

Concertation sur le futur quartier des Portes de Bondoufle

Compte-rendu de l'atelier *Transports et mobilités*

12 octobre 2011 - Ecole Saint Exupéry.

Compte-rendu établi par l'agence Ville Ouverte, en charge de l'animation.

Participants

L'atelier compte 23 participants.

Sont également présents :

- AFTRP, Lionel Humery, Odile Eveillard,
- CAECE, Sandy Massaoui, Marianne Garric,
- Ville Ouverte, en charge de la concertation, Pierre-Antoine Tiercelin, Lucie Kiener-Calvet,

Ainsi que les bureaux d'études :

- Egis Mobilité, mandaté pour réaliser l'étude de circulation à l'échelle de la ZAC¹ et l'étude de stationnement, Christophe Surowiec,
- Charré conseil mandaté pour définir le statut de la voie nouvelle de la tranche 1, Yann Lucas,
- Yann Michel de l'agence Paule Green, paysagiste de la première opération (tranche 1).
- Jean-Luc Cornélis, bureau d'étude Voirie et Réseaux Divers, tranche 1.

Introduction

Cet atelier porte sur la question des transports et des mobilités. Il s'agit du deuxième atelier sur les ambitions durables du quartier des Portes de Bondoufle. Les thèmes des deux prochains ateliers ont été permutés par rapport au calendrier initial :

- mercredi 2 novembre : environnement, énergies, biodiversité
- mercredi 23 novembre : questions sociales et sociétales.

Ce cycle d'ateliers est mené en parallèle d'un dispositif d'étude « développement durable ». Un assistant à maîtrise d'ouvrage sera retenu prochainement et associé à la concertation. Plusieurs bureaux d'études sont présents pour répondre aux questions des participants relatives au thème de l'atelier.

Rappel des règles de la concertation

Les éléments de programme c'est-à-dire les éléments quantitatifs, en m² de SHON², sont arrêtés et n'évolueront pas dans le cadre de la concertation. En revanche, sur la manière de faire, le comment, il y a de réelles marges de manœuvre. Les ateliers sont organisés pour discuter de la dimension qualitative du futur quartier durable.

Un participant préfère *parler d'information et non de concertation*. Pierre-Antoine Tiercelin précise qu'en effet il s'agit bien d'information-pédagogie pour les éléments quantitatifs mais qu'il s'agit en revanche de concertation pour la dimension qualitative puisqu'il existe des marges de manœuvre.

Il est rappelé également que :

¹ Zone d'Aménagement Concerté

² Surface Hors Œuvre Nette équivalente à 1500 logements.

- les points de désaccords ont été actés :
 - opposition du Comité Citoyen de Vigilance au programme de 1 500 logements ;
 - position de Bondoufle Energies Nouvelles qui rappelle que la concertation a été mal engagée ;
 - doutes de Bondoufle Energies Nouvelles qui souligne le fossé entre les bonnes intentions affichées dans les projets et les réalisations effectives, en citant l'exemple du projet du Grand Noyer.
- les participants sont invités à s'exprimer en tant que Bondouflois et non en tant que membre d'une association.
- les ateliers de concertation respectent un calendrier défini à l'avance, précisé ci-dessus et sur le [site internet](#) du projet.

Comment penser la mobilité en 2025 dans un quartier durable ?

Pour répondre à ce question, il est important de s'appuyer sur :

- une approche globale du développement urbain intégrant plusieurs échelles de lecture du territoire
- une réflexion sur les grands équilibres fonctionnels de la ville.

Dans les années 1970 a prévalu une logique de zoning dans la construction des villes nouvelles, dont celle d'Evry est un bon exemple. Les zones d'activités, d'équipements et les zones résidentielles, où se concentrent les logements, sont dissociées les unes des autres. Les besoins du quotidien font donc appel à l'utilisation indispensable de la voiture. Aujourd'hui, les projets urbains s'inspirent davantage des centres-villes anciens qui présentent une mixité des fonctions.

Cette composition de l'espace vise non seulement l'amélioration de la qualité de vie et à l'animation du quartier tout au long de la journée (à l'inverse du quartier dortoir) mais permet également de penser différemment les déplacements locaux. Les mobilités quotidiennes, comme déposer ses enfants à l'école ou aller dans les commerces de proximité, peuvent être assurées par d'autres modes de déplacements, alternatifs à la voiture.

Ces principes permettent de guider la réflexion vers une ville plus favorable aux cyclistes et aux piétons.

Pour mener à bien cette ambition, plusieurs points seront abordés au cours de la soirée :

- composer la ville pour limiter les besoins automobiles en permettant un fonctionnement optimal des transports en commun et en offrant une trame de mobilités douces,
- dimensionner le réseau automobile pour répondre aux besoins restants,
- travailler l'espace public pour favoriser la cohabitation de tous afin que la rue ne soit pas uniquement un espace circulaire mais un lieu accueillant pour les piétons et participant à la vie du quartier.

- *Il ne suffit pas de parler de mobilité dans la ZAC, le problème se pose également à l'échelle de la ville.*

Il s'agit d'étudier quels sont les impacts de la ZAC à l'échelle de la ville mais également au-delà, comme cela avait été souligné lors du précédent atelier. La question de la mobilité se pose ainsi à l'échelle inter-agglomération, départementale voire régionale.

- *On parle de la tranche 1 puis de l'horizon 2025 : que se passe-t-il entre ces deux échéances ?*

Cette manière de penser la ville doit également être une manière de se projeter. Il est intéressant de repartir de l'existant pour construire la mobilité future à partir d'ambitions communes. En effet, d'ici 2025, à l'échéance de réalisation de la ZAC, les mobilités auront probablement évolué. Aussi, la tranche 1 évoquée, illustre des pistes de réflexion concrètes.

- Dans le terme de mobilité intégrez-vous la question des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ?
Oui. Ce point sera plus largement abordé lors de la présentation des projets d'espaces publics de la tranche 1³.

1. Favoriser le recours à d'autres modes de transport

1.1 A une échelle large, favoriser le développement des transports en commun

L'objectif est de diminuer la part modale de l'automobile. Comme cela a été souligné le 21 septembre, la réflexion sur les transports en commun doit s'inscrire à une échelle large telle que celle du CESO⁴.

La CAECE a la volonté de travailler sur ces thématiques *transports et déplacements* en partenariat avec la CAVO. Des projets se développent de part et d'autre de la limite entre les deux communautés d'agglomération et il s'agit d'aboutir à un schéma cohérent du réseau de transport notamment. Une étude a été réalisée par le SMITEC, Syndicat Mixte de Transport Essonne Centre, sur son territoire. Il s'agit d'une étude d'harmonisation des réseaux de transports qui a pour but d'optimiser le réseau sur son échelle d'intervention. Dans le cadre de cette étude, le SMITEC préconise la réalisation d'une ligne structurante « pôle à pôle », de la gare multimodale d'Evry-Courcouronnes vers la gare RER de Brétigny-sur-Orge, via les Portes de Bondoufle, avec un cabotage⁵ par la future gare routière du Val Vert. L'enjeu est ainsi de relier ces deux pôles de vie et de centralité en matière de transports. Une ligne structurante induit une capacité et des fréquences assez élevées ainsi qu'une amplitude horaire large. Pour mettre en œuvre ce réseau, un travail partenarial entre la CAECE et la CAVO doit avoir lieu afin que les deux communautés d'agglomération mettent en adéquation leurs projets de territoire.

