

Réunion d'information et d'échanges du mardi 19 novembre 2019 entre les associations et l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay

REDACTEUR

DESTINATAIRES

DIFFUSION

OBJET

Chloé Dutertre

Associations

Associations/EPA Paris-Saclay

Réunion d'information et d'échanges

entre les Associations et l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay

PARTICIPANTS

Associations

Martine APTEL-BRUNET, membre du collectif associatif Moulon2020
Zarouhie BEDUOGLU, vice-présidente de l'association ASEOR
Luc BENOITEAU, membre de l'association ADEZAC
Jean-Paul BIZEAU, administrateur de l'association APACH Buc
Marion BRUERE, chargée de mission à l'association Terre et Cité
Patrick CABON, membre de l'association ADPP – Palaiseau
Jacques CADELEC, vice-président de l'association GRAAL Palaiseau
Daniel CALINAUD, président de l'association EPAC à Saint-Rémy-lès-Chevreuse
Jean-Marc CALLOUD, président de l'association Vivre à Bures
Jean-Michel CASSAGNE, président de l'association POLVI
Lionel CHAMPETIER, Président de l'association ASEOR
Bernard CHARPENET, membre du Comité des Usagers du RER B en Vallée de Chevreuse
Claude CHEVREAU, président de l'association ADEVE
Jacques DE GIVRY, président de l'association des Amis du Grand Parc de Versailles
Christian DOUCET, membre de l'association Association des chefs d'entreprise de Massy-Europe
Claude DUCAROUGE, président de l'association SAVE et membre de Yvelines Environnement
Patrick DURET, membre des associations ADEVE et ANB
Philippe ELIAS, membre de l'association POLVI
Danielle FARRET, présidente de l'association VYF Bures-sur-Yvette, Gometz-le-Châtel et Gif
Catherine GIOBELLINA, présidente de l'Union des Amis du Parc
Yves HENNEQUIN, membre de l'association ADEEO de l'Epi d'Or de Saint-Cyr-l'Ecole
Bernard LAFFARGUE, membre de l'association Massy-Europe
Raphaël LECONTE, vice-président de l'association POLVI
André LELIEVRE, membre de l'association Gif Environnement
José LE MOIGNE, membre de l'association Mieux se déplacer à bicyclette et membre du groupe CGG (membre du groupe de travail sur le quartier Massy-Atlantis)
Catherine MACQUIN, présidente de l'association ADEVY
Marie-Claire MERY, présidente de l'association GRAAL Palaiseau
Michel MEUNIER, membre de l'association des Amis de la Vallée de la Bièvre
Jean-Pierre PARISOT, membre de l'association APESA
Paul SERGENT, membre de l'association VAB
Harm SMIT, membre du collectif d'association COLOS
Michèle VIALA, membre de l'association ARPO
Jean-Marc WEULERSSE, membre de l'association Mieux se déplacer à bicyclette

Établissement public d'aménagement Paris-Saclay

Gaëlle COUTANT, directrice de la communication de l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay

Chloé DUTERTRE, chargée de communication à l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay

Gaëtan PIEGAY, chargé de projet Mobilités à l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay

Philippe VAN DE MAELE, directeur général de l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay

Intervenants

Jean-Marc MICHEL, garant de la concertation

Marie ADAM, directrice de la ligne unifiée RER B (SNCF – RATP)

Florent BARDON, directeur des Affaires Publiques et de la RSE à la SNCF - Transilien

Valérie BIBEN, RATP 78/91

Sylvie CASSANIS, directrice de l'Agence de développement territorial Essonne-Yvelines pour la RATP

Liselotte CHARBONNIER, chargée de projets « Offre de bus » à Île-de-France Mobilités

Laurence DEBRINCAT, directrice Prospectives et études à Île-de-France Mobilités

Antoine DUPIN, directeur des relations territoriales à la Société du Grand Paris

Guillaume GODARD, directeur des Cars d'Orsay

Frédéric HENRIOT, SNCF

Raphaël KRUG, chargé « offres et infrastructures de transports » à la Communauté d'agglomération Paris-Saclay

Daniel SIGURET, directeur d'opérations SNCF réseau

Francisque VIGOUROUX, président délégué – chargé des transports et mobilités de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay

L'ordre du jour était le suivant

- Point sur l'actualité des transports en commun du plateau de Saclay
- Le réaménagement de la gare routière de Massy-Palaiseau Atlantis
- Le RER B
- Le RER C et la prolongation du Tram 12 Express
- La mise en œuvre des travaux de la ligne 18 du Grand Paris Express, section Massy – CEA Saint-Aubin
- Questions-réponses

Philippe VAN DE MAELE ouvre la séance et remercie l'ensemble des participants et intervenants pour leur présence. Un tour de table est organisé pour que chacun puisse se présenter.

