

— LE RER C DANS LE VAL D'ORGE

Les représentations du RER C par les habitants du Val d'Orge

La commande

Comment les habitants du Val-d'Orge se représentent-ils la ligne de RER C ?

Et dans quelle mesure est-il possible d'améliorer l'accessibilité et les possibilités de rabattement sur 6 gares ?

Cette étude porte sur la compréhension du lien entre une infrastructure ferroviaire, le RER C, et un territoire, le Val d'Orge, défini dans le cadre de la commande de SNCF Transilien par un espace entre les gares RER de Juvisy-sur-Orge et de Brétigny-sur-Orge (voir carte).

Entre lien important et précoce avec Paris (avec la mise en service de la ligne Paris-Orléans en 1843, par exemple) et développement endogène du territoire, il a été complexe, dans la compréhension de la commande, de définir clairement le périmètre du « Val d'Orge ».

Nous avons alors décidé de conserver le périmètre défini par la SNCF. Cependant, dans notre enquête sur le rabattement, nous avons réalisé un questionnaire afin d'élargir ce périmètre, définissant alors le "Val d'Orge" comme le périmètre des personnes habitant à proximité des gares (communes limitrophes) et/ou utilisant les six gares du périmètre.



Source :
Groupe d'atelier

A partir de ces questionnements formulés par SNCF Transilien, le groupe d'études s'est employé à cerner les représentations sociales des habitant.es résidents proches des gares concernées

L'un des enjeux a été de comprendre les motivations qui conduisent les habitant.es à s'installer le long de la ligne de RER C et à l'utiliser. L'une des questions centrales a été de savoir si les choix d'implantations résidentielles influencent le rapport que les habitants entretiennent ou non avec la ligne de RER.

Sur la base de ces éléments, des scénarios ont été réalisés sur chacune des 6 gares (diffusion au cours du mois de février 2021). La finalité de cet axe de travail était d'identifier des actions prioritaires à mener afin d'améliorer l'accès aux gares.

Contexte sanitaire

Pour rappel, le groupe de travail a été lancé au début du mois d'octobre et le confinement du pays a été décrété le 30 octobre 2020. L'approche et les enseignements tirés sont donc exploratoires et ne prétendent donc pas à être généralisables.



ÉCOLE
D'URBANISME
DE
PARIS

ATELIER DE M2 TRANSPORTS ET MOBILITES

V. Carraud, D. Colmanette, E. Degois, V. Escarfail, N. Encadrants : L.

Fourmont, L. Grente, E. Marion, E. Pallon, I. Toquet

Gendreau, P. Poinot 2020-2021

COMMANDE
ET ENJEUX 1

Le cadre d'analyse des représentations sociales

Afin d'évaluer la manière dont les habitants appréhendent la ligne de RER, nos travaux se sont appuyés sur un courant issu de la psychologie sociale qui s'emploie à cerner les **représentations sociales**. Ces dernières sont entendues comme une forme de connaissance, socialement construite et partagée, ayant une visée pratique. Pour les membres du groupe social constitué, ces représentations ont des fonctions très concrètes et pratiques :

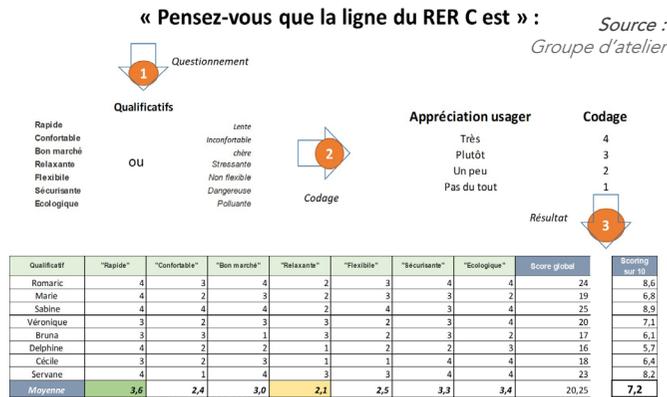
- Elles participent à la comprendre le monde et la réalité environnante ;
- Elles permettent de prévoir et d'anticiper des situations ;
- Enfin, les représentations ont pour fonction de justifier les choix réalisés.

Dans cette perspective, les travaux de Samuel Carpentier (2011) ont mis en lumière l'étroite relation entre les choix d'implantation résidentielle, certaines caractéristiques socioprofessionnelles et la manière dont les personnes se représentent des moyens de déplacement.