- Comment consultez cette étude ? Où est située la future gare routière dont vous parlez ? Car si cette ligne passe par la gare routière de Fleury-Mérogis, elle desservira mal la commune de Bondoufle.

[Après vérification, les conclusions de cette étude sont consultables.] La future gare routière est située à Plessis-Pâté sur le projet Val Vert. Le tracé de la ligne 18.05 fait une boucle dans Bondoufle et ses amplitudes horaires ne sont pas satisfaisantes. Comme le remarque une participante, les bus de cette ligne ne circulent pas les samedis et dimanches. Le SMITEC propose au contraire une ligne structurante avec des passages réguliers, toutes les 10 minutes en heures de pointe. Les habitants du quartier des Portes de Bondoufle seraient ainsi mieux reliés à la gare RER D d'Evry-Courcouronnes et à la gare RER C de Brétigny.

L'AFTRP précise qu'une emprise foncière est aujourd'hui réservée sur l'opération des Portes de Bondoufle afin d'anticiper l'arrivée d'une ligne de transport en commun en site propre (TCSP). En effet, il s'agit de s'assurer, en amont du projet, de la possibilité d'accueillir cette ligne structurante. Son implantation n'est pas arrêtée à ce jour. Les premières esquisses envisageaient un passage au nord de la ZAC, dans la continuité de la zone de la Marinière mais cette implantation peut évoluer. Le schéma d'aménagement illustre des intentions. Il sera retravaillé par le futur architecte coordonnateur de la ZAC.

- Le site propre ne sera-t-il que dans la ZAC ? Si le site propre débouche dans la zone du Grand Noyer, la largeur de la voie entre Exapaq et Altand ne sera pas suffisante. L'arrivée du TCSP sur ce tronçon n'a pas été anticipée sur cet aménagement.

³ A partir de la page 17 du compte-rendu.

⁴ Centre Essonne Seine Orge qui regroupe sept intercommunalités : Val d'Orge, Evry Centre Essonne, Seine Essonne, Portes de l'Essonne, Lacs de l'Essonne, Arpajonnais, Val d'Essonne

⁵ Point de rupture de charge où les passagers changent de véhicules.

La CAECE précise que la réalisation d'un site propre uniquement dans la ZAC n'a pas de sens et qu'il serait difficile d'obtenir des aides pour son financement. A l'ouest, le TCSP débouche sur le secteur en projet Val Vert Croix Blanche et il y a tout intérêt à développer des partenariats avec la communauté d'agglomération voisine. Le parcours du TCSP va également traverser des secteurs diffus, déjà urbanisés. Dans ce cas, il est difficile d'envisager un site propre continu jusqu'à la gare d'Evry.

- *Pourquoi ne pas avoir utilisé les emprises de la Marinière pour éviter à la voie structurante de déboucher derrière la gendarmerie ?*

Ces emprises ne sont plus disponibles aujourd'hui. Elles ont été vendues ces dernières années.

**Quelles sont les destinations qu'il vous semble important de desservir à l'échelle du grand territoire ?
Comment redéfinir l'offre en transports en commun ou améliorer l'offre existante au regard des nouveaux aménagements en projet sur le secteur ?**

- Il faudrait prévoir une liaison entre les RER C et D. « *Aujourd'hui les lignes de bus reliant Bondoufle à Brétigny s'arrêtent vers 20h ce qui est trop tôt* ». Il faut profiter du projet pour développer une liaison efficace avec les gares de Brétigny et Evry ou Ris Orangis. Aussi, il serait intéressant de penser les liaisons avec le tram-train en projet qui passera au niveau de Ris-Orangis Bois de l'Epine. Cette station pourrait devenir un pôle multimodal.
- Les Bondouflois qui souhaitent prendre le RER D se rendent plus facilement à la gare de Ris Orangis - Bois de l'Epine. « *On ne va pas à l'agora pour prendre le RER* ». Il est important de penser à une liaison vers cette gare d'autant que tous les trains s'arrêtent à Ris-Orangis et « *on gagne 4 à 5 minutes sur le train par rapport à la gare d'Evry-Courcouronnes*. Ceux qui vont vers la Gare de Lyon prennent le RER D mais ceux qui veulent rejoindre le centre de Paris passent plutôt par le RER C.

A l'échelle de la commune, quelles sont les polarités à desservir, à relier ?

La desserte de Bondoufle en bus et les usages qui y sont liés sont à étudier d'une manière plus précise comme le remarquent plusieurs participants. Toutefois, Pierre-Antoine Tiercelin rappelle qu'il est important de relever dans un premier temps les fonctionnements et dysfonctionnements pointés par les habitants.

- 300 à 400 emplois se développent sur la plateforme de traitement des déchets dans le secteur de Vert-le-Grand, en limite communale. Très régulièrement des gens marchent le long de la RD 31 depuis l'arrêt Imprimerie nationale. C'est un point à prendre en compte dans la redéfinition du réseau.
- La ligne 18.05 fait un trop grand tour dans Bondoufle ce qui rallonge le trajet d'une vingtaine de minutes et il n'y a plus de passage entre 7h30 et 8h depuis quelques mois. Il faudrait que cette ligne fasse Brétigny/Bondoufle et que la Zone d'Activités des Bordes soit plutôt desservie par les bus en direction de Ménecy, Vert-le-Grand et Echarcon. L'amplitude horaire pourrait également être étendue car il n'y a plus de bus après 20h.
- Le réseau actuel dessert correctement les zones d'activités au nord de la commune. La desserte est conçue pour les salariés et calée sur les horaires d'entreprises. Elle n'est pas adaptée pour les enfants, les collégiens, les lycéens. Dès la fin de journée les fréquences sont rares et les jeunes qui voudraient

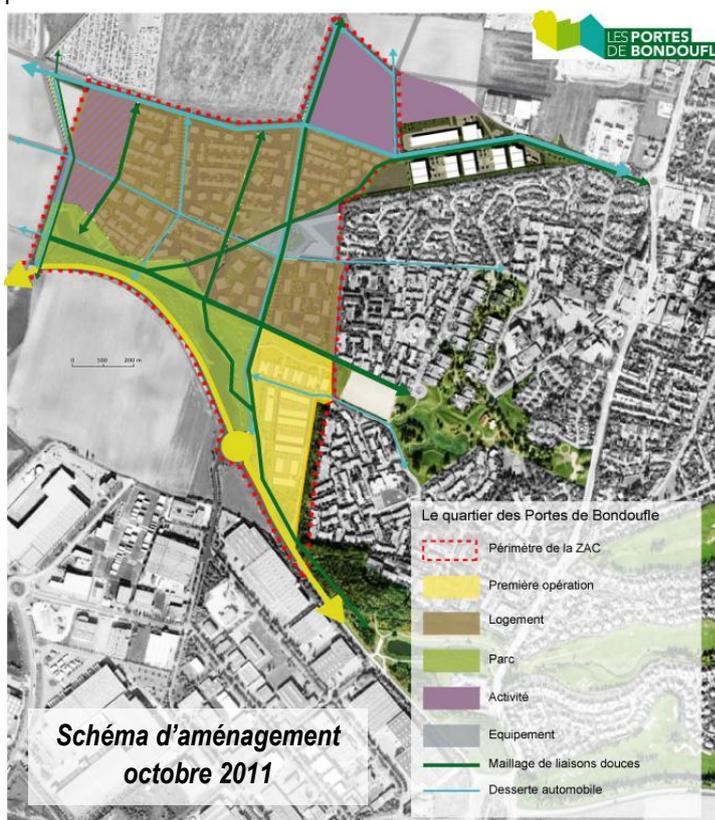
sortir le soir à Evry ou Corbeil ne le peuvent pas. Les bus à Bondoufle ne sont pas adaptés aux loisirs, c'est-à-dire le soir et le week-end. De même, en heures creuses, pour des personnes âgées ne souhaitant pas utiliser la voiture, il est difficile de se rendre en bus faire ses courses par exemple. Dans d'autres villes tel qu'à Sceaux (92), il existe en journée des bus de taille réduite très fréquentés par les seniors.

