

La commande

La Ville de Chilly-Mazarin a fait appel à l'École d'Urbanisme de Paris et son master Transport et Mobilité afin de réaliser une étude sur ses mobilités au regard de l'évolution de la desserte du RER C en desserte par le T12 à partir de décembre 2023, et des études lancées sur la transformation de son pôle gare.

Les principaux objectifs de la commande sont :

- envisager différents scénarios pour un nouvel usage du bâtiment voyageurs,
- interroger les différents documents stratégiques sur le sujet de la mobilité et sur le secteur gare,
- étudier plus finement la place de la voiture en ville : utilisation, stationnement, propositions pour encourager le report modal, questionner la place de la voiture dans une ville qui veut développer les modes de déplacements doux et les zones apaisées (zones 20, 30...),
- proposer de nouvelles perspectives sur les mobilités, leur organisation et leur planification en lien avec les documents stratégiques.



Comprendre les mobilités et leurs déterminants à Chilly-Mazarin

Pour comprendre les mobilités à Chilly-Mazarin, notre entrée sur la commune s'est faite par une lecture historique de son aménagement. Le territoire de la commune est traversé par de grandes infrastructures (A6, voies ferrées de la Grande Ceinture, ancien tramway de l'Arpajonnais) héritées des politiques d'aménagement menées à des échelles supérieures depuis la fin du XIX^e siècle.

Ce lien entre l'évolution de la forme urbaine et les pratiques de mobilités est un élément essentiel à la compréhension du territoire. Il met en évidence la façon dont la commune de Chilly-Mazarin, dans son histoire contemporaine, est marquée par la présence de plusieurs systèmes de transports et notamment d'infrastructures majeures qui ont fortement conditionné son développement. L'A6, au-delà de créer un effet de coupure urbaine entre le Nord et le Sud de la commune, a induit une forme de développement centré sur l'automobile et a placé la commune dans un rôle de territoire de transit vers l'axe autoroutier.



Méthodologie

Pour répondre à la commande, nous avons employé une pluralité de méthodes, tant quantitatives que qualitatives, afin d'avoir une vue globale et sensible des mobilités et de leur évolution à Chilly-Mazarin.

Synthèse des documents et données existantes

1. Étude des documents cadres de la planification : PLU, PADD, PCAET, Schéma de transport de la CPS, PPBE, PDUiF.
2. Traitement statistique et cartographique notamment des données issues du recensement de population 2018 de l'INSEE.
3. Schéma des contextes réglementaires et de planification.

Analyse des regards portés sur le territoire

1. Observation participante : marche à pied, bus, voiture, navette.
2. Réalisation de 63 entretiens semi-directifs de terrain
3. Réalisation d'entretiens avec des structures cadres de la gouvernance des mobilités : DIRIF, IDFM, CD91, CPS, SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions.
4. Conduite d'une analyse sensible de l'espace.

Scénarisation et propositions

1. Étude juridique sur l'encadrement de la clôture résidentielle.
2. Réunion de travail avec l'Académie des mobilités actives (ADMA).
3. Recherches bibliographiques sur les voies lentes, la sécurité des voiries, l'évaporation du trafic.
4. Réalisation de 10 « Fiches projets »

Diagnostic | Les mobilités à Chilly-Mazarin, une gare de proximité éloignée par le système automobile et les coupures urbaines

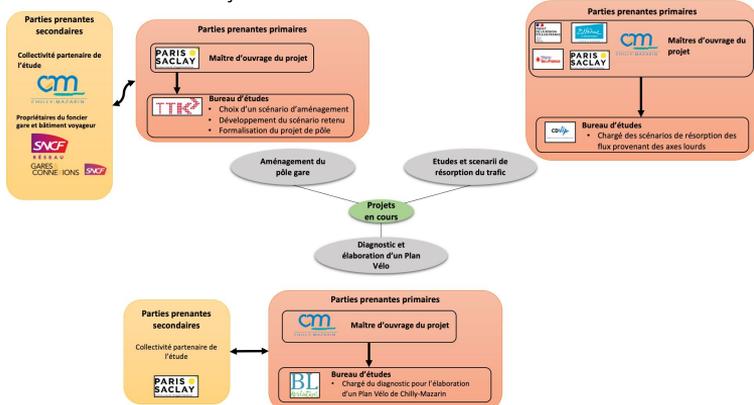
Axe 1. Gouvernance des enjeux de déplacements à Chilly-Mazarin, un territoire politique à différentes voi(es)x

Au vu des infrastructures présentes sur la commune (A6, RER C), le sujet des mobilités à Chilly-Mazarin s'insère au sein d'une gouvernance complexe de structures (Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités, Essonne, Communauté Paris-Saclay, Commune, exploitants), avec des regards différents portés sur la commune et ses mobilités.