Il est décidé de privilégier les questions à la clôture de l'ensemble des présentations successives pour permettre aux participants d'avoir une vision globale des mobilités. L'ordre du jour est présenté : les transports en commun du plateau de Saclay, les réaménagements de la gare routière de Massy-Atlantis, les RER B et C et la mise en œuvre des travaux de la ligne 18.

✓ POINT SUR L'ACTUALITE DES TRANSPORTS EN COMMUN DU PLATEAU DE SACLAY

Île-de-France Mobilités, représenté par Laurence DEBRINCAT, a proposé aux participants une présentation globale des actions en cours concernant le transport collectif sur le territoire de Paris-Saclay. Elle a rappelé les enjeux forts du développement du plateau, qui va se poursuivre et demandera de nouveaux besoins en termes de transports en commun avec l'arrivée de nouveaux salariés et habitants.

Au cours des années 2017-2018, IDFM a réalisé une étude de projection sur cet espace, pour déterminer les enjeux à court, moyen et long terme de la desserte en transports en commun et recenser avec l'EPA Paris-Saclay les évolutions urbaines attendues (population, emplois, étudiants, salariés, etc.).

Les volumes attendus ont été rappelés par quartier pour la période 2025-2035, avec de forts taux de multiplications (x2,7 entre 2014 et 2025 puis x1,4 entre 2025 et 2035 en termes d'emplois par exemple). Le nombre d'étudiants sera complet lors du déménagement d'AgroParisTech en 2022, amenant un total de 24 000 étudiants sur le Campus Urbain. La particularité de cette population est que la moitié des étudiants ne vivront pas sur place et seront logés à Massy, le long de la ligne B ou dans la vallée, ce qui implique des déplacements supplémentaires.

IDFM s'intéresse tant aux déplacements, leurs tracés et leur densité qu'aux infrastructures et aménagements. L'établissement a travaillé sur les déplacements domicile-travail, grâce aux données de l'INSEE sur les lieux de travail et de résidence des actifs du territoire. Son étude a démontré que les lieux de résidence des actifs du plateau sont très diversifiés et que 25% d'entre eux travaillent dans leur commune d'habitat (Orsay, Gif-sur-Yvette, Palaiseau). Leurs lieux de résidence sont également situés en Sud-Essonne et dans le corridor de desserte du RER B.

Cette étude a également démontré l'usage majeur des transports en commun, notamment par les actifs provenant des villes desservies par le RER B, avec une part modale très importante. Ce constat est moins fort lorsque les actifs habitent en Essonne et dans les Yvelines, où l'usage de la voiture est majoritaire et souvent le seul mode de transport utilisable pour atteindre le plateau de Saclay.

IDFM a donc pris en compte l'ensemble de ces données pour les projeter, modéliser les flux futurs et faire le constat de ce qui se produira dans plusieurs années :

- En 2025, avant l'arrivée de la ligne 18 du métro du Grand Paris, les flux seront croissants, multipliés par 2,5 lorsqu'ils seront à destination du plateau de Saclay. Cette croissance sera homogène quelque soit les différents lieux de résidence des actifs et donc l'origine des flux.
- En 2026, avec la première phase de la ligne 18 de Massy jusqu'au CEA, la croissance va se poursuivre.
- En 2035, la croissance des flux représentera une multiplication par 3,5 des flux constatés en 2014.

L'étape suivante est de réfléchir aux actions à mettre en place face à cette croissance des flux. A court terme et en attendant la livraison de la ligne 18, plusieurs projets ont été privilégiés :

- Le réaménagement de la gare routière de Massy Atlantis pour accueillir plus de bus ;
- Le bouclage du transport en site propre (TCSP) dans le quartier de l'École polytechnique ;
- La pérennisation du site de retournement des bus sur le quartier de Moulon ;
- Le renforcement de l'offre de bus sur la ligne 91-06 ;
- Le renforcement de l'offre de lignes de bus entre la vallée (vers le Guichet et Orsay) et le plateau de Saclay ;
- Le prolongement du transport en site propre à l'Ouest du plateau en lien avec le réaménagement du Christ de Saclay.

Ces projets sont devenus prioritaires pour Île-de-France Mobilités et certains sont déjà réalisés ou en cours d'études, en lien avec leurs différents partenaires.

Pour la gare routière de Massy-Atlantis, les études de maîtrise d'œuvre sont en cours avec des études de niveau phase projet. Des actions sont à l'œuvre pour moderniser et fiabiliser le RER B, avec un renouvellement du matériel roulant dès 2025 pour un coût de 2 millions d'euros investis par IDFM. Les études du bouclage du TCSP au sein du quartier de l'École polytechnique sont en cours pour proposer un dossier d'objectifs et de caractéristiques principales ; côté Christ de Saclay, les travaux sont en cours

de finalisation. Les travaux ont débuté pour transformer le RER C entre Évry-Courcouronnes et Massy-Palaiseau en Tram 12 Express et les études se poursuivent sur une piste de prolongement afin d'optimiser son coût. Enfin, l'offre de transports du RER C entre Massy-Palaiseau et Versailles, dans les deux sens, a été renforcé.

