² ainsi que l'analyse de carfree¹³, on se rend compte que cette tendance n'est pas valable en tout point. Il semblerait en effet, que la tendance soit encore à l'avantage de la voiture qui représente en moyenne en France, plus de 50% des déplacements.

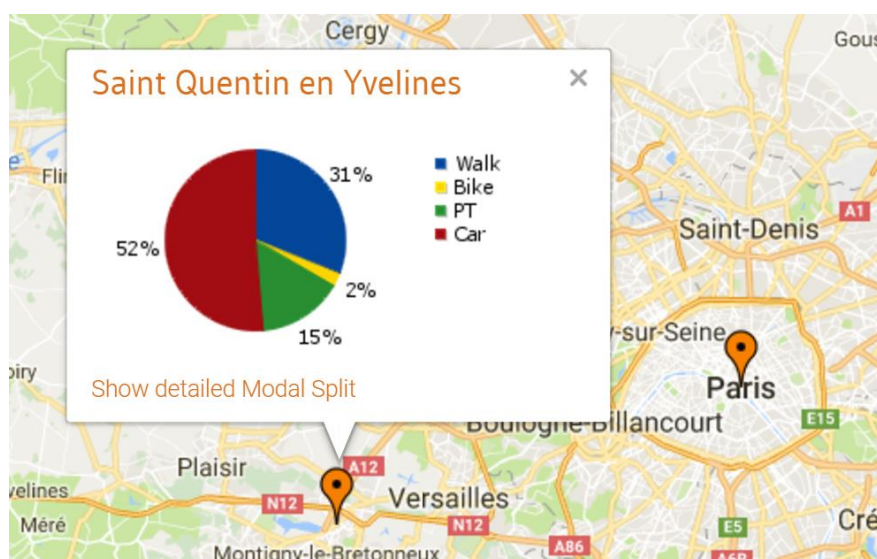


Figure 7: L'exemple de la répartition des parts modales à Saint-Quentin-en-Yvelines (à 16km de Marly-le-Roi)

Cependant, cela nous montre que les mentalités sont déjà orientées vers la marche à pied pour se rendre à la gare, ce qui doit être encouragé et favorisé. Le nombre de personnes se rendant à la gare en voiture est expliqué par les nombreuses places de stationnement aux alentours. Au total, on compte à moins de 200 mètres de la gare :

- 28 places directement devant la gare
- 86 places au parking du marché aménagé spécialement en parc relais gratuit pour les usagers du pôle d'échange
- 50 places au parking dit du Fontenelle
- Environ 30 places dans les rues adjacentes
- Dépose minute pouvant accueillir 1 à 3 voitures

Soit un total de 194 places de stationnement. D'après le sondage, ces différents emplacements sont utilisés de façon assez égale par les personnes se rendant au pôle d'échange en voiture.

¹² EPOMM

¹³ Carfree

❖ Les modalités proposées par le pôle d'échanges

Les deux moyens de transports en commun proposés à la gare de Marly-le-Roi sont le bus et le train. La présence de plusieurs réseaux de transports interconnectés en un même lieu (le train et le bus dans notre cas) est à la base de la définition d'un pôle d'échange¹⁴. Cet aménagement urbain peut aussi être retrouvé sous d'autres terminologies telles que pôle d'interconnexion, pôle d'intermodalité ou encore station nodale¹⁵.

A Marly-le-Roi, le train fait partie du réseau Transilien, le nom donné par la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) à ses trains de banlieue dans la région Île-de-France. Il permet de rejoindre Paris-Saint-Lazare situé à 26 kilomètres de la gare de Marly-le-Roi en 38 minutes¹⁶. En moyenne, ce sont 3 950 voyageurs qui prennent le train à la gare de Marly-le-Roi chaque jour ouvré en 2012¹⁷. Ce trafic est le plus élevé de toutes les gares de la ligne L¹⁸.

Le réseau de bus quant à lui est géré par la multinationale Transdev d'Île-de-France. D'après le sondage que j'ai effectué, la ligne de bus la plus empruntée est la ligne 10 reliant la gare de Marly-le-Roi à celle de Saint-Germain-en-Laye se situant à côté du RER A (Réseau Express Régional). Ensuite, les 4 lignes les plus empruntées sont celles permettant de se déplacer à différents endroits au sein de la commune (9A, 9B, 9AB et 9D) et qui effectuent des boucles fermées dans celle-ci. Enfin, la troisième ligne très régulièrement empruntée est la 21 dont l'autre terminus est à la gare du Vésinet qui est desservie notamment par le RER A.

Les bus de répartissent des 2 côtés de la gare, reliés par un tunnel passant sous les voies.



Figures 8: Organisation spatiale des bus et passage souterrain

D'après le questionnaire, l'usage des bus semble moins considérable que celui du train ce qui est corroboré par les observations sur le terrain. Ainsi, 60% des personnes interrogées prennent le train au moins une fois par semaine contre 15% pour le bus.

¹⁴ Les pôles d'échanges intermodaux

¹⁵ Philippe Menerault, Les pôles d'échanges en France : état des connaissances, enjeux et outils d'analyse

¹⁶ Site transilien

¹⁷ STIF, Délibération n°2012/303 du 10 octobre 2012 : convention de participation financière du Stif (p.67)

¹⁸ Pierre Bouchez, De Paris St-Lazare à Versailles et St-Nom-la-Bretèche (1839-2007), p. 128

b) Les objectifs fixés par les documents communaux et supra-communaux

❖ Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Le choix de cette zone d'étude est tout d'abord issu d'observations personnelles de dysfonctionnements. Il a été conforté lors de la lecture du PLU de la commune dans lequel le secteur gare est classé en OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation). Ce classement s'explique avant tout par son emplacement en entrée de ville mais aussi par sa centralité géographique. Il a pour vocation la construction logements et de commerces ainsi que de "favoriser les déplacements doux notamment depuis la gare".

Pour permettre au secteur d'évoluer conformément à ces orientations, la gare est aujourd'hui classée en zone UA dans le PLU ce qui correspond au centre traditionnel de l'agglomération. De plus, le PLU caractérise sa forme urbaine par "une densité bâtie et une hauteur moyenne des constructions importantes". Cette information, va dans le sens de conserver la continuité du bâti déjà existant.

Il est également à noter que le PLU impose la présence d'au moins 1 arbre tous les 100m² de surface nue et qu'aucun élément patrimonial n'est recensé sur la zone du pôle d'échanges.

❖ Schéma Départemental d'Aménagement pour un Développement Equilibré des Yvelines (SDADEY)

Le SDADEY découpe les Yvelines en arrondissements pour y mener des politiques localisées, Marly-le-Roi se situe dans l'agglomération de Saint-Germain-en-Laye, un pôle structurant des Yvelines. A ce titre, elle doit mettre en place des actions visant à "conforter les agglomérations organisées autour d'un pôle structurant au sein des territoires à dominante urbaine, en améliorant l'offre urbaine tant en termes de logement que d'activités économiques, d'équipements et de services".¹⁹

Les principaux objectifs de la ville pour le SDADEY sont ²⁰ :

- d'embellir et d'affirmer les identités de chaque quartier sans toutefois les immobiliser
- d'améliorer la qualité de vie et les services proposés dans les sites jugés stratégiques
- de créer des liaisons douces de la ville, notamment vers la forêt
- de renforcer l'axe nord-sud (dans lequel se situe la gare) en y installant des services et des équipements.

❖ SDRIF (Schéma Directeur de la Région Île-de-France)

La commune de Marly le Roi fait partie du SDRIF, le PLU de la ville doit donc être en cohérence avec les orientations du SDRIF. La zone d'étude se situe dans un « quartier à densifier à proximité d'une gare » comprenant toute la zone dans un rayon de 1km dont les principales orientations sont de :

- Renforcer la mixité des fonctions et sa traduction dans l'aménagement grâce à une logique de zonage.
- Renforcer les centres villes existants et leur armature (transports collectifs, commerces,...).

¹⁹ Plaquette du SDADEY

²⁰ Rapport au conseil général du 21 octobre 2011

❖ PDUIF (Plan de Déplacement Urbain en Île-de-France)

Le Plan de Déplacement Urbain établit l'organisation des transports de personnes et de marchandises ainsi que la circulation et le stationnement en agglomération²¹. En Île-de-France, c'est le PDUIF qui est en vigueur: il concourt aux mêmes objectifs mais s'applique sur un plus grand territoire.

Dans cet outil, Marly-le-Roi est identifié en agglomération centrale défini comme un espace à «grandes polarités urbaines à conforter entre cœur de métropole et espace rural. Il reprend l'unité urbaine de Paris (telle que définie par l'INSEE), à laquelle a été soustrait le cœur de métropole». Les prescriptions prioritaires dans ce classement sont surtout orientées vers l'encouragement pour l'utilisation de moyens alternatifs à la voiture, ce qui passe par l'aménagement de la rue pour le piéton, favoriser l'usage du vélo en mettant en place des voiries cyclables et des espaces dédiés au stationnement vélo et améliorer la sécurité routière²².