En conséquence, vouloir comprendre la place qu'occupe le RER C pour les habitants à proximité des gares implique de comprendre les rapports des habitants avec leur territoire. Les questions qui ont guidé la réflexion ont été :

- de cerner **les raisons d'implantation résidentielle, les modes de vie et de déplacements** des personnes résidentes à proximité des six gares étudiées (moins de 45 minutes à pied entre le domicile et la gare la plus proche) ;
- de comprendre la place et les fonctions qu'occupait la ligne de RER C dans la vie des personnes.

Afin de cerner les représentations sociales portant sur le RER C, 4 techniques de recueil d'information ont été déployées. D'une part, **neuf entretiens de type semi-directifs** ont été menés afin d'obtenir des récits de vie (choix du lieu résidentiel, les modes de déplacements et la place du RER C). A l'occasion de ces entretiens, les interviewés ont été invités à établir des **cartes mentales** de leurs lieux de vie, de leur déplacements. Et, en fin d'entretien, les interviewés ont été invités à répondre à un questionnaire fermé



par rapport à des **qualificatifs antinomiques** se rapportant à la ligne de RER C (ex: "pour vous, vous diriez que le RER C est rapide/ lente, confortable/ inconfortable, écologique/ polluant..."). Ce travail a permis de produire un tableau de scoring par item et globale (voir tableau ci-contre). Les réponses ont été recodées (notation de 1 à 5) en fonction des réactions et des intentions données pendant l'administration de ce questionnaire mais aussi au regard des échanges obtenus au cours des entretiens semi-directifs. Enfin, et afin de mesurer la manière dont les résidents évaluent l'accessibilité aux 6 gares étudiées, un questionnaire en ligne a été diffusé.

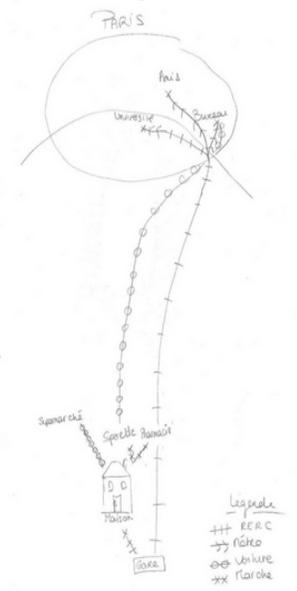
Un territoire multipolaire

Le Val d'Orge est structuré par la ligne de RER C, et par le lien avec Paris. Cet élément s'est retrouvé dans nos entretiens. En effet, sur neuf personnes interrogées, sept ont cité la possibilité de se rendre à Paris en RER rapidement comme une des raisons de leur installation. De plus, les six gares sur notre territoire sont des pôles importants pour le réseau de bus, qui joue le rôle de rabattement vers le RER.

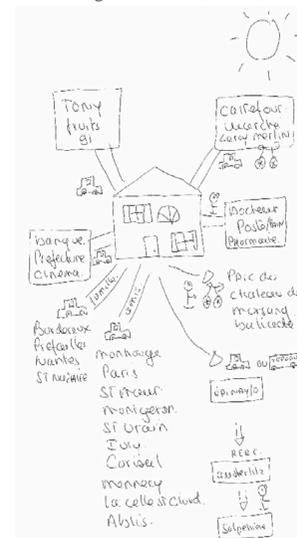
Nous sommes donc ici dans le **modèle monocentrique**, avec le centre de Paris comme pôle d'attraction principal. Les ménages réalisent alors un compromis, en fonction de critères, comme la taille du logement, ou du cadre de vie, entre le centre et la périphérie. Ainsi, la majorité des personnes interrogées ont cité l'acquisition d'une maison individuelle avec un jardin comme critère de mobilité résidentielle. Nous pouvons à ce titre noter que le Val d'Orge a participé au phénomène de desserrement de l'agglomération parisienne au cours du 20ème siècle. Ont également été évoqués la facilité d'accès à des espaces naturels, comme les bords de l'Orge ou la forêt de Sénart.

Ainsi, le Val d'Orge n'est pas exclusivement tourné vers Paris. Il existe des centralités dans les villes du territoire, et en premier lieu des centres-villes anciens, avec parfois un marché couvert et des commerces et services attirant au-delà de la commune, que nous avons pu observer lors de visites de terrain. Juvisy en est l'exemple le plus complet.