Liselotte CHARBONNIER a ensuite pris la parole pour détailler l'offre de bus et son évolution entamé par IDFM et ses partenaires. Suite à l'étude de 2018, de nombreuses lignes ont été renforcées pour améliorer les liaisons entre la vallée et le plateau, en lien avec la Communauté d'agglomération Paris-Saclay. La ligne 91-06 a été plusieurs fois restructurée pour répondre à la demande croissante. Une nouvelle liaison a été créée entre Gif-sur-Yvette et le quartier de Moulon, avec le prolongement de la ligne 11 en mai 2019, le renfort de la ligne 7 en septembre 2019 et le renfort de la ligne 9 depuis 2017. Le travail se poursuit pour l'amélioration de la ligne 9 afin de créer de l'offre supplémentaire en heure de pointe.

M. VIGOUROUX a pris la parole pour aborder le projet de territoire Paris-Saclay et le schéma de transports qui a été mis en place par la Communauté d'agglomération Paris-Saclay. Celui-ci comprend plusieurs volets : les transports en commun (bus et transports ferroviaires), le téléphérique, les modes actifs du vélo et du déplacement piéton, les aménagements des espaces de circulation (Christ de Saclay, Ring des Ulis), les mobilités innovantes tel MoveInSaclay ou encore la coordination du stationnement à l'échelle du plateau.

✓ LE REAMENAGEMENT DE LA GARE ROUTIERE DE MASSY- ATLANTIS

M. VIGOUROUX a présenté le projet de réaménagement de la gare routière de Massy-Atlantis, attenante à la gare RER et TGV. Il a rappelé qu'actuellement, il y a deux entrées majeures, en transports majeurs, sur le plateau de Saclay : l'entrée routière avec la Route Nationale 118 et l'entrée ferroviaire avec la gare multimodale de Massy. La gare routière est devenue rapidement trop petite pour le flux de voyageurs.

La communauté d'agglomération Europe-Essonne a commencé à travailler sur des projets d'agrandissement de la gare, avec de nombreux échanges en raison de son budget éventuel (13 millions d'euros) et avec les connaissances de chaque partie prenante.

Dans le projet désormais défini, il est envisagé la création de nouveaux quais routiers, pour fluidifier la circulation de plus de 20 lignes de bus desservant la gare routière, et de sécuriser la circulation entre les gares ferroviaire et routière qui augmentera progressivement au fil du temps.

Le projet devra permettre de lier les différents pôles de la gare : la gare TGV, la gare de la ligne 18 au Nord du site et la gare routière en lien avec la sortie de l'Autoroute A10 à Massy. La gare se situe, de plus, au sein d'un quartier urbain en développement, résidentiel et à forte valeur économique avec l'ensemble des entreprises présentes ou en cours d'implantation, ce qui crée une spécificité pour ce réaménagement en milieu urbain dense. Il doit prendre en compte tous ses aspects et proposer une gare qui réponde à ces enjeux.

Mais ce projet a aussi pris en compte la nécessité de développer des infrastructures pour l'ensemble des modes actifs (accès vélos, aires de covoiturage, parkings vélos) afin de diminuer l'effet de l'autosolisme et de favoriser leurs pratiques.

Aujourd'hui, les premiers travaux vont débuter après la finalisation du financement du nouveau projet par l'État, la Région et Île-de-France mobilités. La livraison de la nouvelle gare est prévue pour 2021.

✓ LE RER B

Marie ADAM, directrice de la ligne unifiée du RER B RATP-SNCF, fait le point sur l'ensemble des sujets liés à la ligne du RER B. Elle a rappelé qu'il s'agissait d'un mode de transport utilisé par plus de 983 000 voyageurs chaque jour selon la dernière étude de fréquentation réalisée en mars 2019, ce qui en fait un mode de déplacement majeur. Le comptage met en évidence une augmentation annuelle de fréquentation, depuis le compte précédent de 2014, de 2,5/2,6% pour un total d'augmentation de 13% en 5 ans. La répartition des voyageurs en augmentation varie selon les gares, au Nord de la ligne en intra-muros ou en Sud, mais le constat est là.

Aujourd'hui, le calcul du nombre de voyageurs quotidiens dépasserait le million et fait du RER B un mode lourd qui dessert le plateau de Saclay. Cette ligne est donc extrêmement dense et ses résultats ne sont pas satisfaisants pour les usagers :

- Impact des travaux de 2017-2018 à Arcueil-Cachan pour la future gare de la ligne 15 et son pont-rail ;
- Impact des mouvements sociaux lourds à la SNCF qui ont touché l'ensemble de la ligne en octobre 2019, avec une ponctualité sur trois jours de 10 à 15% seulement ;
- Importante quantité d'incidents sur la ligne ;
- Ligne vieillissante à renouveler dans son matériel.

De gros travaux et chantiers sont en cours pour rénover l'ensemble de la ligne mais leur mise en œuvre complète n'interviendra qu'à partir de l'année 2025, ce qui est trop tard pour les usagers. Néanmoins, des actions sont menées en attendant cette période.