De plus, le PDUIF classe le pôle d'échanges de Marly-le-Roi parmi ceux où l'accès est à plus de 75% par voie piétonne, en bus ou en vélo. Cela vient ainsi, corroborer les conclusions tirées dans la partie précédente (a- Localisation et organisation)

Le PDUIF, met l'accent sur le partage de l'espace public : entre modes individuels motorisés, transports collectifs, taxi, piétons, vélos et véhicules de marchandises. Parmi ces modes de transport, Marly le Roi n'est pas concerné par celui des véhicules de marchandises.

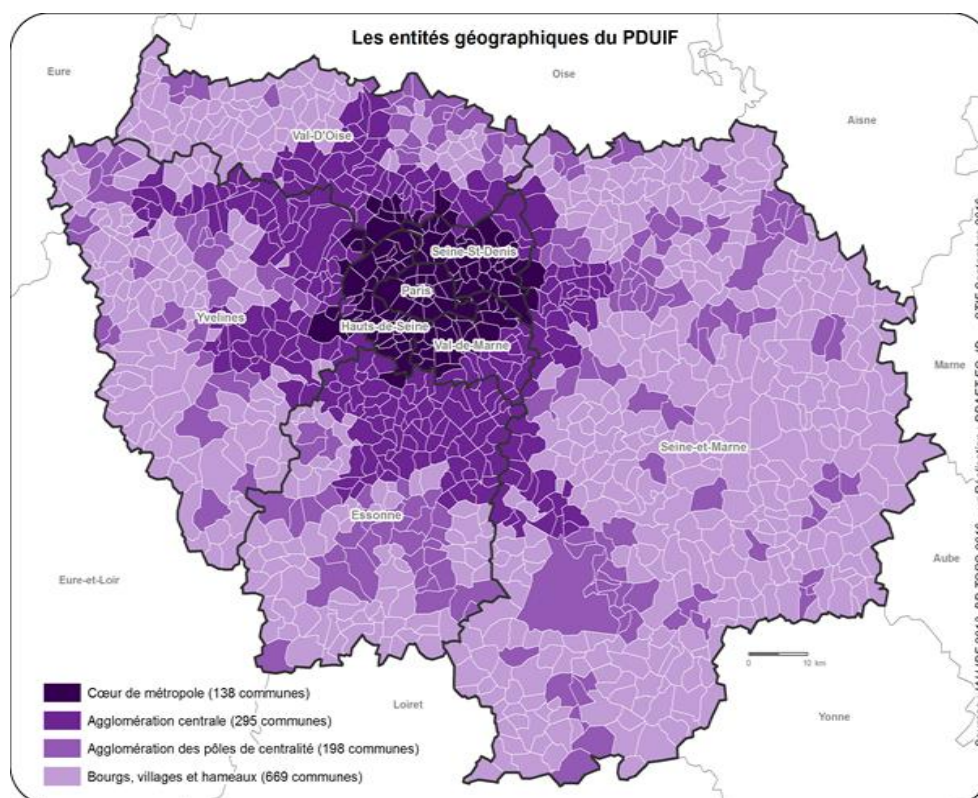


Figure 9: Classification des entités géographiques en Île-de-France par le PDUIF

²¹ Certu, les outils de l'aménagement

²² Guide pratique pour l'élaboration d'un plan local de déplacement

Identification des enjeux et problématique

1) Les atouts du pôle d'échanges

Nous pouvons commencer par mettre l'accent sur les atouts de ce pôle d'échange qui malgré le fait qu'il peut être amélioré reste un lieu clef pour la commune.

Tout d'abord, il s'agit d'une gare à échelle humaine, à l'instar des grands pôles d'échanges de la Grande Couronne parisienne (Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines,...). Cette taille réduite permet de parcourir de petites distances pour les correspondances entre bus et train sans prendre de navettes ou traverser d'interminables couloirs. Un autre avantage de cette dimension réduite est un sentiment de convivialité et de dépaysement à seulement 25 minutes de Paris, ce qui en fait un endroit très stratégique. En 2013, l'accès et la prise d'informations sur le territoire de la gare ont été facilités grâce à la mise en place de panneaux informatifs d'horaires en temps réel²³.

Ensuite, la gare est entourée de commerces de proximité formant un linéaire commercial. On peut lister un fleuriste, une pharmacie, une boulangerie, des agences immobilières, un antiquaire, des banques, un cinéma, des bars-tabac, un pressing, un coiffeur ou encore un restaurant-snack. Cependant, d'après le questionnaire, presque 80% des personnes ne profitent presque jamais de ces commerces (moins de 3 fois par mois). Nous allons essayer dans la suite de ce rapport de comprendre pourquoi ces commerces sont peu fréquentés tout en pouvant déjà supposer une corrélation entre manque de confort et de fréquentation.

La rencontre avec Nicole Dalga, adjointe au maire responsable de l'urbanisme, a eu lieu après avoir choisi la gare comme lieu d'études et réfléchi sur les améliorations qui pourraient y être apportées. En effet, comme expliqué précédemment, la gare est classée en OAP afin d'en assurer son évolution conformément aux objectifs de la ville et d'en assurer sa "restructuration qualitative". L'objectif pour est d'assurer une mixité des fonctions alliant logement, transport et activités commerciales.

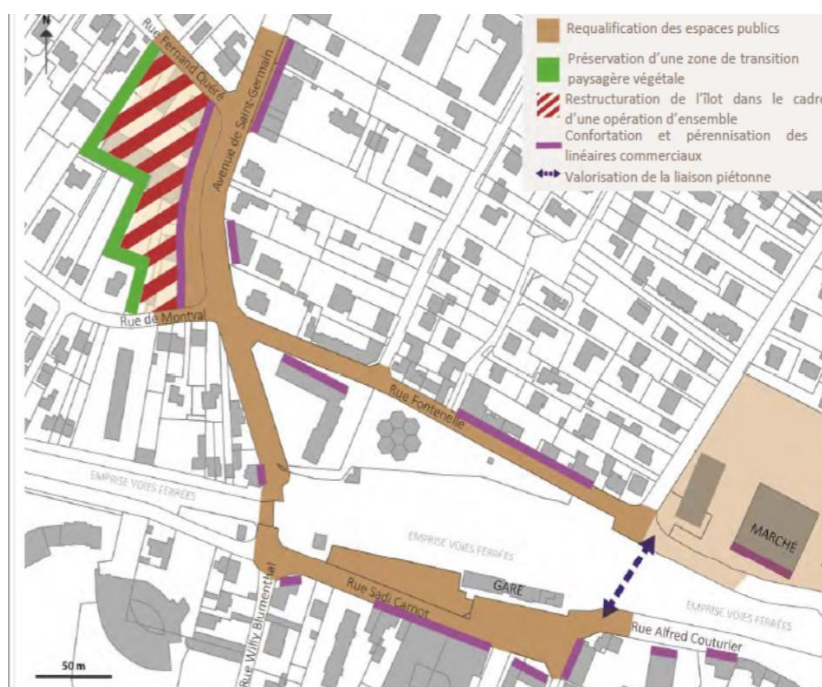


Figure 10: Délimitation de la zone OAP dans le PLU de la commune

²³ Délibération n°2012/303

Le zonage proposé par le PLU couvre une très grande surface allant jusqu'aux commerces situés à plus de 500 mètres et il semble préférable de s'en tenir à un espace plus restreint afin de pouvoir y faire des propositions d'aménagement plus renseignées.

Ainsi, voici les différentes problématiques identifiées à la suite d'observations personnelles complétées par celles de Nicole Dalga et son équipe ainsi que celles des personnes ayant répondu au sondage par mail et en direct. Pour plus de clarté, les problématiques sont réparties en deux classes directement liées entre elles: l'organisation du pôle et ses infrastructures.

2) Les dysfonctionnements

a) L'organisation

❖ La sécurité

Il s'agit du point le plus crucial pour l'équipe de l'urbanisme de Marly-le-Roi. En effet, dans la zone devant de la gare se croisent les arrêts de bus, le passage piéton, les voitures en stationnement et la voie de circulation.



Figure 11: Devant de la gare de Marly-le-Roi, zone dangereuse

Sur la photo ci-dessus, prise au niveau du dépose-minutes, le bus traverse le passage piéton. A droite, le parking en épi offre une visibilité médiocre aux conducteurs lors de leurs marches-arrière.