La planification des mobilités sur le territoire s'appuie sur des facteurs exogènes concourant aux besoins de mobilité (télétravail), et s'attache à répondre à la demande de transport par des infrastructures. L'approche par les pratiques de mobilité n'est pas abordée.

Pourtant, plusieurs échéances, telles que l'arrivée du T12, la restriction d'usage puis de vente des véhicules thermiques ou encore l'évolution des règles d'aménagement des passages piétons, doivent engager une réduction de l'impact environnemental de ces pratiques et nécessitent leur accompagnement dans un cadre réglementaire municipal en cours de refonte (PLU, Plan Vélo).

Cet état des lieux de la gouvernance invite à penser les dispositifs conçus et appréhendés à l'échelle de la commune, afin de remettre le territoire municipal au cœur de la lecture des enjeux de mobilité.



SNCF RER C : Rationaliser pour une meilleure qualité de service	CD91 : Une compétence routière en appui aux besoins locaux
<p>Le territoire de la commune n'est pas perçu et se fonde dans une approche par branche. La branche Savigny-Versailles Chantiers constitue un point problématique pour l'exploitation du réseau, contribuant à la congestion du tronçon central et à la mauvaise lisibilité de l'offre. Le T12 est une rationalisation bienvenue du RER, lequel est surdimensionné par rapport aux usages (en termes de nombre de voyageurs comme en termes de distances parcourues sur le réseau).</p>	<p>Territoire symptomatique d'une problématique plus large, commune au nord du département : densité du réseau routier structurant national et départemental, densité croissante de population posent une question de saturation. Des solutions sont identifiées et soutenues (échangeur A6). En complément, les services identifient des réflexions en émergence sur la place des TC, des modes actifs, et souhaitent pour cela travailler avec les communes pour les accompagner au mieux dans l'évolution du réseau. Une volonté de jouer le rôle d'organisation et d'animation des acteurs, de créer de la cohérence entre des enjeux qui se reproduisent en plusieurs points.</p>
CAPS : Un territoire au service d'une centralité locale en développement	DIRIF : Préserver l'intégrité du réseau autoroutier
<p>Territoire bien doté en transports qui, au regard de l'EPCL, ne représente pas le noeud problématique de premier ordre. Soutis de l'articulation de l'existant et des projets sur la commune avec le reste du territoire de la CAPS, en priorisant notamment le rabattement vers l'axe principal pour l'agglomération : le RER B.</p>	<p>Focalisation exclusive sur les flux, notamment ceux de l'A6. Le reste du territoire n'est évoqué qu'au travers du réseau du réseau routier départemental et de ses liens avec la congestion (en donnée d'entrée ou en donnée d'impact du projet). Approche purement techniciste, aucun regard sur l'opportunité qui relève strictement du champ politique.</p>

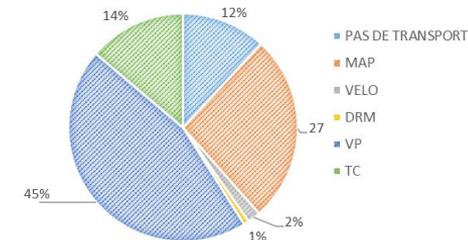
Analyse des entretiens institutionnels : illustrer les différents regards sur le territoire, approche inspirée de David Mangin.

Axe 2. Améliorer l'efficacité de l'offre de transports : enjeux autour d'une automobile fortement présente sur le territoire

Organisée autour de la circulation automobile, Chilly-Mazarin dispose de nombreuses places de parkings sous diverses formes : parkings en voirie, parkings commerciaux et parkings résidentiels.