Après une refonte complète du Nord de la ligne en 2013, appelée B Nord+, qui donne satisfaction, et suite à un comité de ligne en mars 2019, une nouvelle refonte est organisée pour la partie Sud de la ligne. En effet, les principes de la ligne sont restés les mêmes depuis 1987 : or, avec les changements d'habitudes de déplacement, ce plan ne correspond plus à la demande.

Plusieurs groupes de travail ont travaillé sur le projet, avec l'étude des heures de pointe, matin et soir, où les déplacements sont les plus concentrés. Le dernier groupe a eu lieu le 7 octobre 2019 et le principe d'évolution de l'offre de la ligne a été présenté à IDFM en décembre 2019, pour une mise en œuvre en septembre 2020. Cette date permet de prendre en compte la livraison du nouveau tiroir d'Orsay en août 2020, qui facilitera l'exploitation de la ligne en proposant un lieu de retournement des trains et une meilleure gestion des terminus.

L'offre de 1987 fonctionnait avec 4 trains provenant de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, Orsay, Massy et Robinson, qui se succèdent toutes les 3 minutes en passant par le tronçon central de la ligne en direction de Paris, avec des dessertes différentes. En heure de pointe, chaque train a une desserte toutes les 12 minutes.

De nombreuses évolutions ont été signalées entre 2014 et 2019, en décalage avec l'offre historique, notamment pour la montée dans les trains en heure de pointe du matin. Certains trains partant d'Orsay sont aujourd'hui remplis à 99% : cela peut s'expliquer par les arrêts proposés par ce train, l'absence de train précédent celui-ci pendant 9 minutes à la gare de Massy, etc. De fait, cette mission est la plus chargée du RER B, en déséquilibre extrême avec le train omnibus au départ de Massy ou le train au départ de Robinson.

La nouvelle offre s'inscrit dans le plan d'urgence mis en place par Valérie Pécresse. L'objectif est de mieux lisser la charge de l'ensemble des trains et de mieux répartir les voyageurs dans ceux-ci. Un comptage récent permet de se rendre compte d'une augmentation importante du nombre de voyageurs dans plusieurs gares : +40% de montants en gare de Massy pour la pointe du matin vers Paris entre

2014 et 2019 en raison de l'offre efficace et de l'attrait de la gare routière de Massy-Atlantis ; à Orsay, Croix de Berny ou Arcueil avec une explosion du remplissage des quais.

La nouvelle proposition est de réviser la répartition des missions entre Massy et Bourg-la-Reine, afin de mieux équilibrer la charge des trains et d'éviter aux voyageurs de volontairement attendre le train suivant pour avoir une place. A partir de Bourg-la-Reine, les trains sont omnibus et se suivent avec un décalage de 3 minutes dans le tronçon central. Deux arrêts supplémentaires sont ajoutés à Croix de Berny et Palaiseau, où l'augmentation était forte malgré l'arrêt du seul train en provenance d'Orsay.

En heure de contrepointe a été ajouté l'arrêt au Guichet pour tous les trains provenant de Saint-Rémy-lès-Chevreuse ou à destination. Un train passe donc à cette gare toutes les 12 minutes en provenance de Massy ou Paris.

Dans ce schéma, les trains sont semblables en pointe et contre-pointe, avec l'ajout d'un train à Palaiseau et au Guichet le matin en direction de Paris. C'est ce schéma qui fait consensus entre les acteurs des mobilités concernés et qui a été soumis au Conseil d'Administration d'IDFM en décembre 2019. L'ajout de ces arrêts rallonge les temps de parcours d'une minute, ce qui est faisable pour l'exploitant dès que la demande sera faite.

L'offre s'accompagne d'un planning important de financements de nouveaux équipements lourds dont les premières réalisations seront livrées en 2025. Il s'agit de la commande du nouveau matériel roulant, dont l'appel d'offre est en cours de dépouillement pour la signature d'un marché en 2020 et la livraison des premières rames en 2024 pour les essais et 2025 pour la mise en circulation. Il s'agit d'un marché de plus de 2 millions d'euros pour la totalité du parc, avec la demande de rames pouvant augmenter leur capacité de 30%, sans doute avec deux étages dans les propositions qui seront retenus.

Pendant la période de réalisation des nouvelles rames, plusieurs phases de travaux d'adaptation des infrastructures seront réalisées. Cela est le cas du tiroir d'Orsay ou des garages à Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Mais cela concerne également les travaux d'adaptation des rails au futur nouveau matériel roulant qui aura les normes européennes. Les ateliers évolueront également, notamment si les rames obtiennent un nouvel deuxième étage puisque l'ensemble des équipements ne seront plus accessibles sur le dessus de la rame mais les côtés, ce qui implique une nouvelle organisation structurelle des ateliers. Pour adapter l'atelier de Massy, un nouvel atelier à Mitry-Clay sera créé pour provisoirement récupérer son activité d'atelier et d'entretien en attendant sa modernisation. Il sera maintenu par la suite pour doubler la capacité de maintenance et de réactivité de la ligne.