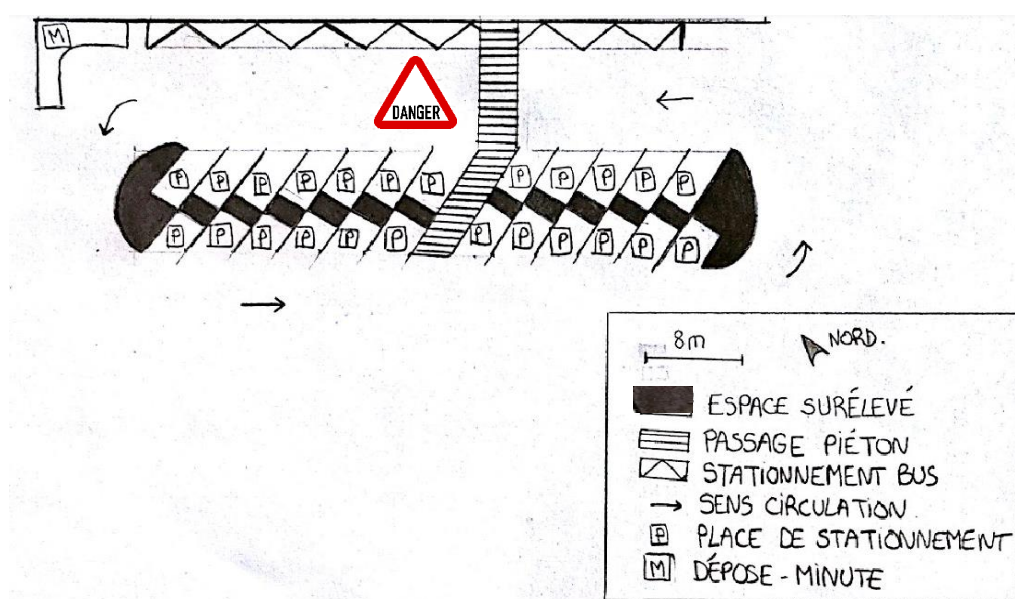


Figure 12: Dessin de la zone de dangers

L'adjointe au maire recense 4 accidents légers sur les deux dernières années. Le pic d'insécurité apparaît lors des heures importantes de déplacement, lorsque le flux de bus, de piétons et de voitures sont à leur paroxysme. Le danger est d'autant plus présent, que la gare se situe sur le chemin de nombreux élèves se rendant au collège ou au lycée.

Il s'agit également d'une préoccupation importante pour les personnes sondées puisque plus de la moitié d'entre elles estiment que la gare est un espace peu voire pas sécurisé. Les suggestions sont de mettre en place un ralentisseur et de mieux penser la circulation voire de limiter drastiquement la profusion de transports différents.

❖ **La place des bus**

Les arrêts des 13 lignes de bus desservant la gare de Marly-le-Roi sont répartis en 3 endroits : 2 devant la gare et un derrière. Cette distribution tend à perturber voire à perdre les personnes ne connaissant pas le pôle d'échange de Marly-le-Roi.

Comme la plupart des transports, les bus sont très utilisés aux heures de bureaux le matin et le soir et sont délaissés la journée. Les horaires sont adaptés à ces pics de fréquentation²⁴. Par exemple, les lignes 9A, 9B et 9AB effectuant des trajets uniquement intra commune (pour amener les navetteurs de leur domicile à la gare), circulent entre 7 et 8h puis entre 17 et 19h. Les autres lignes quant à elles circulent toute la journée mais avec une cadence beaucoup plus faible en milieu de journée (environ 2 par heure). On peut donc considérer que la fréquence du passage des bus est bien réglée.

Cependant, si la fréquence des bus a été réglé sur les habitudes des usagers, leur emplacement n'est pas optimal et concourt à la dangerosité de la zone évoquée ci-dessus. En effet, lorsque plusieurs bus sont alignés et doivent se dépasser pour quitter leur arrêt, leur visibilité est très réduite. Une solution serait de déplacer l'arrêt, plus loin du passage piéton. C'est pour cela que le sondage interroge les usagers sur leur volonté à "prendre le bus plus loin que juste devant la gare". La plupart des personnes interrogées acceptent mais demandent quand même une distance inférieure à 100 mètres entre la gare et les bus, le sujet ne fait toutefois pas l'unanimité et cette alternative doit être considérée avec prudence.

❖ **La perception du lieu**

Selon les habitants, le pôle de Marly-le-Roi n'est pas un lieu agréable ni pour être traversé ni pour se promener. Les trottoirs y sont étroits et à moins d'avoir besoin de se rendre dans les commerces, il n'y a pas d'endroit vraiment accueillant pour y passer du temps. Il s'agit d'une problématique majeure car avec son emplacement central dans la ville, la gare doit pouvoir être un point de rendez-vous et de rencontres. Cet aspect est renforcé par le fait que l'utilisation des transports en commun est liée à la rupture de charge et donc perçue comme une activité désagréable²⁵.

b) **Les infrastructures**

❖ **Les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)**

La classification de personnes à mobilité réduite comprend un large panel de la population. Tout le monde peut être ponctuellement considéré à "mobilité réduite". Le 6 novembre 2014, le décret d'application de l'ordonnance créant l'Agenda d'accessibilité programmée (Ad'Ap) a été publié. Le 1^{er}

²⁴ Site Transdev

²⁵ Philippe Menerault, Les pôles d'échanges en France : état des connaissances, enjeux et outils d'analyse

janvier 2015, l'Europe a fixé un objectif pour "l'égalité des droits et des chances de chacun", cela comprend entre autre l'accessibilité à la voirie²⁶.

La problématique de la qualité des trottoirs influe sur son accessibilité ; ils ne sont pas assez larges et leur surface n'est pas régulière. Une fois arrivé à la gare, l'unique passage pour se rendre sur le quai nécessite d'emprunter des escaliers.

❖ La place du vélo

Marly-le-Roi dispose de 10 kilomètre de piste cyclable comprenant des voies vertes, des bandes cyclables, des axes partagés et des pistes cyclables²⁷. Malgré l'axe partagé devant la gare la circulation à vélo reste dangereuse du fait du stationnement des voitures le long de la chaussée pouvant causer des accidents lors de l'ouverture des portières ou des manœuvres de stationnement.



Figure 13: Le réseau de pistes cyclables à Marly-le-Roi

Aujourd'hui, la gare dispose de deux parkings à vélos pouvant accueillir respectivement 20 places et 10 places. Ces abris servent également au stationnement de motos et de scooter. Dans l'objectif d'inciter les habitants à se déplacer en vélo, le développement de ces stationnement vélo apparaît crucial.

²⁶ Ooreka, cadre légal des normes accessibilité

²⁷ Site de la ville



Figure 14: Abri vélo devant la gare

Rappelons que le sondage a montré que le vélo est déjà largement utilisé par les marlychois pour se rendre à la gare (7,5%). Nicole Dalga insiste sur le fait que les vélos sont souvent endommagés lorsqu'ils stationnent d'où l'ajout d'une question en ce sens dans le sondage. Parmi les personnes ayant répondu, seulement une a connu une dégradation sur son vélo. Bien que la majorité n'ait pas subi de dégradations, 87,5% des personnes interrogées se disent favorable à la mise en place d'un abri protégé pour le vélo.

❖ Manque d'espace de partage (par les marlychois)

Afin de tester le sondage avant de le partager, il a fallu aller directement auprès de la population à côté de la gare. La demande pour la mise en place d'un lieu de partage à côté de la gare était très forte et plusieurs personnes en ont spontanément émis la demande.

Certes, deux bar-tabac se situent à moins de 300 mètres de la gare mais ces lieux sont uniquement prisés par une partie de la population et ne proposent pas de nourriture. Le quartier du vieux-Marly, situé à 500 mètres, propose de nombreux commerces de bouche mais il s'agit de l'unique lieu de ce genre à Marly-le-Roi. Ainsi, l'idée est de dynamiser la zone en y implantant des restaurants ou/et terrasses pour y instaurer de nouveaux usages.

❖ L'art en ville

L'idée de mise en valeur d'un territoire peut passer par divers aménagements. Suite aux présentations et ateliers dans le contexte du cursus "aménagement du territoire et environnement", fort est de constater que la commune ne dispose pas d'installation de ce genre. Dans le cadre de la restructuration du pôle d'échange, il est favorable d'intégrer l'art urbain au projet.

3) Priorisation

Pour ce projet nous nous limiterons au devant de la gare qui représente déjà une surface importante. L'arrière peut être optimisé mais ne présente pas de problèmes de sécurité aussi important et n'est pas aussi prisé.

Tout d'abord la sécurité est le point le plus crucial dont plusieurs autres problématiques découlent telles qu'une perception négative du lieu. Cette sécurité passe par la reconfiguration de l'espace. Vient ensuite l'accès aux PMR et aux modes de déplacements doux ainsi que l'absence de gare routière. Finalement, les éléments faisant de la gare un lieu confortable (aspects visuels) devront être repensés.