Toutefois, la commune est aujourd'hui reliée à Massy et Paris par le RER C et aux communes alentours par les nombreuses lignes de bus. En outre, elle dispose également de nombreuses voies lentes (voies et chemins où les modes actifs sont isolés de la circulation automobile).

Les pratiques de mobilité quotidienne des habitants et habitantes sont essentiellement tournées vers la voiture, mode le plus utilisé lors des déplacements domicile-travail internes à la commune. Cette utilisation est également majoritaire pour de très courtes distances telles que celles parcourues pour les trajets domicile-école.



Parts modales des flux domicile-travail internes à Chilly-Mazarin (MAP : marche à pied, DRM : deux-roues motorisé, VP : véhicule particulier, TC : transports en commun)

Axe 3. Espaces vécus et systèmes de mobilité

La perception des espaces, le confort, la fluidité et la fiabilité d'un mode jouent un rôle important dans le choix modal des habitants.

Le trafic automobile impacte l'offre des lignes de bus qui sont mélangées à la circulation automobile mais également le confort des piétons (émissions des véhicules, nuisances sensorielles, traversées de routes difficiles) et la sécurité des cycles et piétons.

Visuellement, l'espace est saturé par la présence de l'automobile, que ce soit à cause des congestions, du stationnement légal, ou bien du stationnement informel.

En outre, Chilly-Mazarin est marquée par la coupure urbaine générée par l'autoroute A6 dont la traversée s'effectue par des tunnels ou par le pont de l'avenue Pierre Brossolette qui tient un rôle d'entrée et sortie d'autoroute et est largement évité par les habitants et est habitantes dans leurs déplacements à pied.

L'inconfort ou le sentiment d'insécurité dans les déplacements à pied et à vélo a été mentionné, à travers nos entretiens avec la population, comme motif d'utilisation de la voiture.

Enfin, les quartiers de la commune sont monofonctionnels (fonction résidentielle, industrielle ou commerciale) ce qui incite au recours à l'automobile.

Scénarisation | Le pôle gare, point de départ d'un système de mobilités apaisées à Chilly-Mazarin

Axe 1. Éveiller le potentiel de centralité du pôle gare

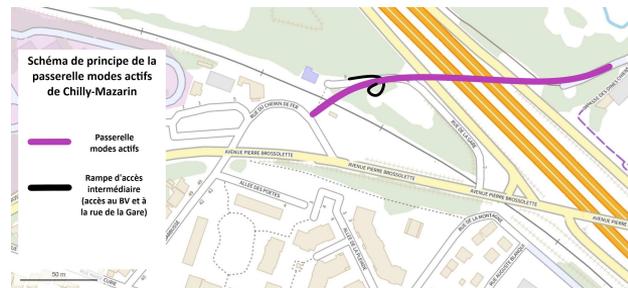
La gare de Chilly-Mazarin possède un potentiel de centralité important. Cette dernière peut être un bon outil pour la dynamisation du quartier, la valorisation de l'intermodalité et la promotion des mobilités actives.

Plusieurs propositions ont été faites afin d'exploiter au mieux ce potentiel. La première concerne l'usage du bâtiment voyageurs, et vise son utilisation à court terme comme maison du projet et de la concertation autour des mobilités actives, puis, à long terme, comme maison de la mobilité (location et atelier de réparation de vélos). Cette occupation du bâtiment pourra s'appuyer sur un appel à projet une fois les accès au pôle sécurisés et facilités.

Afin de rendre le quartier agréablement et facilement praticable à pied, il est nécessaire de sécuriser les déplacements des usagers et usagères des modes actifs et de leur laisser plus de place dans l'espace public. Cela peut passer par de nouveaux aménagements sur l'espace existant, mais idéalement par la création d'une passerelle réservée aux modes actifs traversant au-dessus de l'A6. La passerelle pourrait en outre connecter le Nord et le Sud de Chilly-Mazarin et permettre ainsi de faire quartier avec les sites en reconversion de part et d'autre de la gare, rompant sa monofonctionnalité. Enfin, la dernière proposition concerne l'évaporation du trafic : la théorie selon laquelle plus nous accordons de place à la voiture, plus elle en demande, et moins nous lui en donnons, moins elle en demande. Il apparaît intéressant de supprimer certaines voies d'accès de l'échangeur de l'A6



- 01 Bâtiment voyageurs : un lieu au service de la transition
- 02 Sécuriser les accès piétons vers la gare
- 03 Agir par l'évaporation du trafic
- 04 Créer une passerelle pour les modes actifs



Axe 2. Développer un réseau pour les mobilités actives

Les cheminements pour cycles et piétons peuvent être tantôt inadaptés et discontinus tantôt trop peu aménagés pour que les usagers se sentent en sécurité lors de leurs usages. La pérennité des cheminements est aussi remise en cause par la clôture résidentielle qui impacte certaines continuités.

