



**ENQUÊTE PUBLIQUE : L'EMPRISE DES GARES DE LA LIGNE 18**

**AVIS DU COURB – 21 DECEMBRE 2016**

-----

Avis faisant suite au lancement par la Société du Grand Paris d'une enquête parcellaire du 5 au 22 décembre 2016, sur l'emprise des futures gares de la ligne 18 : Massy-Opéra, Massy-Palaiseau, Palaiseau-Polytechnique et Gif-Orsay. À Palaiseau, les terrains concernés se situent autour des bâtiments de Danone Research.

Extrait de la présentation de l'enquête : « De l'aéroport d'Orly à la gare de Versailles Chantiers, via Palaiseau, la ligne 18 parcourra 35 kilomètres et comprend 9 gares ainsi que la gare Aéroport d'Orly, terminus commun des lignes 14 et 18. La ligne 18 est une ligne de métro automatique en rocade qui comprend 3 gares de correspondance – Aéroport d'Orly, Massy-Palaiseau et Versailles-Chantiers. Palaiseau sera desservi par la ligne 18 au niveau du plateau, permettant à terme des correspondances rapides vers Orly et Versailles. »

**Avis du COURB**

Massy va devenir un hub d'une importance telle que l'aménagement du site est un enjeu vital pour l'avenir de la région et le développement du cluster Paris Saclay.

**Mais il ne faut pas perdre de vue que la liaison avec Paris restera assurée par le RER B** qui servira de maillon important entre les deux futures lignes du Grand Paris qui y seront interconnectées : Ligne 18 à Massy et Ligne 15 à Arcueil-Cachan.

L'affluence supplémentaire à prévoir avec la mise en œuvre de ces nouvelles lignes **impose de traiter dès aujourd'hui les points de faiblesse du site de Massy concernant l'exploitation du RER B**. Pour rappel, le T3 à Cité Universitaire a généré une augmentation de 30% de la fréquentation de la gare RER B, et la ligne B, aujourd'hui sinistrée, n'a plus les moyens de faire face à une nouvelle augmentation de flux.

**En conséquence, nous demandons que soient traités en priorité les besoins liés à l'amélioration de l'exploitation de la ligne B au niveau de Massy** (cf. le Schéma Directeur RER B Sud). Il conviendra donc de ne pas privilégier la ligne 18 par rapport à la ligne B dont dépend aujourd'hui près d'un million de voyageurs par jour, mais d'étudier au plus vite le réaménagement du site de Massy dans sa globalité et de définir une cible intégrant les besoins cruciaux de la ligne B sur un calendrier globalement cohérent :

- **Voies de garage supplémentaires et circulation facilitée aussi bien vers le sud** que vers le nord, depuis les voies de garage ou les ateliers de maintenance.

=> La piste à explorer rapidement pour assurer le rendez-vous avec l'arrivée du futur matériel à deux niveaux, est ainsi la suivante :

- déplacement des ateliers de maintenance (et adaptation de ceux-ci au futur matériel roulant), sur la réserve foncière "RER B" bien qu'occupée actuellement par la Cemex,
- création d'une douzaine de voies de garage sur l'emprise ainsi récupérée (emplacement actuel des ateliers de maintenance).

Cette solution permettrait de redonner de la marge d'exploitation, en un point central et stratégique de la ligne B, qui plus est, situé à proximité des ateliers de maintenance, rapidement accessible pour les prises de poste de conduite, et permettant une grande réactivité dans le renvoi de trains sur la ligne, en cas de trafic fortement perturbé, voire partiellement interrompu.

- **Accès secours**

- **Réfection urgente de toutes les infrastructures vétustes,**

- **Correspondances optimisées entre toutes les lignes : RER B / RER C / Ligne 18 / Tram Train Evry Massy / TCSP Massy Saclay / Gare TGV / Gares routières et autres modalités de transport :**

L'attractivité d'un nouveau système de transport dépend bien sûr de sa rapidité et de sa fréquence, mais un point très important est son accessibilité (accessibilité depuis l'extérieur, correspondances avec les autres systèmes), car il ne faut pas que le gain sur le parcours s'accompagne d'une augmentation du temps d'accès et de correspondance et d'une "pénibilité" supplémentaire.