- En soirée, pour les horaires de spectacles par exemple, il pourrait être envisagé un système de bus à la demande.

1.2 A une échelle locale : créer une trame d'itinéraires doux et paysagers pour les piétons et les cyclistes

Le développement des itinéraires doux, c'est-à-dire non motorisés, est une ambition qui vise à relier la ZAC aux quartiers existants en permettant des liaisons piétonnes et cyclables agréables en direction des équipements et des services répartis sur l'ensemble de la ville.

Bondoufle bénéficie aujourd'hui d'une trame verte notamment dans le quartier des Trois Parts. Il s'agit de prolonger ces parcs existants pour qu'ils puissent assurer cette continuité paysagère et proposer de nouveaux itinéraires de promenade. Demain, ils pourraient également constituer des itinéraires de déplacements pour qu'à l'échelle locale, ces cheminements doux représentent une réelle alternative à l'utilisation de la voiture personnelle.



Le schéma d'aménagement issu du dossier de création de la ZAC propose quelques itinéraires pour assurer la desserte du quartier. Bien qu'il soit amené à évoluer, retenons l'idée d'un maillage d'axes nord/sud et est/ouest composé de voies destinées à la circulation automobile et d'une trame verte pour les modes doux.

**A quelles conditions un maillage de circulations douces peut-il concurrencer l'utilisation de la voiture ?
Quels sont les lieux à relier ou à desservir pour limiter les trajets automobiles ?**

Premières observations :

- La desserte du futur quartier selon un quadrillage nord/sud et est/ouest semble tout à fait cohérent. Les parcours alternatifs sur la commune sont déjà utilisés par les Bondoufflois.
- Les enfants de la ZAC se rendront au stade ou au lycée. Ce sont des lieux à desservir en priorité.
- Le tracé dans le parc au sud de l'opération et jusqu'à la coulée verte des Trois Parts n'est pas central. Pour toute une partie des participants, les parcs existants ne constituent pas des axes de déplacement quotidiens. Il en sera de même pour le nouveau parc qui sera un axe de promenade appréciable mais pas un axe de déplacement compte-tenu de sa localisation. Les axes de déplacement doux doivent au contraire être situés auprès des lieux de vie et relier les principaux équipements en passant par la future place et la rue des Trois Parts nord par exemple. Notons aussi que, dans le Bondoufle actuel, les déplacements en vélo sont assez dangereux et problématiques.
- Le maillage des mobilités douces doit concerner un territoire plus large que celui de Bondoufle et permettre des liaisons avec les autres communes voisines.
- Les croisements entre axes circulatoires et liaisons douces doivent être sécurisés.
- La création de ce quartier vise à limiter le « tout automobile » et s'inscrit de ce fait dans des orientations plus générales énoncées lors du Grenelle de l'environnement. Il convient de réfléchir aux maillages de routes primaires, secondaires et des venelles pour circuler dans le quartier. Les axes principaux doivent regrouper la circulation des transports en commun, de la voiture, des vélos, piétons et PMR. D'ici 10 ans, il y aura peut être plus de voitures électriques et moins de véhicules sur la commune.

Autres remarques :

- *Avec 1500 nouveaux logements minimum, cela risque de générer une augmentation de la circulation dans la rue des Trois Parts lorsque ces habitants iront chercher leur pain par exemple? Les liaisons douces ne diminueront pas le nombre de voiture car le projet est trop important.*

Le projet cherche à concevoir un quartier où l'on retrouve les fonctions essentielles du quotidien avec notamment des commerces qui ne viendront pas pour autant concurrencer l'offre actuelle. La création de cheminements doux, agréables et sécurisés, permettra de limiter les circulations automobiles locales de courtes distances.

2. La gestion de la circulation

2.1 Gérer la circulation à grande échelle

Les études de circulation et la réalisation de modèles de répartition des flux s'appuient sur des hypothèses de départ. Il s'agit par exemple de comptages effectués par des professionnels et de données démographiques communiquées

par l'INSEE. Les hypothèses de départ retenues traduisent les pratiques actuelles bondoufloises. Par exemple, en moyenne sur la commune en compte 1,61 voiture par ménage⁶.

Les projections pour le futur quartier à l'horizon 2025 s'appuient donc sur un taux de motorisation relativement élevé, à l'image de ce que l'on constate aujourd'hui à Bondoufle. Il est probable que le nombre de voiture par ménage diminuera d'ici 10 ou 15 ans. Cette baisse de la part modale de l'automobile sera d'autant plus effective si la desserte en transports en commun et le maillage de liaisons douces sont conçus comme de réelles alternatives. Le contexte énergétique modifie également énormément les pratiques de mobilités. La trame viaire projetée est configurée pour supporter un trafic routier calqué sur les pratiques actuelles. Demain, les voies de circulation seront par conséquent adaptées aux évolutions de la mobilité, selon le principe « *qui peut le plus peut le moins* ».

- *Pourquoi le nombre de voitures qui augmente de jour en jour, diminuerait dans les prochaines années ?*
Le nombre de véhicule par ménage diminue depuis quelques années. Par idéologie ou par contrainte (évolution du contexte énergétique), les mobilités automobiles sont amenées à baisser, ce que confirment beaucoup de prospectivistes.

- *Le chiffre de 1,61 voiture par ménage est bas par rapport à ce que l'on observe à Bondoufle.*

Il s'agit d'une moyenne. Un ménage ne correspond pas nécessairement à une famille et tous les ménages ne sont pas motorisés : une personne âgée ou un jeune vivant seul dans son logement est considéré comme un ménage sans pour autant posséder systématiquement une voiture particulière.

Etude de circulation relative à la ZAC - Egis Mobilité

Pour étudier les impacts de la ZAC sur la circulation, cinq carrefours aux portes de la ville ont été étudiés à l'horizon des différentes phases de l'opération.



1. RD 19 / RD 312
2. RD 312 / ex RD 194
3. Rue de Villeroy / Prolongement de la rue de la Libération
4. RD 312 / rue Pierre Josse
5. RD 312 / RD 31

⁶ Chiffre issu du recensement général de la population effectué par [l'INSEE en 2008](#).