Cette dualité est bien illustrée par les deux cartes mentales ci-jointes, avec un **profil fonctionnel** qui inscrit le RER comme une composante centrale de son mode de vie et de son implantation résidentielle, et un profil d'« **ancrage territorial** », où le RER C prend une place beaucoup moins importante, au profit du lieu d'habitation.



Source : Cartes mentales issues des entretiens réalisés
Profil fonctionnel (en haut) et ancrage territorial (en bas)



Ces itinéraires, fonctionnant plutôt autour de déplacements automobiles, concentrent notamment plusieurs zones d'activités et des centres commerciaux.

Ces éléments concourent ainsi à faire du Val d'Orge, au-delà de ce qu'on l'on pourrait voir uniquement comme un territoire standardisé de Grande Couronne, mais comme possédant des qualités propres qui le définissent et poussent des ménages à s'y installer ou à y poursuivre des attaches personnelles plus anciennes.

Deux échelles de mobilité

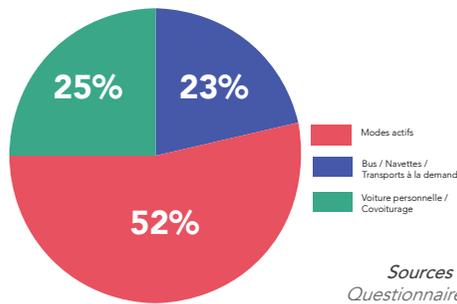
La question des représentations du RER C intègre pleinement la question du rabattement, du fait de la problématique de l'accès à la gare. En effet, la réalisation d'un état des lieux du rabattement, complété avec le travail de questionnaire, nous a permis de mesurer le degré d'insertion du RER dans le système de mobilités des individus, tout en identifiant les problématiques touchant au rabattement.

Dans le questionnaire, nous nous sommes intéressé **à la fois au RER C** (dans le cadre du lien avec Paris) **comme aux modes de rabattement** vers nos gares d'étude, pour replacer ces dernières dans le système global de mobilités.

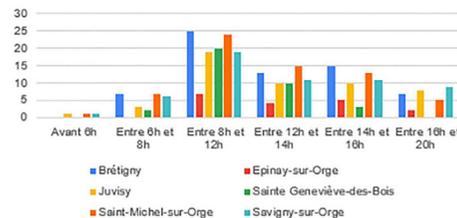
Cette deuxième facette de notre étude nous a amené alors à faire ressortir des problématiques autour des gares du Val d'Orge, centrées autour de la question d'une **centralité du quotidien**. En effet, que ce soit sur les horaires des transports en commun, sur l'installation de places réservées au covoiturage, comme



Quel mode de transport utilisez-vous le plus pour aller à la gare ?



Heures d'utilisation du RER C pour le motif secondaire



dans l'accès à la gare et aux autres modes, ces enjeux concernent réellement la gare comme objet de centralité, prenant part à l'organisation urbaine.

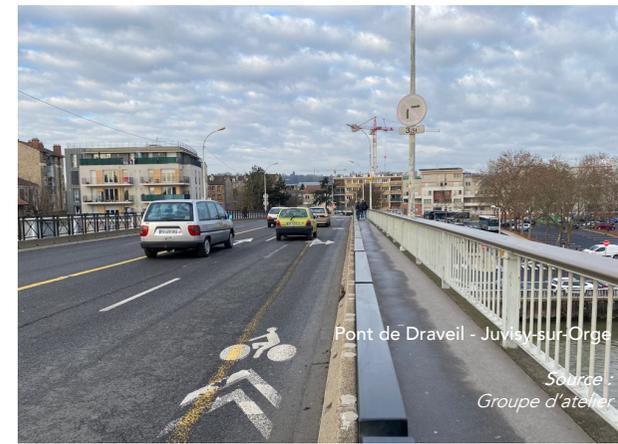
Sur le RER C, nous avons relevé la dispersion horaire des enquêtés, surtout sur le motif des loisirs.

Sur les modes actifs, nous avons réalisé des observations de terrains pour étudier la question de la **marchabilité et de la cyclabilité**. Nous définissons la cyclabilité et la marchabilité à partir des indicateurs matériels et fonctionnels qui qualifient ces concepts (Papon et al., 2015 ; Winters et al., 2016), c'est-à-dire qui définissent, par exemple, le fait d'être à l'aise dans un espace. Nous avons décliné cette « aisance » à travers sept indicateurs, issus de la littérature scientifique. Cette méthode nous a permis d'identifier les « maillons manquants », surtout cyclables, dans l'accès à la gare, limitant l'usage du vélo.