Enfin, la dernière étape sera la mise en place de NExTEO, technologie de pilotage automatique, d'automatisation et de régulation de la ligne. Sa mise en œuvre aura lieu sur le nouveau matériel et actuellement, la direction de la ligne unifiée travaille sur la recherche de financement pour un lancement en 2026. L'enjeu de ce nouveau système n'est pas le Sud de la ligne mais le tunnel partagé en commun avec le RER D et qui est souvent sujet de complications.

Une participante a demandé plus d'informations sur la date de livraison du Charles de Gaulle Express, mentionné sur la présentation. Initialement prévu pour 2023, en amont de l'organisation des Jeux Olympiques 2024, ce projet a été repoussé en 2025.

Sylvie CASSIANIS, directrice de l'Agence de développement territorial en charge de l'Essonne et des Yvelines, a ensuite pris la parole concernant la modernisation des sites. Plusieurs travaux sont en cours entre Saint-Rémy-Lès-Chevreuse et Massy.

A la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, la première phase de travaux commencée en 2016 consiste à fiabiliser le terminus et à mettre en place un nouveau poste de redressement opérationnel en 2022, qui fournit le courant. En effet, avec l'arrivée du nouveau matériel, il faudra davantage de courant pour le faire fonctionner correctement, d'où la nécessité d'un poste de redressement. Cette phase est à l'origine de la coupure du trafic entre Gif et Saint-Rémy-Lès-Chevreuse pendant l'été 2019. Une nouvelle coupure aura lieu à l'été 2020 pour permettre sa mise en œuvre et finaliser les travaux en août 2020. La deuxième phase de travaux est la création de 4 nouvelles voies de garage, encore en cours de discussion avec la mairie.

Le tiroir d'Orsay permettra l'admission d'un second train en gare et une attente prolongée des trains sur les voies. Sa mise à disposition est prévue pour septembre 2020 pour être en cohérence avec la nouvelle offre de la ligne.

Toujours en lien avec la gare d'Orsay, la création d'un accès supplémentaire à celle-ci depuis le pôle universitaire est à l'étude ainsi que ses financements. Sa livraison est prévue pour l'été 2020.

L'idée liant l'ensemble de ces travaux et projets est de les réaliser en même temps pour n'interrompre qu'une seule fois le trafic de la ligne au Sud. Cela permettra également de créer des gênes pour les riverains une seule fois puisque des travaux de nuit auront lieu et généreront des nuisances sonores.

Enfin, concernant le pôle multimodal de Massy, les travaux de modernisation de la passerelle Sud sont en cours de finalisation. La passerelle Nord a quant à elle été refaite en 2012-2013. Cette modernisation a pour but de sécuriser le site du côté de la passerelle Sud et de créer un lieu de vie sur l'ensemble du pôle.

✓ **LE RER C ET LA PROLONGATION DU TRAM 12 EXPRESS**

Florent BARDON, directeur des affaires publiques à la SNCF – Transilien, a fait une présentation rapide de l'actualité de la ligne du RER C. Il a souligné que la demande à court terme était d'étendre la desserte aux heures de pointe de la ligne, ce qui a été réalisé en décembre 2019 pour le service annuel 2020.

Concrètement, pour la ligne Massy-Versailles, dans ce sens, cela s'est traduit par l'ajout d'un train le soir et le décalage d'un second pour étendre la période de pointe du soir de 18h27 à 20h26, deuxième plage de pointe après 06h30 – 8h30. La desserte sur ces plages est un train tous les quarts d'heure ou toutes les vingt minutes.

Dans le sens Versailles-Massy, la période de pointe est élargie le matin avec l'ajout d'un train à 08h26, créant une desserte tous les quarts d'heure de 06h43 à 08h44. Un train a également été ajouté le soir, à 19h29 pour étendre la desserte tous les quarts d'heure de 17h44 à 19h44.

En 2020 sera étudié la possibilité de l'ajout d'un train supplémentaire dans ce sens, les études sont en cours.

En complément du renforcement de la ligne de RER C, la ligne 9 de bus sera elle aussi renforcée depuis la gare de Jouy-en-Josas.

✓ **LA MISE EN ŒUVRE DES TRAVAUX DE LA LIGNE 18 DU GRAND PARIS EXPRESS, SECTION MASSY – CEA SAINT-AUBIN**

Antoine DUPIN propose un point global sur le projet de la ligne 18. Il a rappelé les différentes temporalités attendues pour la réalisation des tronçons de la ligne de métro : le premier trimestre 2026 pour la liaison Massy-Palaiseau – CEA Saint-Aubin, appuyée par la Communauté d'agglomération Paris-Saclay et l'EPA Paris-Saclay ; le premier trimestre 2027 pour la liaison Massy-Palaiseau – Aéroport d'Orly ; 2030 pour le dernier segment CEA Saint-Aubin – Versailles Chantiers, avec des difficultés de réalisation sur la gare de Versailles Chantiers.