Scénario 1 : tranche 1 de la phase 1

Scénario 2 : phase 1

Scénario 3 : phase 2

Scénario 4 : phase 3. La ZAC est réalisée dans son ensemble.

Au cours de l'atelier, les résultats de l'étude sont présentés à l'échéance de la phase 1 et à l'échéance de réalisation de la ZAC, lorsque l'ensemble des flux de la ZAC seront constatés sur chacun des carrefours.

- *Il n'y a pas le carrefour du centre commercial à l'entrée de la rue des Trois Parts.*

Le carrefour du centre commercial des Trois Parts n'est pas un carrefour qui s'inscrit à l'échelle du grand territoire. Les carrefours les plus impactés par la ZAC concernent ceux situés aux entrées de ville c'est-à-dire ceux que les habitants des Portes de Bondoufle emprunteront le plus souvent dans leurs itinéraires.

- *Pourquoi l'entrée de ville côté stade Bobin n'a pas été étudiée ? Tous les jours, les gens ont pris l'habitude, lorsque la francilienne est bloquée, de sortir stade Bobin et de contourner Bondoufle par le rond Point des Bordes en direction de Sainte-Geneviève des Bois. De plus en plus, les gens traversent aussi par la Croix Blanche.*

Egis précise que les carrefours étudiés sont les cinq principales portes d'entrées du futur quartier, et ceux qui seront le plus impactés par les principaux flux de la ZAC. Des comptages ont été effectués pour chacun d'entre eux en heures de pointe le matin (HPM) et le soir (HPS). Comme il s'agit de comptages, le nombre de véhicules qui y transitent chaque jour est connu, y compris ceux qui contournent Bondoufle depuis le stade Bobin jusqu'au rond point des Bordes. Ont également été pris en compte dans la réalisation de l'étude :

- les trafics journaliers communiqués par le conseil général de l'Essonne,
- l'enquête cordon qui définit les trafics internes, d'échanges et de shunt⁷.

Remarque : Suite à la demande des participants, une étude de circulation complémentaire sera réalisée au niveau du stade Bobin.

- *Connaissez-vous les flux journaliers ou aux heures de pointes sur la RD 31 ?*

Environ 10 000 véhicules par jour.

Carrefour n°1



Dès l'échéance de la phase 1, ce que l'on constate aujourd'hui se confirme : une congestion de la branche sud de la RD 19. Les conditions de circulation sont difficiles aux heures de pointes et l'on prévoit des remontées de files sur l'ensemble des axes.

⁷ Itinéraires malins que les gens utilisent pour éviter les difficultés de circulation.

Le parcours alternatif proposé par le projet traverse la Marinière. Les gens habitant au nord de la ZAC emprunteront cette voie car c'est l'itinéraire le plus évident pour rejoindre la francilienne. De même les gens qui habiteront plus au sud de la ZAC passeront sur les voies orientées nord / sud pour rejoindre ce même axe. Ils n'auront donc aucun intérêt à traverser par la rue des Trois Parts.

- *Cela renforce mon incompréhension quant au dévoiement de la RD 194 qui passe par le Grand Noyer. La largeur de la voie est trop étroite pour en faire un axe de circulation important. On pourrait imaginer faire ressortir les gens de la ZAC par la rue du canal, ce qui permet d'éviter les feux et les dos d'âne de la rue de Villeroy. Toutefois, cela fait passer la circulation entre Exapaq et Altand alors que la voie est petite. Cet aménagement n'a pas été anticipé pour accueillir ces flux.*

- *Dans le dossier d'enquête publique, le carrefour du cimetière ne dispose pas de réserves de capacité importantes ce qui ne correspond pas aux résultats de l'étude.*

Egis rappelle que les conclusions s'appuient sur le trafic existant. Plusieurs séries de comptages directionnels ont été effectuées en semaine aux heures de pointes matin et soir. Les premiers comptages ont été effectués en 2008 et mis à jour en 2010.

- *La ville va grossir de l'ordre de 50% mais pas les accès à la ville. La seule possibilité pour canaliser les flux existe au niveau des carrefours en direction de Brétigny. L'arrivée dans Bondoufle sera complètement encombrée si le projet ne prévoit pas une solution pour élargir ou dévier ces entrées de ville.*

Les études réalisées permettent de voir l'évolution du trafic sur chacun des axes et quelles en sont les réserves. La finalité des études est de faire le point sur ce qui demain ne fonctionnera pas pour prévoir les adaptations qui seront nécessaires.

Carrefour n°4



A l'échéance de la phase 1, il n'y a pas de dégradation des conditions de circulation. A l'horizon 2025, les conditions de circulation apparaissent insuffisantes sur les branches nord et sud de la RD 312 en heure de pointe du matin. Des retenues sont à prévoir sur l'ensemble des branches en heure de pointe soir sauf sur la nouvelle voie où la circulation reste fluide.

Le carrefour est donc à reconfigurer à long terme. Une des pistes évoquée est la transformation de rond-point en carrefour à feux. Cette solution peut apparaître contraignante quand le trafic est faible mais elle permet de réguler efficacement la circulation en heure de pointe.

Carrefour n°5



Les impacts sur les conditions de circulation à moyen terme sont faibles. Les flux générés par la ZAC dégradent peu les conditions de circulation du giratoire à l'horizon 2025. Ce n'est pas un carrefour stratégique à l'échelle de la répartition globale des flux du futur quartier. En effet, au regard des migrations alternantes de ce quartier à vocation résidentielle, les flux seront plutôt dirigés vers le nord de la ZAC en direction des axes structurants proches.

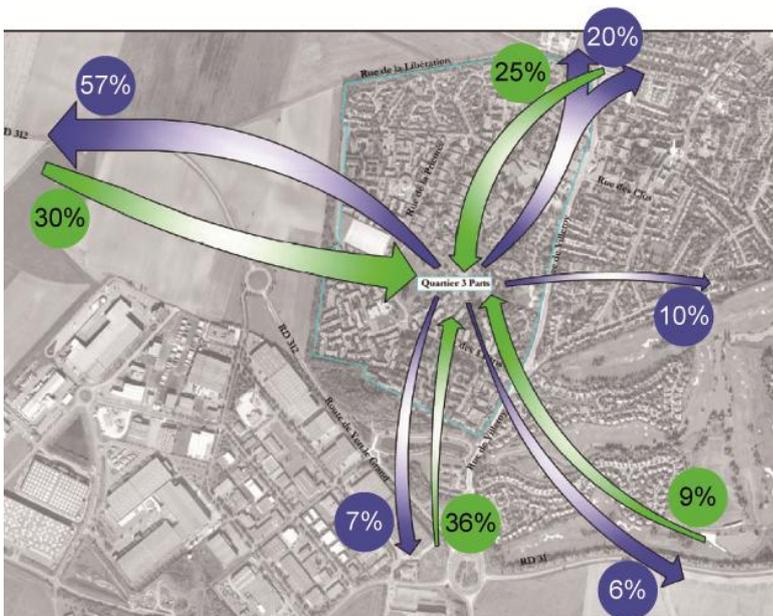
- *Le dossier de l'enquête publique indique que ce carrefour ne dispose pas de réserves de circulation !*
L'étude ne dit pas que le carrefour circule ou circulera bien. Elle dit au contraire, comme dans le dossier d'enquête publique, que la circulation est difficile en heures de pointe. Rappelons que l'étude s'intéresse à l'impact des flux générés par la ZAC sur les carrefours existants. De ce point de vue, ils n'aggravent que peu les conditions de circulation sur le carrefour n°5.
- *Les gens de la ZAC emprunteront certainement ce rond-point, comme le font aujourd'hui les Bondoufflois qui contournent la ville par le sud depuis le stade Bobin lorsque la francilienne est trop chargée.*
- *Il faudrait un « tourne à droite » depuis Vert-le-Grand sur le RD 31.*