Projet

L'objectif général du projet est de faire du pôle d'échanges de Marly-le-Roi un lieu de mixité d'usages tout en respectant les orientations définies par les documents d'urbanisme auxquels elle est soumise. Ainsi, la finalité est de réorganiser intégralement l'espace devant la gare, de l'emplacement des bus à la place pour les piétons tout en rendant le lieu plus convivial. Voici l'avant de la gare modélisé²⁸ :

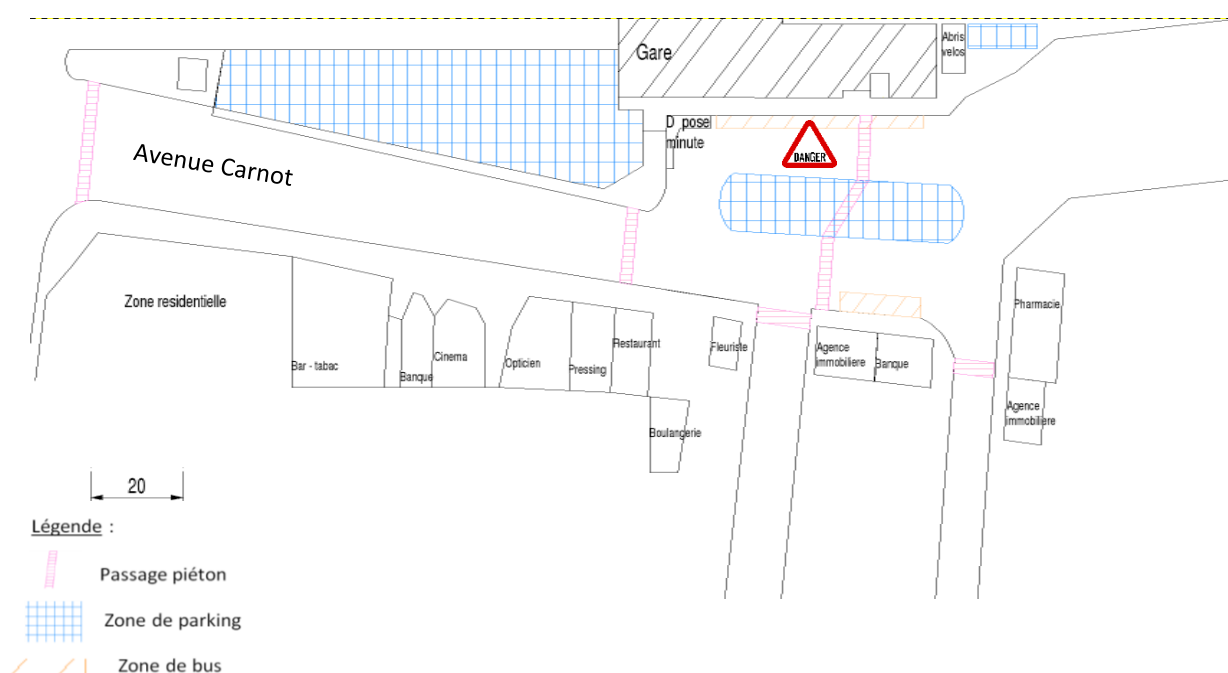


Figure 15: Représentation de la gare de Marly-le-Roi

1) Repartager l'espace

a) La place de la circulation motorisée

Très vite, on s'aperçoit que les alentours de la gare ont bel et bien été aménagés pour la voiture. L'avenue Carnot passe devant la gare, les voies en double sens n'étant perturbées que par l'îlot central dédié au stationnement. La première partie de ce projet sera donc de repenser la place de la voiture dans ce pôle d'échange et de favoriser l'écocomobilité.

Pour commencer, il semble plus que impératif de reconsidérer la conservation du parking de 24 places en face de la gare. Sa suppression serait une première réponse à deux grandes problématiques: l'insécurité devant la gare due à la zone de croisement et la dénaturation du paysage par le trafic routier.

L'autre parking devant la gare dit du Fontenelle, paraît moins fréquemment utilisé²⁹. Il peut être reconverti à un autre usage l'objectif premier étant tout d'abord de reconsidérer et limiter la place l'utilisation de la voiture.

Cette décision, rend le stationnement à la gare plus complexe pour les usagers et semble devoir être compensée, du moins temporairement, jusqu'à ce que les façons de se déplacer aient

²⁸ Base des mesures avec cadastre.gouv.fr

²⁹ Sondage

suffisamment changés et que les personnes ne se rendent plus à la gare en voiture. Pour cela, voici les différentes solutions qui pourraient être mises en place, classées de la plus obsolète à la plus en accord avec le projet:

Solution	Avantages	Inconvénient
Mettre en place un nouvel espace pour le stationnement	Permet aux usagers de ne pas trop modifier leurs habitudes.	La zone alentour est déjà très densément urbanisée → difficulté pour trouver un espace Transformation d'un espace en parking en désaccord avec la politique du projet
Utiliser le parking déjà existant du marché situé derrière la gare en soutien pour le dégorgement de l'espace.	Ne pas avoir à construire de nouveaux espaces dédiés au stationnement	Ne promeut pas les valeurs voulues par le projet Le seul parking capable d'accueillir les voitures semble très prisé lors des déplacements pendulaires (capacité insuffisante)
Ne pas déplacer le stationnement ni le remplacer mais augmenter la part de modes alternatifs doux.	Dans la continuité du projet visant à limiter l'utilisation des voitures Permet de limiter la pression automobile due au stationnement dans les espaces alentours à la gare, en conformité avec le projet	Temps d'adaptation par les usagers pour accepter la solution et évoluer dans leurs déplacements Limite encore plus l'accessibilité pour les personnes habitant loin de la gare

A ces arguments s'ajoute le fait, que le parking du marché a été rénové il y a 3 ans dans l'objectif de permettre aux personnes se rendant à la gare en train d'y stationner. Il faut ici apporter une nuance car la création de nouvelles places incite les personnes à utiliser leurs voitures dans un cercle vicieux entraînant l'inverse de l'effet escompté de ce projet. Ainsi, il semble que la suppression des deux parkings renforcera d'autant plus l'utilisation d'autres moyens de transports et ne sera considéré comme coercitif que pour une période très limitée, le temps de l'adaptation. Il faut cependant que cette mesure s'accompagne d'un soutien d'autant plus renforcé des autres modes de transport "doux".

Une fois que cet espace libéré grâce à la limitation de la voiture, reste une zone relativement vierge pouvant être repartagée. A commencer par la place des bus, dont le passage devant la gare crée des coupures. Il apparaît judicieux de déplacer et réunir leurs arrêts afin d'obtenir un large espace en sortie de gare de type parvis sans que les usagers ne retombent directement dans le trafic routier en sortie de transport. Le rassemblement des arrêts permettra une répartition spatiale plus claire des différents modes de transports dans un aménagement de type gare routière. Deux grands principes définissent une gare routière fonctionnelle et bien aménagée qui sont sa compacité et sa facilité d'usage.³⁰ En parallèle des panneaux et cartes informatives devront être mises en place pour expliciter l'accès aux bus.

³⁰ e BOER E. & KRUL R. (2005), The dynamic bus station: a user friendly facility?, Delft University of Technology, Department of Transport and Planning, 12p

Le seul endroit assez spacieux pouvant accueillir la nouvelle gare routière de Marly-le-Roi est l'ancien parking du Fontenelle. Le sondage avait fait ressortir des avis partagés quant au déplacement des arrêts mais dans l'ensemble l'unanimité acceptait une nouvelle gare routière à moins de 50 mètres de la gare. L'arrêt de bus le plus éloigné dans cette configuration serait à 100 mètres de l'actuelle sortie et le plus proche à 70 mètres.

Ce type d'aménagement doit s'accompagner d'un passage sécurisé et lumineux pour rejoindre les arrêts. Aujourd'hui, le passage n'est pas couvert mais une partie est déjà suffisamment illuminée puisqu'il s'agit du devant du bâtiment de la gare. Une alternative consisterait à ouvrir l'espace entre les quais et la zone de stationnement en créant un passage direct pour les personnes sortant du train. Cette proposition a notamment été émise par un personne interrogée (le samedi 8 avril 2017) pour qui l'arrivée dans une rame en bout de quai, impliquait de retourner en arrière afin d'emprunter l'unique sortie de la gare.



Figure 16: Espace reliant quai et futurs arrêts de bus

*Préconisations du Neufert*³¹ : La majorité des bus mis en place par le réseau Transdev mesurent 12,2 mètres et au plus 16,8 mètres pour les bus articulés pour une largeur de 2,5 mètres. Ces derniers ont un rayon de braquage de 12,2 mètres, autrement dit leur capacité à tourner dans un espace restreint nécessite au minimum un rayon de 12,2 mètres³². 2 arrêts de bus doivent être espacés de 10 mètres pour permettre le dépassement et la sécurité. Un arrêt doit être espacé de 2 mètres avec la voie de bus dont 1 mètre d'espace utile.

Il n'est pas possible d'installer une aire de giration du fait du rayon de braquage trop grand des bus, dans notre cas, nous préférons mettre en place un espace avec 2 accès.