Pour l'ensemble du projet, les études ont été réalisées et la déclaration d'utilité publique a été acquise en 2015, l'autorisation environnementale ayant également été acquise.

Trois types de travaux sont à réaliser : le premier est le tunnel en souterrain à l'Est de la ligne, qui fera l'objet d'un lot de travaux et de génie civil, avec deux tunneliers. Le premier travaillera sur un ouvrage sur Palaiseau, à l'entrée Est du quartier de l'École polytechnique tandis que le second réalisera le tunnel de Palaiseau à Massy-Opéra puis jusqu'à la RN20. Un nouveau tunnelier sera utilisé pour la partie reliant la RN20 à la gare d'Orly.

Le second est le viaduc de Palaiseau à Saint-Quentin-en-Yvelines, qui fera l'objet d'un lot de génie civil et dont les entreprises sont en cours de consultation. Si la tranche entre Palaiseau et le CEA Saint-Aubin est confirmée, la tranche CEA Saint-Aubin – Gare de Saint-Quentin Est est en cours d'études pour proposer une méthode alternative au viaduc qui serait une mise au sol. Les études et la concertation sont en cours pour analyser cette hypothèse et d'éventuelles nuisances aux riverains.

Des ateliers ont été menés : avec la profession agricole pour vérifier la faisabilité des circulations agricoles avec une ligne au sol ; avec le Conseil départemental de l'Essonne pour vérifier la cohérence du fonctionnement d'une ligne au sol à côté d'une voirie à deux voies de circulation de chaque côté ; et enfin un troisième atelier a porté sur les continuités environnementales, les rigoles et conditions hydrologiques du plateau à prendre en compte pour la mise au sol.

Ces ateliers ont regroupé l'ensemble des acteurs du projet et du territoire. Une réunion de synthèse doit prochainement avoir lieu pour donner les conclusions de ces ateliers et la nécessité de continuer ou non les études sur cette hypothèse. La décision finale devra être prise en juin 2020.

Un participant a demandé à combien de mètres de hauteur sera situé le viaduc aérien. Celui-ci sera situé entre 8 et 10m, avec de l'espace libre occupé par des noues pour recueillir les eaux pluviales et les raccorder à l'ensemble du réseau hydrographique du plateau.

Le troisième chantier sera le tunnel souterrain Ouest, qui reliera la gare de Saint-Quentin Est à Versailles Chantiers.

Pendant toutes ces phases de chantiers, des comités de suivi de chantier seront réalisés à destination des élus, collectivités, partenaires et acteurs du projet mais ceux-ci pourront être ouverts aux riverains et aux associations parties prenantes du projet. Ceux-ci seront réalisés dans toutes les villes impactées et les premiers ont eu lieu à proximité d'Orly, à Paray-Vieille-Poste, la gare d'Orly étant au croisement de plusieurs projets d'aménagement et d'ouvrages en lien avec la ligne 14 et la ligne 18 du Grand Paris Express.

Sur chaque secteur, un agent de proximité sera identifié pour répondre aux questions de tous et qui pourra réceptionner l'ensemble des alertes sur des sujets ponctuels. Il y aura également des dispositifs de communication de chantier dont la première lettre d'informations a été diffusée concernant les travaux de défrichement à l'entrée Est du quartier de l'École polytechnique.

✓ QUESTIONS-REPONSES

Philippe VAN DE MAELE a remercié l'ensemble des intervenants et a ouvert le temps des questions des participants sur l'ensemble des sujets de mobilités présentés.

Un premier participant a demandé des précisions concernant le tunnelier qui travaillera à l'Est du plateau, à Palaiseau, sur le quartier de Camille Claudel et notamment le nombre de camions qui circuleront en raison du chantier et la modification de son sens. Antoine DUPIN a expliqué qu'en effet, le sens du tunnelier avait été modifié suite aux dernières études et au souhait de réaliser la première section en 2026. Or, ce tunnel réalisera également la deuxième section livrée en 2027 et doit être dans le bon sens pour assurer la continuité de sa mission, d'où son entrée par le quartier Camille Claudel.

De plus, la réalisation du tunnel devant être achevée avant la création des superstructures des gares en souterrain : cette séquence d'opérations nécessitait un départ depuis la gare de Palaiseau.

Concernant la question des camions, le chiffre n'est pas encore connu car l'entreprise sera désignée en mars 2020. La Société du Grand Paris travaille avec les candidats pour déjà étudier des alternatives pour l'évacuation des déblais dans les exutoires qui seront seulement ceux autorisés par le Préfet. Pour les lieux de dépôts, ce seront les entreprises qui proposeront leurs lieux.