2.2 Gérer la circulation à l'échelle de la tranche 1 et du quartier des Trois Parts

Etude de dimensionnement de la voie nouvelle tranche 1 - Charré Conseils

Le bureau d'études Charré Conseils a été chargé d'étudier le dimensionnement de la future voie de la tranche 1 entre le rond point des Bordes et la rue des Trois Parts.

Le travail s'appuie sur l'analyse des origines/destinations des gens qui habitent dans le quartier des Trois Parts (d'où viennent-ils? où vont-ils?). Par exemple, le graphique ci-après illustre les générateurs de trafic, un mardi de septembre, de 7h30 à 8h30.



Les générateurs de trafic dans le quartier des Trois Parts.

Un mardi de septembre, heure de pointe matin, de 7h30 à 8h30.

Ces chiffres illustrent la situation actuelle. L'étude consiste ensuite à définir des hypothèses de report du trafic pour évaluer comment ces habitudes vont évoluer avec la construction d'une voie nouvelle sur la tranche 1.

Les hypothèses de report des entrées dans le quartier des Trois Parts, retenues dans le cadre de l'étude, sont les suivantes :

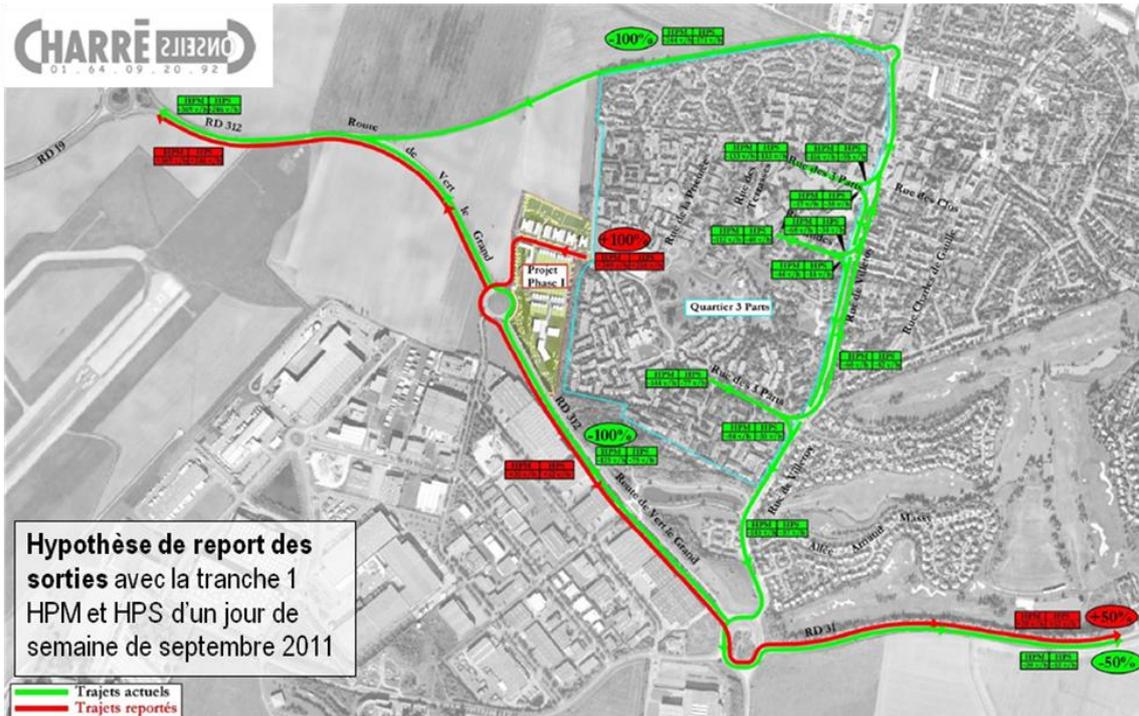
- 100% de gens qui viennent de la RD 19 passeront par la nouvelle voie de la tranche 1 pour rejoindre le quartier des Trois Parts. Il s'agira en effet d'un itinéraire plus rapide que celui emprunté par les automobilistes aujourd'hui qui arrivent rue de Villeroy soit par la RD 194 au nord ou par la RD 31 au sud.
- 50 % des gens qui viennent de la RD31 et passent actuellement par la rue de Villeroy pour rejoindre les Trois Parts passeront par la nouvelle voie de la tranche 1. Les 50 % restant venant de la RD 31 ne changeront pas leurs habitudes.



Les hypothèses de report des sorties du quartier des Trois Parts, retenues dans le cadre de l'étude, sont les suivantes (voir graphique page suivante) :

- Sur le même principe, 100 % des habitants des Trois Parts souhaitant rejoindre la RD 19 vers l'ouest passeront par la tranche 1 et le rond point des Bordes.
- pour les habitants souhaitant rejoindre la RD 31 vers l'est, 50 % auront intérêt à passer par la nouvelle voie des Portes de Bondoufle et 50 % continueront à sortir du quartier des Trois Parts par la rue de Villeroy.

La vocation première de cette étude est d'estimer le nombre de véhicules transitant sur la nouvelle voie afin de la dimensionner. Toutefois, cette étude donne quelques pistes sur l'évolution du trafic dans le quartier des Trois Parts. En effet, une partie des flux transitant entre ce quartier et la RD 19 ou la RD 31 seront reportés sur la voie nouvelle de la tranche 1 et n'emprunteront plus la rue de Villeroy et la rue des Trois Parts. Le trafic généré par les migrations alternantes, le matin et le soir, diminuera donc sur ces deux axes. De plus, d'ici quelques années, les habitants des Portes de Bondoufle et des Trois Parts pourront également sortir ou arriver par un nouvel axe au nord de la ZAC. Il constituera un nouvel itinéraire possible pour dévier les flux de la rue des Trois Parts. En revanche, ces axes pourraient subir une augmentation de la mobilité interne à la Ville qui n'a pas été étudiée dans le cadre de la présente étude. C'est sur cette mobilité interne que la conception et l'efficacité des itinéraires doux peuvent avoir le plus d'effet pour limiter le recours à la voiture sur de faibles distances.



Estimation du trafic généré par la tranche 1 et trafic total supporté par la nouvelle voie

La voie nouvelle supportera le trafic des habitants de cette première tranche (230 logements) ainsi que celui des habitants des Trois Parts qui auront intérêt à passer par cette voie.