Les quartiers de gare Méthode de construction des scénarii

Nos enquêtes de terrains et le traitement des données nous ont permis de différencier les quartiers de gares entre eux. Certaines gares comme Juvisy ou Savigny, situées dans des zones denses, semblent constituer des pôles de centralités (avec la présence de commerces), alors que d'autres gares se trouvent dans des tissus résidentiels. Aussi, le potentiel de la gare est exploité de manière différente selon les communes : des opérations de type ZAC (comme à Brétigny ou Saint-Michel) ont pu être réalisées dans une optique de densification, de renforcement de centralité, alors que d'autres quartiers de gare connaissent moins ce type de mutation (comme Sainte-Geneviève).

Ainsi, au travers d'observations, questionnaires et entretiens on a pu relever pour chacune des six gares du Val d'Orge les points faibles du rabattement et des espaces publics alentours.



La photo ci-dessus illustre bien les problématiques que nous avons rencontrées sur ce territoire, notamment sur les questions d'amélioration de la signalétique, mais aussi de l'accès, pour faciliter la pratique du vélo pour se rendre à la gare.

Après avoir déterminé ces points faibles, nous avons déployé quatorze scénarios sur les six gares du périmètre d'étude à partir du schéma suivant :

- **Les scénarisations dites "basses"**, sont les moins chères et les plus simples à mettre en œuvre. Elles permettent de créer et apporter des éléments urgents nécessaires à la gare et qui ne concernent pratiquement que la SNCF en termes d'acteurs à mobiliser.
- **Les scénarii "moyens"** sont réalisés à une plus grande échelle (celle de la ville). Ce scénario s'ajoute aux aménagements du scénario bas mais avec des moyens plus importants mis en place notamment autour de la gare et de son quartier.
- Enfin nous avons décidé de créer un troisième niveau de scénario. **Ce scénario "haut"** est plus cher et transforme le plus les espaces publics autour de la gare concernée. C'est un scénario que l'on peut qualifier de plus prospectif, mais qui nous permet malgré tout de se projeter sur des quartiers de gare qui nécessitent plus que de simples aménagements légers.



Scénario haut

9 702,7 k€



Scénario bas

110,8 k€



Existant :	Projet :
Stationnement vélo couvert	Stationnement vélo type Véligo
Stationnement vélo	Piste cyclable séparée
Piste cyclable séparée	Piste cyclable sur voirie
Piste cyclable	Nouvel arrêt bus / déplacement
Espace partagé	Passerelle modes doux
Parking	Densification / constructions

Extraits de scénarii sur la gare RER de Breigny-sur-Orge

Source : Groupe d'atelier

Résultats globaux et scénarios mis en place

Les scénarii d'amélioration des rabattements et des espaces publics autour des six gares nous ont finalement permis d'identifier les problèmes les plus courants et les plus urgents à résoudre.

- **La signalétique fait défaut** dans la plupart des gares, rendant la lisibilité compliquée pour les usagers. Nous avons alors proposé d'améliorer la charte graphique des différents écriteaux et d'ajouter des écrans d'information.
- **Le rabattement en mode doux est apparu comme très problématique**, notamment pour ce qui est de la cyclabilité. On retrouve de nombreux maillons manquants ainsi qu'un manque de connexion entre les deux côtés de la gare. Cela nous a poussé à créer de nouveaux accès, voir des infrastructures plus lourdes telles que des passerelles pour mieux intégrer la gare à la morphologie urbaine.
- Le rabattement en bus étant privilégié par beaucoup des usagers. du RER C, nous avons proposé d'**augmenter les fréquences et les plages horaires** afin d'améliorer le rabattement depuis et vers la gare.
- Enfin, lors de nos études de terrains, nous avons pu constater que **les espaces publics autour des gares n'étaient pas toujours adaptés pour en faire une réelle centralité et un espace agréable** pour les cheminements piétons. C'est pour cela que nous avons décidé d'inclure dans nos scénarios la revalorisation de certains espaces aux abords des gares comme à Breigny ou encore le réaménagement du parvis nord de Sainte-Geneviève.