³¹ Neufert partie circulation, transports

³² Kidioui : rayon de braquage

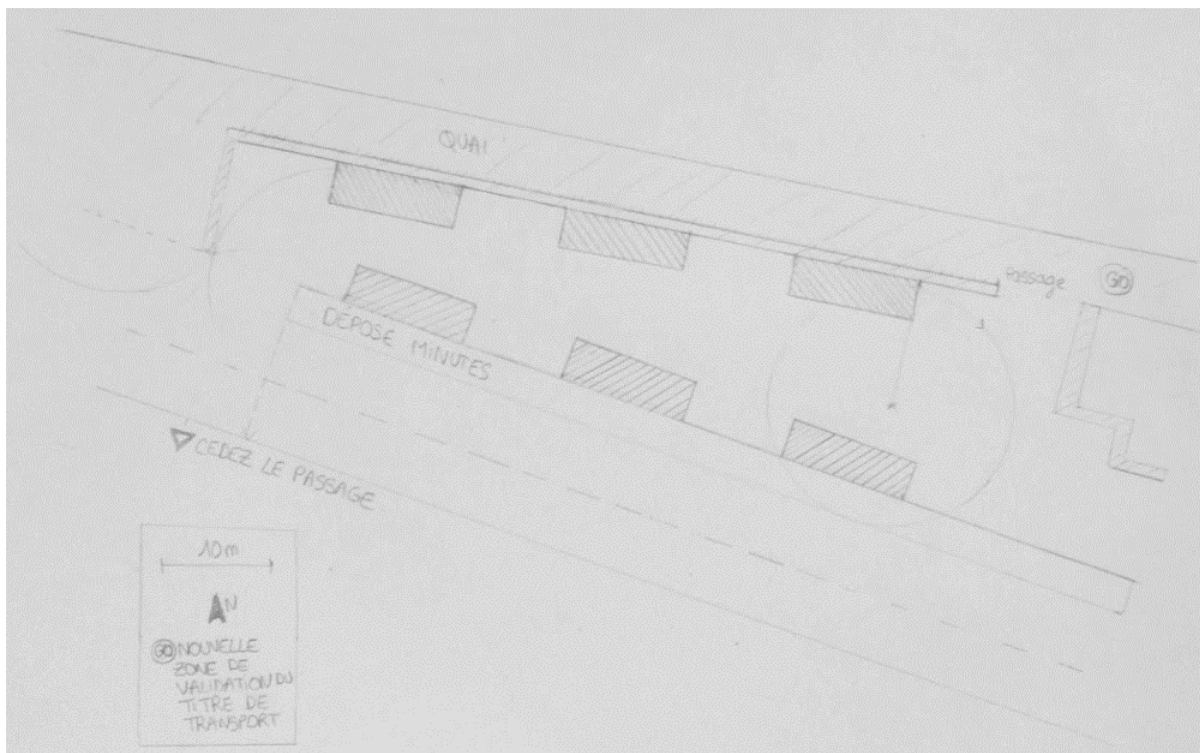


Figure 17: Nouvelle gare routière remplaçant le parking du Fontenelle

L'ouverture du passage pour les bus au niveau de la gare implique la suppression du dépose-minute qui sera donc déplacé sur les actuelles places de stationnement en bord de chaussée. Pour ne pas perturber la circulation et laisser une place prioritaire au bus, un "cédez le passage" sera installé sur la voie au niveau de chaque entrée.

b) Les modes de déplacements doux

❖ Vélos

Aujourd'hui, l'axe routier devant la gare est partagé avec les vélos. Comme expliqué dans les problématiques, cette demi-mesure n'est pas assez encourageante. L'idée serait de mettre en place de véritables voies cyclables pour accéder à un espace de stationnement sécurisé. Pour une voie où la limitation de vitesse est de 50km/h, l'aménagement de pistes ou de bandes cyclable est préféré à la circulation mixte.³³ La majeure différence entre bande cyclable et piste cyclable est que la première se situe sur l'axe routier tandis que la seconde constitue une voie propre aux vélos.

Les préconisations

- *du Neufert* : Pour un espace cyclable, plusieurs dimensions sont possibles. Une bande cyclable doit avoir une largeur de 1,85 mètres.
- *du GrandLyon* : Une piste cyclable bidirectionnelle doit avoir une largeur minimum de 2,5 mètres³⁴

Dans notre situation, le choix est fait de valoriser l'espace et ses commerces par l'écomobilité, ainsi à partir des bâtiments, les modes de circulation seront classés du moins nuisible au plus bruyant (dans l'ordre : piétons, vélos, voitures, stationnement, gare routière). Pour ne pas que l'espace de circulation des vélos interfère avec la sortie des bus, les voies de vélos seront réunies en une piste bidirectionnelle.

³³ Guide pour la conception des aménagements cyclables du GrandLyon

³⁴ Cohérence des dimensions du GrandLyon

L'installation d'un espace de stationnement sécurisé type *Véligo*³⁵ est également recommandé par le Stif. Le concept est de permettre aux utilisateurs du pass Navigo (carte d'abonnements au réseau des transports d'Île-de-France) d'obtenir une place sécurisée et abritée pour leurs vélos. Le fait que le l'accès à ce service soit couplé à l'abonnement pour les transports en commun favorise l'intermodalité (l'utilisation de plusieurs modes de transport pour effectuer un trajet)³⁶.



Figure 18: Espace Veligo à Etampes (Essonne)

L'avantage qu'apporte l'espace sécurisé sur l'abri est la présence de prises pour recharger les vélos électriques dont l'usage est préconisé par le PLU. Le seul obstacle pourrait être le manque d'espace. En effet, il faut compter entre 30 et 40m² pour 20 places de stationnement en accès libre et entre 22 et 30m² pour 30 places en espace sécurisé³⁷. L'espace sécurisé remplacerait l'actuel abri de 20 places sur le côté de la gare dont les dimensions sont de 5 mètres de largeur pour 8 mètres de profondeur, soit 40m². Il serait donc possible d'y installer un espace Véligo. L'autre solution serait de l'installer au niveau du futur emplacement des bus mais à cela risquerait de causer trop de croisement entre les intermodalités et créerait une nouvelle zone dangereuse. La meilleure solution semble donc de remplacer l'emplacement actuel.

❖ Les piétons

Pour assurer une circulation apaisée aux piétons, il faut prévoir un espace suffisamment large et dégagé pour qu'ils puissent circuler tout en se sentant à l'aise. Pour bien délimiter l'espace pour les piétons, il est possible de faire un recouvrement type pavé³⁸

Les préconisations du Neufert : au minimum 2,5 mètres et 1,5 mètres en cas de profil de rue restreinte. Près d'une zone dite commerciale il est cependant recommandé de prévoir des trottoirs de 3 mètres de large.

³⁵ STIF, espace Veligo

³⁶ ENS Lyon

³⁷ Note d'opportunité de la démarche du Stif à l'attention de Madame Dalga du 18/07/16

³⁸ Jean-Jacques Terrin, Le piéton dans sa ville

Il faut donc prévoir un espace d'au moins 1,5 mètres pour le trottoir et bien séparer des autres intermodalités pour assurer un maximum de confort à la circulation piétonne. La mise en place d'un parvis devant la gare en remplacement des arrêts de bus et de l'ancien axe routier permettra d'améliorer son accessibilité piétonne tout en lui offrant une dimension confortable³⁹.

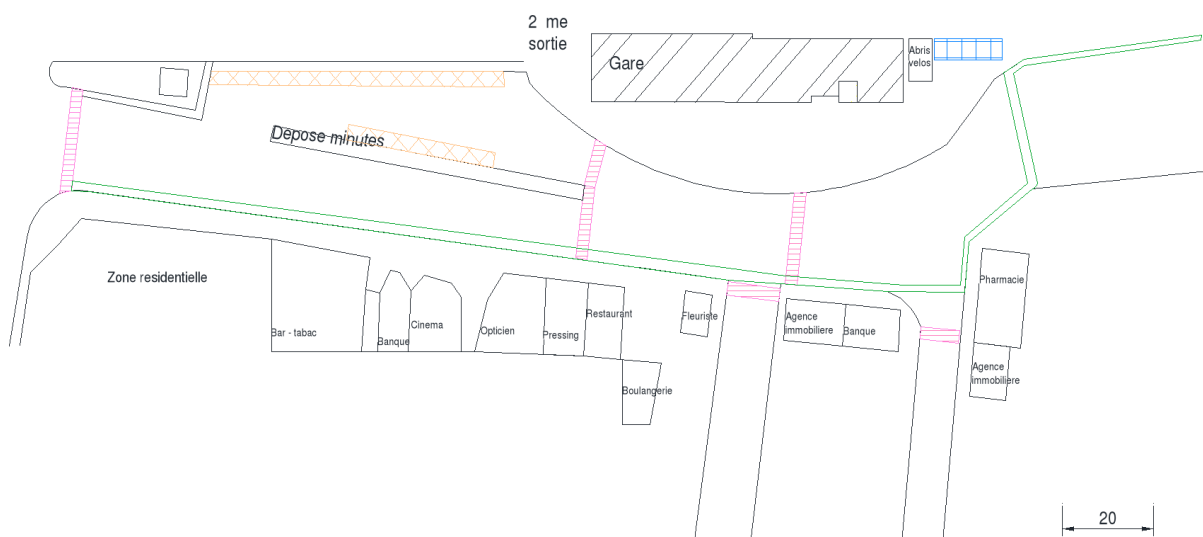


Figure 19: Nouvelle configuration de l'espace

❖ L'accessibilité PMR

Une fois toutes les reconfigurations faites, l'espace sera aux normes pour permettre aux PMR d'accéder à la gare. Cela passe par la hauteur de trottoirs dont le bord arrondi a une hauteur inférieure à 2cm au niveau des passages piétons. La largeur sans obstacle sera également supérieure à 2,4 mètres⁴⁰.