En heure de pointe le matin, 14 véhicules par heure entrent dans ce quartier essentiellement résidentiel et 180 en sortent. Inversement, en heure de pointe le soir 149 véhicules par heure entrent par la nouvelle voie contre 30 véhicules sortant. Le trafic total de cette nouvelle voie correspond à 2800 véhicules/jour entrant et 4000 véhicules/jour sortant soit un trafic journalier de 6800 véhicules.

Dimensionnement de la voie nouvelle de la tranche 1

Le statut d'une voirie est fonction de trois paramètres :

- la vitesse maximale définie
- l'équilibre vie locale /circulation envisagé
- le trafic supporté

Le trafic de 6800 véhicules jour permet d'assurer un équilibre entre la vie locale et l'écoulement des flux de circulation.

Questions des participants

- *Quelqu'un qui habite dans le quartier des Trois Parts passera par le stade Bobin, et par le centre commercial des Trois Parts et non par la RD 31 au sud. Pourquoi ces flux n'apparaissent pas sur les schémas ?*

En effet, ces flux là ne connaîtront pas de report du trafic sur la nouvelle voie car ils n'auront pas d'intérêt à faire le détour par les Portes de Bondoufle. Etant donné que l'étude vise à estimer le trafic sur la nouvelle voie pour la dimensionner, ces flux n'ont pas été pris en compte. Il s'agit de flux existants qui seront de fait maintenus. La baisse de 50% ne concerne que les flux qui empruntaient le carrefour n°5 au sud.

- *Comment sont calculés les modèles de circulation ?*

Le bureau d'étude Charré Conseil précise qu'au niveau micro de l'étude du dimensionnement de la voie nouvelle, aucun modèle n'a été utilisé. Les flux ont fait l'objet de comptages manuels auxquels ont été appliquées les hypothèses de report décrites ci-dessus. Le bureau d'étude Egis Mobilité précise que des modèles utilisés communément pour ce genre d'étude ont été appliqués aux comptages effectués sur le terrain.

- *Les gens qui vont aller faire du sport ou déposer leurs enfants à l'école dans la journée ne sont pas comptés ?*

A ce jour, la réflexion porte sur les 230 logements de la tranche 1. Le raisonnement sera appliqué par la suite à la voirie située plus au nord de la ZAC, à l'échelle du développement de la phase 1. Il faudra également quantifier ses flux internes. Toutefois, ces flux de courte distance sont les plus sensibles aux questions de forme de la ville. On en revient à l'importance de proposer des itinéraires doux agréables pour limiter l'usage de la voiture.

- *La circulation sur la voie nouvelle représente combien de véhicules à la minute ? A-t-on des éléments de comparaison ?*

Sur la rue des Trois Parts, qui a deux débouchés sur la rue de Villeroy, on compte :
en heure de pointe le matin :

- 262 véhicules/heure sortant et 56 véhicules/heure entrant sur le débouché nord,
- 2016 véhicules/heure sortant et 60 véhicules/heure entrant sur le débouché sud.

en heure de point du soir :

- 142 véhicule/heure entrant et 292 véhicules/heure sortant sur le débouché nord,
- 170 véhicules/heure entrant et 127 sortant sur le débouché sud.

Globalement, le quartier des Trois Parts génère un trafic de 900 à 1000 véhicules par heure le matin et le soir, en entrée et en sortie ; la voie nouvelle de la tranche 1 représente environ 700⁹ véhicules par heure le matin et le soir, en entrée et en sortie soit un trafic journalier équivalent à celui observé au sud de la rue de Villeroy, au niveau du débouché sur la RD 31.

- *.Le trafic sur la voie tranche 1 sera plus important quand les autres tranches seront construites.*

Avec le développement de la ZAC, la répartition des flux se fera sur une échelle plus large puisque d'autres accès au quartier seront créés. Le trafic étudié sur cette voie tranche 1 est un trafic maximal qui concerne notamment les gens qui habitent dans la partie nord des Trois Parts. Ceux-ci auront par la suite intérêt à emprunter le nouvel axe créé au nord de la ZAC. A l'issue de la réalisation de la ZAC le trafic sur la voie de la tranche 1 devrait être légèrement allégé.

⁹ Si l'on rapporte ces chiffres à la minute, le trafic estimé sur la nouvelle voie est de 12 véhicules/minute dans les deux sens en heures de pointe. Pour le quartier des Trois Parts (deux débouchés), 16 véhicules/minute dans les deux sens en heures de pointe.

Etude de stationnement - Egis Mobilité

Dans le cadre de cette étude, le fonctionnement des quartiers Coccinelles et Sapplo dans les Trois Parts ont été étudiés afin de définir des préconisations pour concevoir le stationnement dans le futur quartier.

Sur ces deux quartiers, on constate aujourd'hui quelques dysfonctionnements :

- l'offre est mal répartie. Des poches de stationnement, trop éloignées des logements, sont sous-utilisées ;
- il en résulte un stationnement sauvage à proximité immédiate des lieux de résidences, sur des espaces non réservés à cet usage ;
- la vocation détournée des garages augmente le nombre de stationnement sur la voirie. Cela se confirme au regard du décalage entre le taux de motorisation des ménages fournis par l'INSEE et le nombre de véhicules constatés sur le terrain ;
- une inadéquation de l'offre pour les personnes à mobilité réduite.

Le bureau d'étude Egis précise que l'offre de stationnement pour les personnes à mobilité réduite (PMR) est insuffisante par rapport à la législation en vigueur. Le stationnement sauvage pénalise également l'accessibilité des places aux PMR.



Quartier des Coccinelles, square des Genêts.



Quartier des Sapplo, square Nungesser.

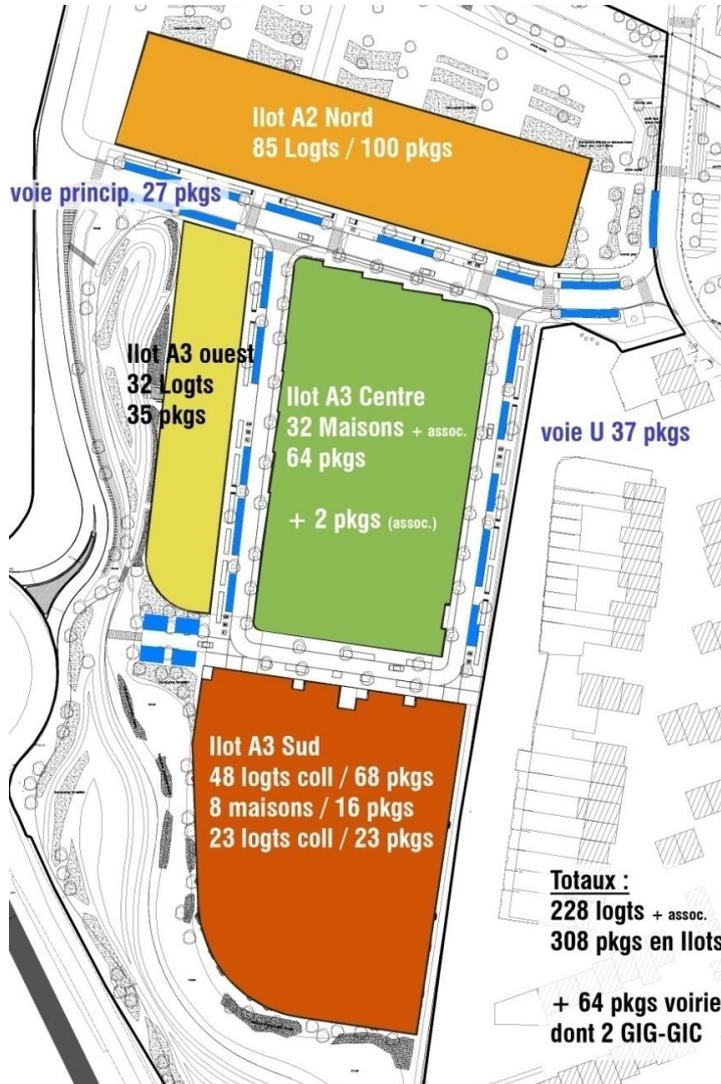
Un participant précise que la construction du quartier des Trois parts date des années 1970. Le taux de motorisation par ménage était alors plus faible. Les difficultés de stationnement sont apparues par la suite.