Aménagement	Quantité	Coût Unitaire	Montant HT
Parking Véligo	40 places	2 500 €/place	100 000,00 €
Abris Bus	2	2 000,00 €	4 000,00 €
Ecran LCD signalétique	1	6 800,00 €	6 800,00 €
Scénario Bas		Total HT	110 800,00 €
PC Rue de la République	500 ml	1 008 €/ml	504 000,00 €
PC Rue Alfred Leblanc	600 ml	654 €/ml	392 400,00 €
PC Rue Pierre Brossolette	500 ml	654 €/ml	327 000,00 €
PC Rue George Charpak	550 ml	1 300 €/ml	715 000,00 €
PC Rue Claude Levi Strauss	300 ml	654 €/ml	196 200,00 €
PC Rue du Parc	800 ml	1 008 €/ml	806 400,00 €
Scénario Moyen		Total HT	3 051 800,00 €
Passerelle	1	6 650 900,00 €	6 650 900,00 €
Scénario Haut		Total HT	9 702 700,00 €

Finalement pour évaluer nos scénarii, des tableaux de **chiffrage** ont été réalisés. Ils ont permis d'estimer leur pertinence en comparaison des effets, surtout sur le rabattement, entre nos différents scénarii, par une notation allant de un à cinq sur différents critères (figures à droite). Ces « radars » nous permettent alors d'évaluer la pertinence de nos scénarii, et de donner un indicateur de leur efficacité sur les aménagements existants.

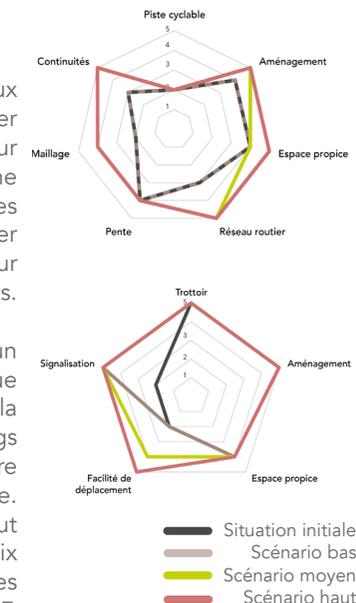
Nous avons également réalisé un « **benchmark** » des coûts pour chaque aménagement. Nous avons pu répertorier à la fois le prix des pistes cyclables, des parkings véligo, de l'aménagement du parvis ou encore d'un ascenseur PMR ou d'une passerelle. Cependant, nous ne pouvons pas tout chiffrer comme la fréquence des bus, le prix d'un parking dédié au covoiturage ou d'autres aménagements qui ne concernaient pas la SNCF.

Tableau de chiffrage des aménagements

Source : Groupe d'atelier

Evaluation des effets des scénarii

Source : Groupe d'atelier



L'attachement à la ligne de RER C - Conclusion

Cette évaluation des effets, mise en comparaison avec les coûts, nous a alors permis d'évaluer les scénarios les plus pertinents à mener et, surtout, d'aborder la question de leurs différentes temporalités.

Du fait d'incidents médiatisés, nous pensions obtenir des retours mitigés sur la qualité de la desserte par le RER C. Il semble que pour les usagers rencontrés, cette vision n'est pas dominante et nous avons relevé un attachement au RER C. Ce mode de déplacement est doublement structurant : Il organise non seulement les mobilités, mais aussi les représentations. Particulièrement associé au travail, il montre ainsi une "adhérence" du Val d'Orge à Paris. A noter toutefois que cet attachement à la ligne de RER n'est pas de nature à véritablement contrecarrer le rôle prédominant de la voiture qui assure un maillage du territoire plus fin. Celle-ci semble être largement perçue parmi les interviewés comme indispensable. Ainsi, la voiture rythme la vie du quotidien hors-travail des personnes que nous avons rencontrées.

Bibliographie :

Adam M, Ortar N, Merchez L, Laffont G-H, Rivano H, « Susciter la parole des cyclistes : traces GPS et vidéos au service de l'entretien : La cyclabilité au cœur de la réflexion sur les pratiques cycliques », Espaces Temps.net (en ligne), Traverses, 2020.

Samuel C., « Chapitre 8. Représentations sociales des modes de transport et identité d'habitation In : Se déplacer pour se situer « [en ligne]. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2011



ÉCOLE D'URBANISME DE PARIS

ATELIER DE M2 TRANSPORTS ET MOBILITES 2020-2021

SCENARII ET EVALUATIONS 4