Pour ce qui est de l'accès aux quais, la mise en place d'un ascenseur est préconisée. Toutefois le manque de place et de conformité risque d'empêcher son installation et peut-être qu'un autre aménagement de type rampe électrique pourrait proposer une alternative pour rendre les quais accessibles.

2) Les détails du projet

a) Les problématiques de place

La mise en place de tous les espaces comme prévu plus haut nécessite une voie très large.

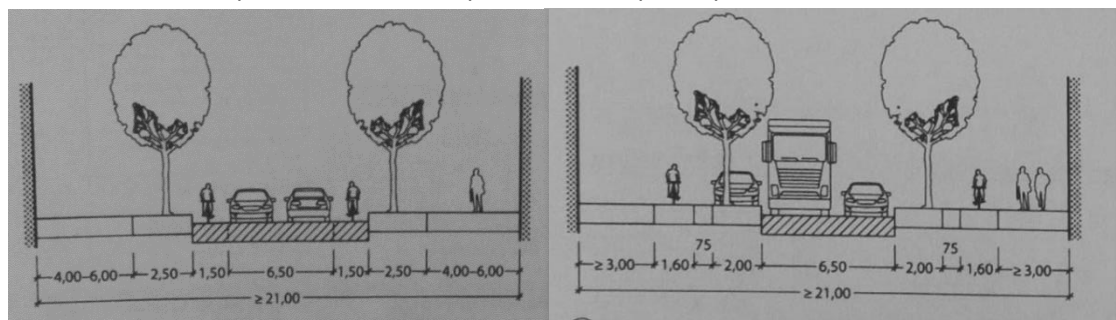


Figure 20: Dimensionnements proposés par le Neufert pour une rue commerçante à trafic moyen

³⁹ Wikipédia, parvis de gare

⁴⁰ Site de l'Eure

Cependant entre la façade des bâtiments et la gare routière il n’y a que 11,6 mètres. Pour remédier à ce manque d’espace, il semble possible de s’appuyer sur la mutabilité du foncier pour élargir la voirie. La capacité de mutabilité d’un terrain est déterminée par plusieurs critères qui sont : son caractère bâti ou non, son usage, son propriétaire, son état ou encore ses potentiels risques⁴¹. Dans ses orientations, le SDRIF définit les gares comme ayant une “emprise mutable importante” et qu’il faut y favoriser une plus grande densité⁴². L’acquisition induite permet d’acquérir du foncier gratuitement et en toute légalité si il s’agit d’un projet d’intérêt public. Toute portion d’immeuble inférieure à 10% de la surface totale de la parcelle peut être récupérée par la commune à condition que les limites de la propriété soient ensuite remises en état⁴³.

Parcelle	Surface (m2)	Equivalent d’espace au trottoir (m)
115	744	3,3
719	563	4,7
119	2328	4,5
487	783	3,8
486	2,6	X
668	1206	4,6
123	1259	3,8

La parcelle 486 doit être rachetée pour pouvoir agrandir le trottoir. On constate qu’au minimum, 3,3 mètres peuvent être acquis pour le projet.

⁴¹ Méthode de repérage du foncier mutable appliquée à l’agglomération dunkerquoise; Atelier des méthodologies du foncier par l’agence d’urbanisme Flandres-Dunkerque EPF Le 26 mars 2010

⁴² SDRIF page 183

⁴³ Cours de droit de l’urbanisme de Didier Boutet, 1er semestre 2016



Figure 21: Plan cadastral devant la gare, en rouge, la zone récupérée

Cela confère maintenant une largeur de 14,9 mètres entre le bâti et l'autre extrémité. Avec tous les nouveaux équipements énoncés précédemment :

Équipement	Largeur (m)
Trottoir	2,5-3
Piste cyclable bidirectionnelle	2,5
Voie circulation voiture	6,5
Dépose-minutes & livraison	2,5
Total	14

Il reste ainsi 0,9 mètres pour instaurer un espace de séparation ce qui donne le profil suivant :

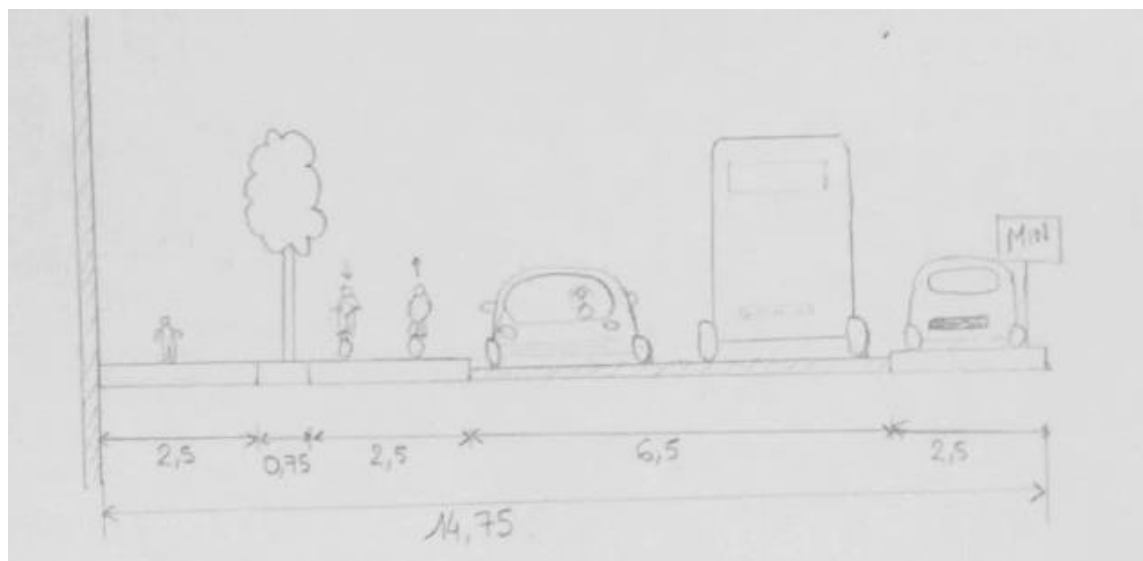


Figure 22: Nouveau partage de la voirie

b) Agrémentation de l'espace

❖ Le parvis

Une fois tous les dimensionnements pris en compte, le parvis aura une aire de 1050m²⁴⁴.

Au vue de l'importance donnée par tous les documents d'urbanisme aux entrées d'agglomération, il semble plus que nécessaire de soigner l'image renvoyée par la ville lorsque les usagers -ou simples passants- arrivent à la gare. Pour cela, en plus de la fonctionnalité et du confort du lieu, il faut que les identités territoriale et communale ressortent directement à la sortie du train ou du bus.

Un premier atout de la ville est son obtention du label "Villes et villages fleuris" en 2015⁴⁵. Il semble donc primordial de mettre en valeur cet avantage pour offrir un cadre agréable aux usagers. En effet, la présence d'éléments naturels dans la ville tels que la végétation ou l'eau permettent de créer un cadre apaisant et convivial. Il apparaît intéressant de mettre l'accent sur cet aspect. La mise en place d'une fontaine permettra de créer une identité à la gare tout en offrant de la fraîcheur au parvis d'exposition Sud. La fontaine sera commandée aux artisans de la ville et les habitants pourront choisir leur préférée. L'objectif est de proposer une pièce originale pour agrémenter le nouveau parvis.



Figure 23: Exemple de la fontaine des métiers (Handwerkerbrunnen) à Trèves (Allemagne) : l'eau s'écoule entre les différents détails de la pièce

⁴⁴ Mesure sur Autocad

⁴⁵ Site de la ville

Il faut prendre en compte qu'un pôle d'échanges, même bien organisé, implique une attente ponctuelle pour les usagers. Combiné à la demande en espace convivial émise par les marlychois, il faut que l'aménagement du parvis s'organise en prenant en compte sa fonction d'espace d'attente par obligation ainsi que celle de lieu pour passer du temps libre. En considérant le facteur météorologique, un lieu couvert apparaît nécessaire que ce soit pour les jours de pluie ou de trop forte chaleur. Ainsi, l'installation de bancs, d'appuis ischiatiques et de végétation doit être combinée par la mise en place d'éléments offrant un espace couvert.



Figure 24: Les parapluies urbains (urban umbrella) à New York : protègent des événements météorologiques et illuminent le passage la nuit

Il faut toutefois veiller à ne pas trop encombrer le parvis car il s'agit avant tout d'un lieu de passage accueillant d'importants flux en semaine. L'espace pourra donc être agrémenté d'éléments non en relief directement sur le sol. Par exemple, dessiner un labyrinthe avec des pavés des différentes couleurs pour casser la monotonie de l'espace voire distraire les usagers les plus jeunes.