Ces observations permettent de définir des pistes de réflexion en vue de la réalisation du nouveau quartier :

- améliorer le niveau de confort des piétons et des cyclistes ;
- améliorer l'accessibilité aux PMR. Le réaménagement de la rue de Villeroy au niveau de la salle des fêtes est cité ;
- prévoir des places de stationnement longitudinales au plus près des logements, comme il existe rue du Bois Troquet, pour éviter le stationnement sauvage ;
- prévoir de manière globale une conception des espaces publics limitant le stationnement aux espaces réservés à cet usage à l'aide d'un mobilier urbain adapté, de noues et de plantations.

3. La conception des espaces publics de la tranche 1

L'offre de stationnement



Le stationnement sur la première tranche comporte à la fois l'offre privée destinée aux logements et l'offre publique de stationnement sur voirie.

Les chiffres décrits sur chaque îlot font référence à l'offre de stationnement allouée aux logements et à l'association la Chalouette pour l'îlot A3 Centre.

L'offre publique sur voirie est indiquée en bleu. La régularité des tirets montre que ce stationnement longitudinal est bien réparti sur les deux axes de desserte.

La petite poche de stationnement située au nord ouest de l'îlot A3 sud compense l'impossibilité de créer des places devant les entrées de parking des maisons situées de part et d'autre du sud de la voie en U. Ces maisons disposent d'un garage et d'une place de stationnement.

Cette remarque vaut également pour le pourtour de la voie en U - côté îlot A3 centre - constitué de maisons.

- On n'arrive pas à 1,61 voiture/logement. La tranche 1 compte 228 maisons et appartements pour 64 places de parkings sur voirie. Ça ne fait pas beaucoup de places pour les visiteurs !

L'offre de stationnement proposée sur la tranche 1 correspond au taux actuel de motorisation observé à Bondoufle c'est-à-dire sur des quartiers essentiellement pavillonnaires. Lorsqu'il y a une part de collectifs plus importante, comme sur les Portes de Bondoufle, on observe un taux de motorisation inférieur.

L'AFTRP précise que la question du stationnement est également pondérée en fonction de la mixité des logements. Pour le locatif, environ 28% des surfaces dédiées aux logements dans le futur quartier, l'INSEE recense environ 1 voiture par logement.

A partir de ce qui est constaté aujourd'hui et en tenant compte de la programmation du quartier des Portes de Bondoufle, le ratio projeté est d'environ 1,4 à 1,5 voiture par logement. Le ratio de 0,1 voiture/logement est

habituellement ajouté pour les parkings visiteur. La tranche 1 respecte donc ce ratio total de 1,6 voiture par logement.

- Des garages à vélo sont-ils prévus ?

L'AFTRP précise que dans chaque maison et chaque immeuble sont prévus des garages à vélo. *Un participant souhaite que le principe de garage à vélo et à poussette sécurisé soit étendu à l'ensemble des équipements publics afin que l'on bénéficie d'un stationnement sécurisé en partant et en arrivant.*

- L'îlot A3 sud présente 80 logements pour environ 100 parkings et aucune place sur le tronçon de rue. Le ratio est inférieur à 1,61 voiture par logement. Cette poche de stationnement risque d'être occupée par les véhicules de société.

- Il avait été évoqué la question d'un parking au bout de la rue des Trois Parts, au niveau du stade?

L'AFTRP précise qu'il s'agit d'une possibilité s'il existe un besoin de places supplémentaires.

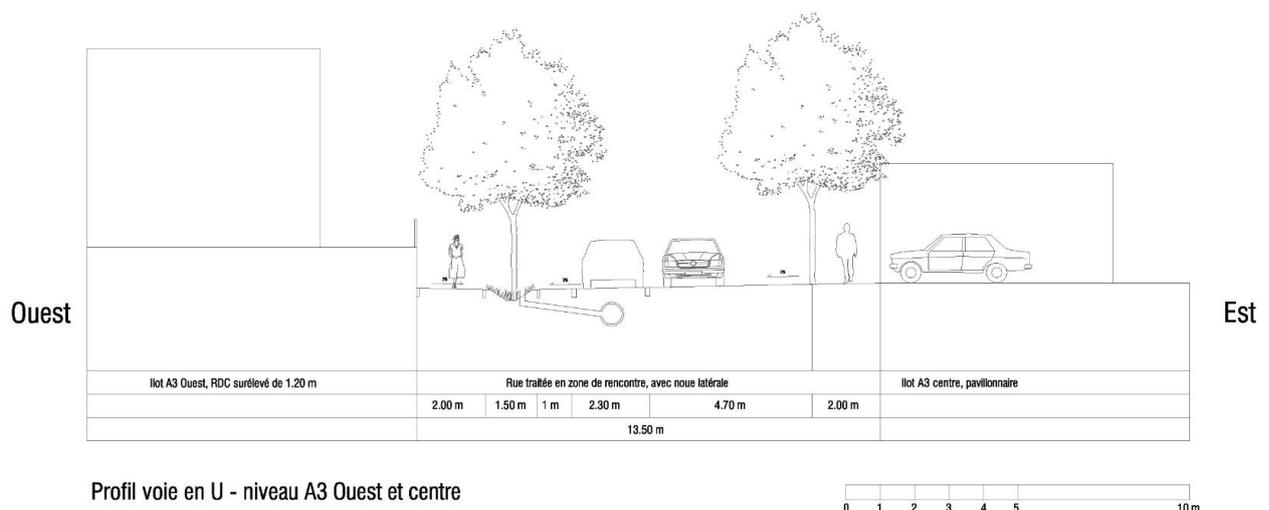
Les espaces publics

La rue n'est pas uniquement conçue comme une bande de circulation pour les voitures mais elle est aussi envisagée comme un lieu de vie partagé. Elle répond à la fonction de circulation où toutes les mobilités sont représentées. La rue devient un espace accessible à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite (PMR). Par ailleurs, cette fonction de circulation ne peut être dissociée d'une dimension qualitative surtout lorsqu'il s'agit de desservir des espaces résidentiels.