Un deuxième participant a souhaité plus d'informations sur la partie souterraine entre Versailles et Saint-Quentin. Antoine DUPIN a précisé qu'il s'agit d'un tunnel, qui sera accessible à proximité du Golf national de Saint-Quentin-en-Yvelines, et qui se poursuivra en souterrain puisque la gare de Saint-Quentin-Est sera souterraine. Il sera accompagné d'un ouvrage annexe pour les accès aux secours et la ventilation.

Un troisième participant, représentant de l'association AME, a questionné l'ensemble des intervenants sur le manque des transports terminaux vers les zones d'activités et industrielles du territoire, notamment sur la zone d'activités Massy-Europe. Il a souligné que la zone concernait 3 200 personnes qui ne peuvent prendre ni le RER B ni de bus qui ne desservent pas le lieu, créant ainsi des bouchons routiers importants. M. VIGOUROUX a rappelé qu'il s'agissait d'une zone d'activités classique qui a bénéficié d'aménagements récents. La ville de Massy et la Communauté d'agglomération travaillent à plusieurs projets de mobilité pour mieux connecter la ville, comme le développement d'un TCSP de la gare de Massy-Atlantis en direction de Champlan et Chilly-Mazarin mais ce projet sera tardif, le temps de trouver des financements. Pour cette zone industrielle, la voie structurante routière la plus proche est la route départementale 120, avec seulement un ou deux arrêts de bus. Des pistes sont étudiées mais aucune solution à court terme n'a été trouvée.

Un quatrième participant s'est interrogé sur la présence de parkings associés aux différentes gares de la ligne 18 pour permettre la venue d'usagers de la Vallée. M. VIGOUROUX a précisé que pour chaque projet de gare imaginé sur le territoire, les études se focalisaient sur l'ensemble des flux qui seraient impactés par son arrivée, notamment routiers, et les possibilités de réalisation de parkings relais. Elles travaillent également sur les pistes d'intermodalités et le stockage de bus sur ces gares, afin de favoriser un déplacement complet en transports en commun. Il y a des variations selon les projets de gare : il a rappelé que pour la gare de Massy Opéra, située dans un tissu urbain existant dense, il ne sera pas possible de créer un parking relais ; et les gares situées sur le territoire de l'Opération d'Intérêt National, portée par l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay, devront être réalisées en adéquation avec les aménagements urbains présents ou envisagés. Il y a une forte conscience à redimensionner les gares existantes du RER B comme celle d'Orsay, où les réflexions sont en cours avec la mairie.

Philippe VAN DE MAELE a précisé que le travail était identique pour les gares de Saint-Quentin-Est et Satory.

Un nouveau participant a demandé si ces futurs parkings seront payants ou gratuits. Laurence DEBRINCAT a expliqué que la politique actuelle d'Île-de-France Mobilités est que les parkings labellisés peuvent être gratuits sur la demande des collectivités. Pour certains parkings qui seront gérés par des gestionnaires, ceux-ci appliqueront leurs propres prix.

Une cinquième participante, représentante d'une association d'usagers du RER B, a partagé trois inquiétudes d'usagers. Elle a souligné la fréquence des pannes sur l'ensemble de la ligne et a demandé quel était le plan d'urgence mis en place pour les réduire. Elle a partagé la demande d'une offre de transport à chaque quart d'heure, tant en heure pleine ou creuse, été ou hiver, pour répondre à une demande croissante des usagers qui ne peuvent pas utiliser d'autres modes de transport pour aller à Paris hormis la voiture. Enfin, elle a remonté une demande forte de faire de la gare d'Orsay une vraie gare de stockage de la ligne pour améliorer les retournements et une vive inquiétude sur le projet de la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse avec des incohérences entre les calendriers des travaux et des procédures.

Marie ADAM a rappelé qu'un plan de maintenance du matériel roulant était en cours pour réduire le nombre de pannes, notamment à l'atelier de Massy.

Concernant l'attractivité, il a été maintenu le principe que chaque gare soit desservie en heure de pointe au moins toutes les 12 minutes et en heure creuse toutes les 15 minutes. Les deux derniers arbitrages par IDFM concernent l'extrême soirée où plusieurs pistes sont étudiées, notamment la prolongation de trains entre 23h-23h30 depuis Denfert-Rochereau vers le Sud de la ligne pour augmenter la fréquence des trains de nuit vers Massy et Orsay depuis Paris.

Au sujet des travaux en cours sur les gares de la ligne, elle a rappelé que la gare d'Orsay n'a pas pour but d'être une gare de stockage de trains car son tiroir n'est pas une voie de garage mais d'exploitation. De plus, toute rame garée est gardiennée en Île-de-France, qui explique que l'ensemble des rames soient regroupées dans des lieux définis pour être surveillé. Enfin, ces lieux de garage permettent également de regrouper en un seul lieu le nettoyage, qui se fait de nuit. Le choix est donc de massifier les garages, ce qui n'est pas le cas à Orsay avec une seule voie.