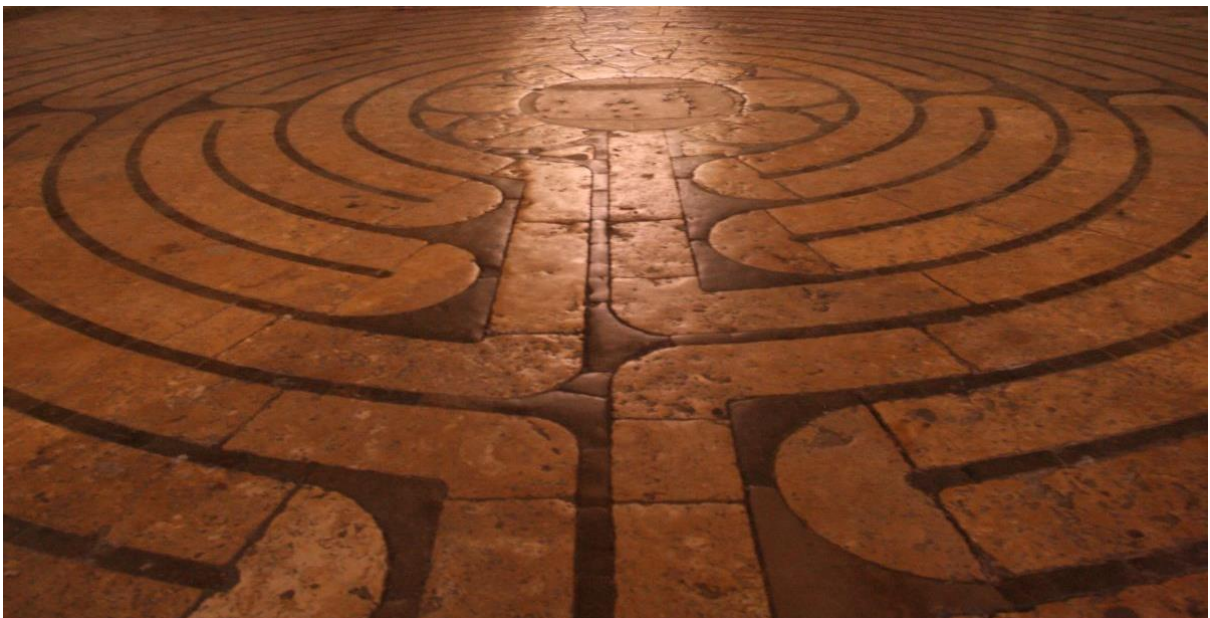


Figure 25: Exemple dans la cathédrale de Chartres

A cela s'ajoute que le seul commerce de bouche ayant une terrasse à côté de la gare se situe sous le passage couvert dans le vent et n'est pas agréable. Le réaménagement favorisera l'implantation d'un restaurant et contribuera ainsi à combler la demande. Par exemple en remplacement deux agences immobilières côte à côte pour récupérer l'espace et y installer une terrasse.

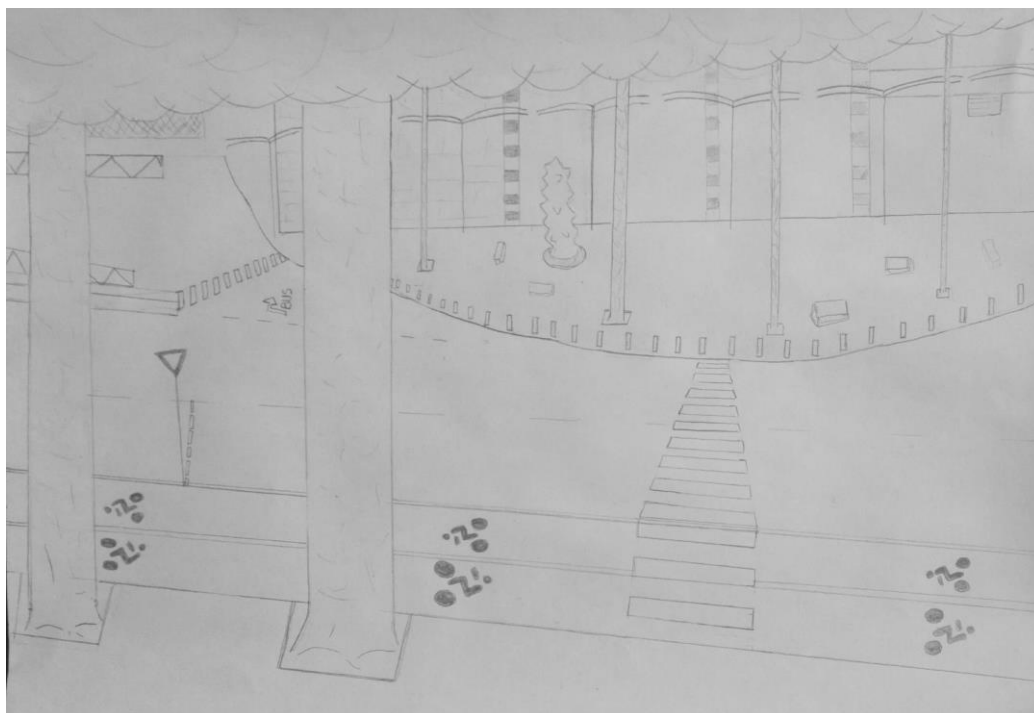


Figure 26: Proposition d'aménagement du parvis, vu depuis les actuelles agences immobilières

Conclusion

Dans ce projet nous avons pu constater dans quelle mesure la place accordée aux déplacements automobile conditionnent l'espace urbain jusqu'à le rendre presque incompatible avec les autres modes de déplacement. Aujourd'hui les principales problématiques pour les aménagements des pôles d'échanges sont de proposer aux usagers des modes de déplacements alternatifs tout en favorisant l'intermodalité.

Marly-le-Roi dans son ensemble n'est pas conforme avec et l'aménagement de sa gare est au centre des problématiques que ce soit au niveau régional (PDUIF) tant qu'au niveau communal (PLU) et préoccupe également les habitants. Il apparaît clairement que les attentes dans cet espace central sont fortes, la demande en déplacements y étant corrélée. En plus d'être un lieu de déplacement, la gare doit répondre à des attentes

Bien que la documentation des pôles d'échanges soit importante, chaque gare est unique et présente des problématiques qui lui sont propres; dans notre commune le déplacement en mode doux est déjà ancré dans les habitudes des citoyens et doit continuer à être encouragée. La suppression des parkings devant de la gare est un choix certes drastique mais qui s'inscrit dans l'ère de son temps.

De surcroît, la gare est un lieu de rencontre entre les différents usages mais aussi entre les personnes. La demande en espace de partage est forte et la transformation de la gare en espace convivial passe notamment par la mise en valeur de l'espace piéton voire l'installation de commerces répondant plus aux demandes des marlychois.

Bibliographie

Par ordre d'apparition :

TEXTE

- Certification ISO 9001 [25/04/17] <http://www.certification-iso-9001.fr/>
- Sous la direction de Jean-Jacques Terrin, Le piéton dans la ville : l'espace public partagé, éditions parenthèses, 2011. 279p.
- Ville de Marly-le-Roi [12/02/17] <http://www.marlyleroi.fr/>
- Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques [12/07/17] <https://www.insee.fr/fr/accueil>
- Tangentielle Ouest : phase 1 Saint-Germain-en-Laye/Saint-Cyr-l'Ecole : 8.2 Caractéristiques des déplacements franciliens et du secteur de la Tangentielle Ouest (p.517-525)
- Sondage [01/04/17] <http://www.askabox.fr/resultats.php?s=135122&r=SH9u7chfGod>
- EPOMM [29/04/17] <http://www.epomm.eu/tems/>
- Carfree [29/04/17] <http://carfree.fr/index.php/2011/10/28/une-base-de-donnees-europeenne-sur-les-parts-modales-urbaines/>
- Les pôles d'échanges intermodaux : http://www.urba2000.com/club-ecomobilite-DUD/IMG/pdf/les_poles_d_echanges_intermodaux_fr.pdf
- Sous la direction de Philippe Menerault, Les pôles d'échanges en France : Etat des connaissances, enjeux et outils d'analyse, publié par le Certu
- Site Transilien : <https://www.transilien.com/fr/itineraire/trajet>
- STIF, Délibération n°2012/303 du 10 octobre 2012 : convention de participation financière du Stif (p.67) http://www.stif.org/IMG/pdf/Deliberation_no2012-301_relative_au_contrat_STIF-SNCF_Conventions_pour_le_deploiement_d_echans_TFT-TLED.pdf
- Pierre Bouchez, De Paris St-Lazare à Versailles et St-Nom-la-Bretèche (1839-2007), p. 128
- Plaque du SDADEY : <https://www.yvelines.fr/wp-content/uploads/2011/10/SDADEY-plaque.pdf>
- Rapport au conseil général du 21 octobre 2011 : https://www.yvelines.fr/wp-content/uploads/2011/12/81_r1323263252958.pdf
- Certu, les outils d'aménagement http://outil2amenagement.cerema.fr/IMG/pdf/PDU_cle02ad4c.pdf
- PDUIF, Guide pratique pour l'élaboration d'un plan local de déplacement http://www.pduif.fr/IMG/pdf/guide_pratique_pour_l_elaboration_d_un_pld.pdf
- Site Transdev http://www.transdev-idf.com/Transports-ville-marly_le_roi_78?c=horaires&j=2017-05-15
- Ooreka, cadre légal des normes accessibilité [10/05/17] <https://accessibilite.ooreka.fr/comprendre/normes-accessibilite>
- Cadastres.gouv, [19/04/17] <https://www.cadastre.gouv.fr/scpc/rechercherPlan.do>
- e BOER E. & KRUL R. (2005), The dynamic bus station: a user friendly facility?, Delft University of Technology, Department of Transport and Planning, 12p
- Kidioui, diamètre de braquage [28/04/17] <http://voiture.kidioui.fr/lexique-automobile/diametre-de-braquage.htm>
- Guide pour la conception des aménagements cyclables du GrandLyon https://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/voirie/20130411_gl_voirie_guide_amenagementscyclables.pdf
- STIF, espace Veligo <http://www.stif.info/espace-veligo.html>
- ENS Lyon <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/notion-a-la-une-intermodalite>
- Note d'opportunité de la démarche du Stif à l'attention de Madame Dalga du 18/07/16
- Wikipédia, parvis de gare
- Site de l'Eure <http://www.eure.gouv.fr/content/download/2349/15645/file/pr>