Le paysagiste de la tranche 1 propose de traiter la voie en U comme une zone de rencontre, à l'image de la rue Jaillard, c'est-à-dire que le nivellement de la rue est géré de manière très douce, sans rupture. Sur ce type de voie, il est important de contenir le stationnement.

Les portes de Bondoufle - Tranche 1

Paule Green - juillet 2011



La rue mesure 13,5 mètres de large entre les collectifs et les maisons. En bordure des logements, un espace de 2 mètres de large est réservé aux piétons sur lequel ils circulent librement sans rencontrer d'obstacle.

Le stationnement longitudinal côtoie la bande de circulation. Les places sont surdimensionnées d'un mètre environ ce qui les rend accessibles aux PMR, bien que toutes ne soient pas matérialisées GIC-GIG¹⁰ au sol. Mesurant 4,70 mètres, la bande de circulation est volontairement étroite. Le croisement des véhicules est possible à condition de rouler au pas. Il s'agit d'un gage de sécurité puisqu'à contrario, plus une voie est large, plus les automobilistes ont tendance à augmenter leur vitesse.

L'utilisation de matériaux distincts permet d'identifier les différents usages. Une bande technique délimite l'espace piéton de l'espace circulation même si l'ensemble reste praticable. Cette bande intègre le mobilier urbain d'éclairage ainsi que des bancs pour que la rue soit un véritable lieu de rencontre dont les habitants peuvent profiter. Un système de noues permet de gérer les eaux de pluie tout en apportant une qualité paysagère supplémentaire à la rue. Les noues¹¹ sont des bassins végétalisés peu profonds.

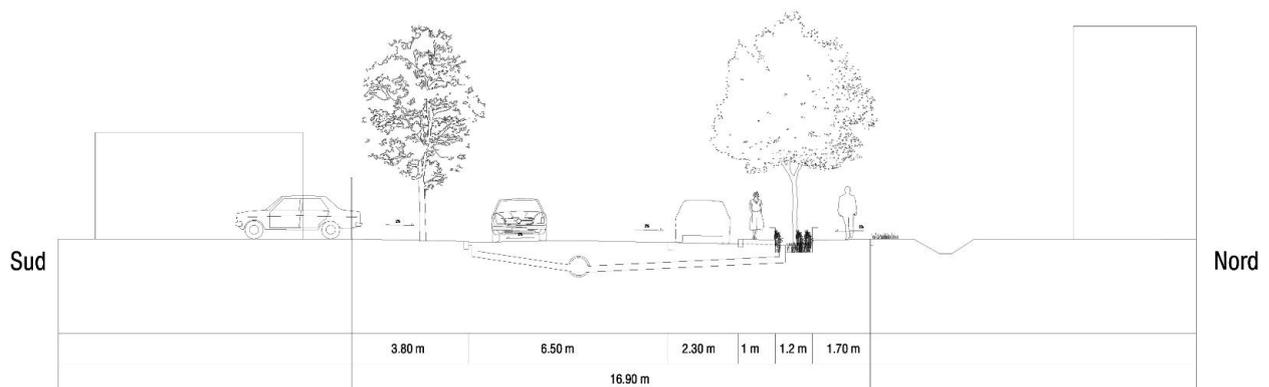
- *Les transports en commun et les camions poubelles empruntent-ils cette voie ?*

Les transports en commun n'emprunteront pas cette voie de desserte locale des îlots. Le passage des bus est possible sur la voie principale de la tranche 1, entre la rue des Trois parts et le rond Point des Bordes. Toutefois à ce jour aucune étude de redéploiement du réseau de bus n'a été réalisée. A l'horizon de la tranche 1, l'AFTRP précise que les nouveaux habitants accéderont au réseau de bus actuels passant par la rue des Trois Parts. Le ramassage des ordures ménagères pourra être assuré par camion le long de cette voie en U. Le paysagiste précise que la collecte des ordures s'effectue par des points d'apports volontaires. Les containers sont enterrés et situés à proximité des logements, entre 50 et 70 mètres.

La voie principale dans le prolongement de la rue des Trois Parts, à double sens également, accueille d'autres types de flux, ce qui implique une conception différente. Au niveau des croisements avec la voie en U, le projet prévoit des plateaux surélevés, comme sur la rue de Villeroy, permettent de se mettre à niveau de la zone de rencontre. Il n'y a donc plus de bordure à franchir lorsque l'on pénètre dans la voie en U. Cet élément permet également de limiter la vitesse des véhicules.

Les portes de Bondoufle - Tranche 1

Paule Green - juin 2011



Profil rue principale - niveau A3 centre

¹⁰ Grands Invalides Civils - Grands Invalides de guerre

¹¹ La question des noues sera évoquée plus particulièrement lors de l'atelier du 2 novembre intitulé « Environnement, énergies, biodiversité ».

Cette voie pourrait être traitée en zone 30. Cette conception de l'espace public rejoint la volonté de plusieurs associations cyclistes de partager l'espace avec les voitures pour être mieux pris en considération. Le projet prévoit une circulation alternative au nord de la tranche 1, au niveau du prolongement du parc des Trois Parts.

Cette voie mesure 16,90 mètres dont une voie à double sens de circulation de 6,50 m. Le stationnement longitudinal est situé sur les deux côtés de la voie excepté au niveau des maisons de l'îlot A3 Centre. Une bande de dégagement d'un mètre longe les places de parking. Sur la partie nord, un système de noues plus urbain, délimité par un petit muret, protège l'espace de circulation piétonne mitoyen de l'entrée des logements. Cet espace de 1,70 mètre de large est accessible aux PMR. La bande technique fonctionne comme sur la voie en U en intégrant le mobilier urbain.

Yann Michel souligne que cette voie présente la même largeur que celle qui traverse le lotissement du Grand Noyer. Sur ce dernier projet, des moyens ont été développés pour limiter la vitesse des véhicules dans la rue. Des bornes en bois donnent une sensation de resserrement de la voie. Ce système a été privilégié par rapport à la construction de dos d'ânes. Les poids lourds peuvent l'emprunter sans difficulté en respectant une vitesse modérée incitée par une voie pas trop large et bordée.

Clôture de l'atelier

Pierre-Antoine Tiercelin invite à les habitants à participer à l'atelier du 2 novembre prochain sur le thème « Environnement, énergies, biodiversité ».

Bilan des inquiétudes et demandes de précisions énoncées en atelier

Les inquiétudes concernent :

- la largeur de la voie entre Atland et Exapaq pour accueillir la ligne de transport en commun en site propre ;
- la position de l'axe structurant des mobilités douces pour constituer un espace de déplacement privilégié ;
- la circulation dans la rue des Trois Parts malgré la volonté d'un report modal de l'automobile et la création à terme de nouveaux accès à la ZAC ;
- le nombre de places de stationnement pour les visiteurs sur la tranche 1.

Les demandes de précisions portent sur :

- l'étude du fonctionnement de la desserte en bus dans Bondoufle et les besoins des habitants ;
- l'étude de la circulation à l'échelle de la ville en intégrant l'entrée de ville au niveau du stade Bobin qui constitue un point important dans la répartition des flux locaux
- les solutions envisagées pour reconfigurer les carrefours 1, 3 et gérer la circulation au niveau du carrefour 5.