Une première proposition vise donc à identifier les actions réalisables par les services de la Ville pour limiter le phénomène de clôture : soumettre à déclaration préalable les travaux de clôture, mais aussi négocier avec les copropriétés l'ouverture de leurs espaces communs extérieurs pour la traversée des piétons et cycles.

Les deux autres propositions concernent la création de cheminements piétons afin de constituer un véritable réseau pour les modes actifs, et la co-construction de ces espaces. L'objectif est d'assurer la continuité et la clarté des cheminements.

L'objectif est également d'identifier avec la population les itinéraires, aménagements, et jalonnements prioritaires à développer, afin qu'elle soit actrice de son cadre de déplacement et s'approprie le réseau. Enfin, l'objectif est de pérenniser un cadre d'échange pour favoriser un suivi des aménagements au plus près des besoins.

05

Encadrer la clôture résidentielle

06

Créer des itinéraires piétons

07

Co-construire un réseau modes actifs



Fontenay-aux-Roses

Axe 3. Développer un nouveau rapport à l'espace public

Afin de changer profondément les pratiques de mobilité sur un territoire, il est nécessaire de travailler sur le rapport à l'espace public de la population.

Être à l'initiative de changements aussi impactants dans le quotidien des usagers nécessite un accompagnement, c'est pourquoi la première proposition concerne l'éducation aux mobilités actives et à la sécurité piétonne. Cette sensibilisation peut être effectuée dans les écoles ou à l'occasion d'événements nationaux ou communaux.

Les dernières propositions concernent le stationnement : afin de donner plus de place aux modes actifs, il est nécessaire de rééquilibrer la place laissée à chaque mode de déplacement. Cela passe par la réorganisation de l'offre de stationnement par sa mutualisation au sein des parkings collectifs puis sa suppression en voiries de zones résidentielles ou aux abords de commerces et services ou de parcs. La tarification pourra enfin inciter au report modal.

08

Sensibiliser et inciter à la mobilité active

09

Mutualiser l'offre de stationnement

10

Ouverture de la voirie aux usages non-automobiles



Sites potentiels à étudier en vue de la constitution d'une offre de stationnement mutualisée

- Stationnement existant à potentialiser
- Stationnement avec potentiel d'implantation
- Site potentiel à une implantation possible



Conclusion

Le territoire de Chilly-Mazarin a un grand potentiel d'adaptation aux changements nécessaires afin d'améliorer un système de déplacement aujourd'hui obsolète, autant à cause des enjeux climatiques que spatiaux. Son échelle d'action lui permet de mener un travail de mobilisation de la population indispensable à cette évolution. **Il s'agit aujourd'hui de créer, avec les habitants, un futur désirable.**

Références bibliographiques

Ariella Masbouni (sous la direction de), Olivia Barbet-Massin, « La ville passante », David Mangin, Grand Prix de l'urbanisme 2008, Editions Parenthèses, 2008.

Centre scientifique et technique du bâtiment, *Concevoir des espaces accessibles à tous* - 2007

David Mangin, « Pour une ville passante et métisse. », *Le journal de l'école de Paris du management*, 58, 2006, p.23-28.

Frédéric Héran, *La ville morcelée: effets de coupure en milieu urbain* - 2011

Frédéric Héran, *Trafic induit et trafic évaporé. Infrastructures routières, déplacements urbains et modes de vie*, Communication au 13e séminaire francophone est-ouest de socio-économie des transports TRA - Paris La Défense - 15-16 avril 2014

Pauline Hosotte, thèse dirigée par Vincent Kaufmann, *L'évaporation du trafic, opportunités et défis pour la mobilité d'aujourd'hui et demain* - 2023