- Méthode de repérage du foncier mutable appliquée à l'agglomération dunkerquoise; Atelier des méthodologies du foncier par l'agence d'urbanisme Flandres-Dunkerque EPF Le 26 mars 2010
- Cours de droit de l'urbanisme de Didier Boutet, 1er semestre 2016
- Site de la ville <http://www.marlyleroi.fr/Outils/imprimer/419/>

IMAGE

Figure 1 : <http://www.connexion-immobilier.com/>

Figure 2 : Transilien, <https://www.transilien.com/lignes/rer-trains/ligne-L#vos-lignes-l-et-u-evoluent--les--1441>

Figure 3 : SDRIF

Figure 4 : INSEE

Figures 5 : Google maps & Cartes topographiques, Topographic-map.com

Figure 6 : Sondage par Askabox

Figure 7 : EPOMM <http://www.epomm.eu/tems/>

Figures 8 : Site de la ville & personnel

Figure 9 : PDUIF

Figure 10 : PLU de Marly-le-Roi

Figure 11 : Personnelle

Figure 12 : Personnelle

Figure 13 : Site de la ville

Figure 14 : Personnelle

Figure 15 : Personnelle, Autocad

Figure 16 : Personnelle

Figure 17 : Personnelle

Figure 18 : <https://www.le-republicain.fr/a-la-une/etampes-espace-veligo-attendant-parking>

Figure 19 : Personnelle, Autocad

Figure 20 : Neufert

Figure 21 : Cadastre.gouv

Figure 22 : Personnelle

Figure 23 : <http://www.certiferme.com/blog/article-86-109602-normale-la-fontaine-des-metiers-a-treves-21-octobre-2015.html>

Figure 24 : <http://urbanumbrella.com/>

Figure 25 : http://ma-planete.com/blog/view/id_85465/title_L-Image-du-Jour-Labyrinthe-cath-drale-de-Chartres/

Figure 26 : Personnelle

Annexes

Fiche de lecture 1

Sous la direction de Philippe Menerault, Les pôles d'échanges en France : Etat des connaissances, enjeux et outils d'analyse, publié par le Certu

Tout d'abord, le concept de pôle d'échange est complexe à appréhender. Le terme employé uniquement par les spécialistes concerne pourtant de nombreux acteurs : de l'utilisateur aux élus locaux en passant par les techniciens. Avec le développement des agglomérations les pôles d'échanges sont aujourd'hui des enjeux majeurs pour l'aménagement du territoire et les documents de l'urbanisme s'y réfèrent systématiquement. En effet, il s'agit de points singuliers et vitaux des communes.

Le terme de pôle d'échange renvoie à la notion de rupture de charges à connotation négative (pénibilité des correspondances). Cette représentation collective négative tend cependant à se nuancer vers une vision d'un lieu permettant une accessibilité démultipliée. Au-delà de cet aspect purement de transport, un pôle d'échange représente plus qu'une simple gare : il remplit plusieurs fonctions constitutives : urbaine, transports, services. Par ailleurs, un pôle d'échange n'est pas forcément une gare ferroviaire. Traditionnellement, pôles d'échanges renforcent espaces de centralité en regroupant au cœur des villes fonctions de transports, la diversification des activités et la proximité avec quartier traditionnel. A Toulouse le pôle d'échanges comprend lycée, commerces, logements et bureaux.

L'ouvrage se divise en trois parties ; La première précise la notion de pôle d'échange et identifie la diversité de pôles existants, Le second détermine les différents angles sous lesquels peuvent être analysés les pôles d'échanges La dernière, plus pratique, présente des exemples concrets de démarches actuelles et retrace une méthodologie pouvant s'appliquer à l'élaboration d'un pôle d'échanges.

6 catégories d'innovations en matière de services sont retrouvées dans les PE :

- Indispensable au transport (billetteries,...)
- Non indispensable mais facilitant l'échange ((d'information en temps réel)
- Traditionnels et variantes modernisées (toilettes, consignes à bagages)
- Agrémenter le temps de correspondance (lieu d'attentes agréables)
- Valoriser le temps passé à attendre (photocopies, wifi)
- Divers niveaux de commerce (librairies, pharmacies, restaurants)

Cette lecture permet de clarifier ce qu'est et ce que doit être un pôle d'échanges, chaque cas est différent mais tous ont en point commun le besoin de proposer un lieu agréable et fonctionnel à leurs usagers.

Fiche de lecture 2

Le Plan Local d'Urbanisme de Marly le Roi

Adopté le 23 mai 2016 par la commune, le PLU propose un diagnostic territorial complet ainsi que des orientations pour l'aménagement compatibles avec les documents supra communaux. Cela permet d'inscrire la commune dans son contexte actuel tout en l'intégrant dans les politiques territoriales.

Dans une première partie, le PLU retrace l'histoire de la commune et réalise un diagnostic territorial comprenant l'analyse du fonctionnement urbain. Vient une seconde partie dite "diagnostic socio-économique" décrivant et évaluant la population, les logements ainsi que les activités économiques. Enfin, en troisième partie, un diagnostic environnemental obligatoire est proposé dans lequel sont retranscrits les différents volets liés à l'environnement.

Dans cette révision du PLU en place depuis 2004, la commune définit de nouveaux objectifs pour son évolution future. Cela passe par la mise en place d'OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation: p.228) avec 2 secteurs visés : un terrain à l'Ouest de la commune et la gare. Ces OAP sont déterminées à partir des objectifs généraux de la commune.

La lecture du PLU d'une ville que je connais bien m'a permis, au delà du PIND, de comprendre plus précisément comment ce dernier s'organise et participe à l'élaboration des stratégies communales.

Sous la direction de : Hervé Baptiste

Séraphine Deloffre

RÉAMÉNAGEMENT DU PÔLE D'ÉCHANGES DE LA GARE DE MARLY-LE-ROI

Résumé

Dans le cadre de la formation Polytech, le Projet Individuel est une étape incontournable en 3^{ème} année. Dans celui-ci, il s'agira de proposer une nouvelle organisation pour le pôle d'échange de la commune de Marly-le-Roi située dans les Yvelines (78). En effet, ce dernier présente de nombreux dysfonctionnement dont les origines sont presque toutes liées à l'omniprésence de la part modale automobile. Ces enjeux vont de l'insécurité routière à un partage inéquitable de la voirie en passant par le manque de confort pour les usagers. Suite à un sondage réalisé auprès des habitants, il apparaît que ces derniers ne sont pas satisfaits de la qualité des lieux en corrélation avec les documents d'urbanisme incitant à une réorganisation des lieux. Pour y remédier, il faut commencer par reconsidérer l'emprise de la voiture sur les alentours du pôle d'échange afin de pouvoir réaménager une zone pérenne. Cela passe par l'incitation à l'intermodalité et notamment à l'utilisation des modes de transports dits « doux ». Pour ce projet, la principale problématique est le manque d'espace : il faut concilier confort et transport dans une surface réduite et déjà fortement urbanisée.

Abstract

This individual project takes place in the interchange of Marly-le-Roi, a city located in the Yvelines (78). Since the city was created for the cars, the balance has been broke between the different transport modalities and now the place is insecure and unpleasant for the commuters and the inhabitants. In order to rectify this problem, the organization of the station has to be reconsidered to make the place more welcoming for everyone. The main struggle is the lack of space which has to be avoided by improving the space.

Mots clefs : Pôle d'échange - Gare - Intermodalité - Marly-le-Roi - Sécurité - Projet Individuel

Localisation géographique : Île-de-France, Yvelines (78)