**Dans le cas particulier du hub de Massy, la qualité des correspondances avec les lignes actuelles et à venir sera d'une importance capitale.**

Nous veillerons à la prise en compte des points suivants :

- **Parkings** à proximité et accessibles à tous usagers, abonnés ou occasionnels, pour un prix raisonnable,

- **Parkings à vélos sécurisés,**

- **Rénovation et adaptation des installations existantes** (RER B, RER C en particulier) avec adaptation des accès aux passerelles sans oublier le redimensionnement et la couverture des quais actuels pour protéger des intempéries.

Il est à noter **l'inadéquation ACTUELLE des largeurs de quai du RER B**. En cas de correspondances supplémentaires, les quais du RER B deviendraient extrêmement dangereux pour les voyageurs, les accès à la passerelle étant de véritables goulots d'étranglement.

Bien entendu, les installations existantes (RER B, RER C en particulier) devront être rénovées et adaptées, en particulier les **accès aux passerelles devront être revus** avec ajout d'escalators depuis les quais de la ligne RER B et tapis roulant dans les 2 sens sur la passerelle,

- **des correspondances optimisées en distance, avec mise en place d'escaliers mécaniques dans les 2 sens, d'ascenseurs, de plans inclinés,** et prise en compte des besoins des

Personnalités à Mobilité Réduite (PMR), voyageurs, parents avec enfants,

- **une fluidité correcte** dans les accès et sur les quais (largeur des couloirs, des quais, nombre de points d'accès),
- **une signalétique adaptée** à tous les usagers (voyageurs occasionnels, mal voyants, étrangers,.....),
- **une meilleure signalétique des différents bus** et de leur destination,
- **des lignes de contrôle et distributeurs de billet judicieusement répartis et en nombre suffisant** ; un effort devra être fourni sur les lignes de contrôle, afin de permettre le passage sans difficulté des PMR, voyageurs avec valise, poussette...
- **des salles d'attente confortables et chauffées avec des espaces de télétravail,**
- **un cheminement couvert** de la gare RER B (ou de la passerelle) vers la gare TGV,
- **mêmes réflexions pour les moyens mécaniques d'accès TGV**; La saturation de la gare TGV à certaines heures ne pourra que s'accroître avec la ligne 18 et l'achèvement de tous les chantiers immobiliers de Massy,

Enfin, nous pensons qu'il faut lutter contre la déshumanisation des systèmes de transport qui se développe avec les systèmes automatiques, en prévoyant les installations physiques nécessaires à la **présence permanente de personnel formé aux premiers secours et chargé** :

- de la sécurité,
- de l'information des voyageurs,
- de l'accompagnement des PMR,
- de la propreté,
- de la fluidité aux heures d'affluence.

Il conviendra de prévoir également :

- un **comptoir d'information / sécurité**, visible et facile d'accès (cela fait cruellement défaut à Chatelet !)
- de la **vidéo surveillance**.

**Concernant les autres gares sur le plateau de Saclay, prévoir :**

- des gares routières avec connexions faciles et rapides
- des parkings voitures, vélos suffisants,
- des arrêts minutes, covoiturages et autolib.

Même si tout n'est pas réalisé dès le début de l'arrivée de la ligne 18, garder "en réserves foncières" les terrains nécessaires aux futures réalisations (ne pas reproduire ce qui a été fait en gare RER d'Orsay avec la vente des terrains qui auraient pu servir de voies de garage).

**Associer les associations d'usagers à cette réflexion globale** semblerait par ailleurs une très bonne initiative pour identifier au mieux les besoins d'acheminement.

Marie-Hélène Wittersheim, Présidente du COURB