Marie ADAM et Sylvie CASSIANIS sont également revenues sur l'arrêt du projet de création de nouvelles voies de garage à Massy et la suppression du projet d'arrière-gare à Sainte-Remy. Elles ont rappelé qu'à ce jour, il y a suffisamment de voies de garage à Massy pour répondre aux besoins de réparation. De plus, leur création aurait été coûteuse en raison de la reprise d'une tête de faisceau ; et complexe puisque les trains garés auraient été injectés aux circulations à contresens. Ce sont ces éléments qui n'ont pas permis la retenue de cette solution.

Un sixième participant a évoqué les alternatives possibles à envisager comme le téléphérique.

Laurence DEBRINCAT a rappelé que des études ont porté sur un projet de télécabine entre le RER B et le plateau. Celles-ci ont analysé les contraintes de réalisation du projet, tant techniques que liées à la classification des bois qui seraient impactés. En effet, pour permettre la réalisation de la liaison, la télécabine ne peut passer au-dessus des arbres sans laisser une distance importante pour éviter les risques d'incendie. Également, le chantier impliquera des déboisements sur un rayon relativement large, or il s'agit de bois classés.

Elle a également précisé qu'IDFM avait étudié plusieurs projets de télécabines dans la région, dont l'un vient d'être déclaré d'utilité publique (le câble 1 au niveau de Créteil et du plateau de Limeil-Brévannes dans le Val-de-Marne). Ces projets ont mis en évidence les contraintes liées au bâti (hauteur pour les risques d'incendie et oppositions citoyennes pour des passages au-dessus d'écoles). Mais également le fait qu'il s'agisse d'un mode de déplacement, qui ne va qu'en ligne droite d'un point à un autre. Pour que la télécabine puisse tourner, il faut mettre en place une station intermédiaire, ce qui demande un important ouvrage de 50 sur 20 mètres, très visible en milieu urbain. Deux tracés ont été envisagés en termes de faisabilité, depuis le Guichet vers Corbeville et depuis Orsay vers le quartier de Moulon. Ceux-ci seraient chers en raison de leurs difficultés et de la présence du milieu urbain, de l'ordre de 60 à 80 millions d'euros. De plus, les projets devaient être accessibles aux personnes à mobilité réduite, ce qui n'est pas le cas dans les télécabines de montagne, moins coûteuses. Enfin, des études de trafic ont été faites et après l'arrivée de la ligne 18, la rentabilité socio-économique ne serait plus suffisante pour maintenir ce projet et obtenir la déclaration d'utilité publique de l'Etat pour lancer celui-ci.

Une participante a rappelé que lors de la candidature pour l'Exposition Universelle 2025, Valérie Péresse s'était engagée à réaliser ce téléphérique et s'interroge sur le fait qu'il ne soit plus possible aujourd'hui, alors que la candidature a été annulée. Laurence DEBRINCAT a expliqué que le projet, lorsqu'il a été présenté avec la candidature, n'était pas abouti et certaines études étaient en cours. Mais il y avait une urgence de communication malgré le fait, connu, que le téléphérique n'aura servi que le temps de l'Exposition.

Un septième participant a fait remonter le manque de desserte en bus des Ulis en direction du plateau de Sacy, via les gares RER d'Orsay Ville et du Guichet notamment. Si la ligne 9 existe, cela n'est pas suffisant et elle reste impactée par les routes embouteillées. M. VIGOUROUX a rappelé que les communes et IDFM travaillaient depuis plus de 3 ans à prendre en compte l'ensemble des territoires d'activités, tel le plateau des Ulis. Le travail sur la ligne 9 de bus est une des premières actions de cette prise en compte qui doit être poursuivie. D'autres lignes sont également étudiées : la 15, la 91, la 10

entre les Ulis et Massy dans le sens Province-Paris, etc. L'ensemble des acteurs ont conscience qu'aucun mode lourd ne sera mis en place à Courtabœuf, ou aux Ulis, et que l'accent doit être mis sur les modes de transport en commun légers et leur efficacité pour répondre aux besoins des habitants et entreprises. Liselotte CHARBONNIER a confirmé les développements de l'offre sur la ligne 9, qui profite à la commune des Ulis, et qui aujourd'hui relie la ville à Jouy-en-Josas en joignant le RER et le plateau. L'ensemble des acteurs des mobilités ont conscience de sa charge de fréquentation aux Ulis et travaillent à toutes les évolutions possibles de la ligne. Enfin, elle a annoncé aux participants qu'une étude était en cours sur la desserte de la zone d'activités de Courtabœuf pour réaliser un diagnostic de l'offre existante et la faire évoluer.

Un huitième participant a souhaité savoir s'il était envisagé un bus express sur la route nationale 118, qui dessert la vallée et le plateau de Saclay. Laurence DEBRINCAT a rappelé que deux projets de ce type vont être mis en place entre Pont de Sèvre et Vélizy, un dans chaque sens, en raison d'un trafic importants des bus sur cette portion de la RN118. Les études se sont terminées fin 2019 et les premiers travaux devraient commencer au premier semestre 2020. Concernant le projet sur la partie Saclay, la question est plus complexe. IDFM attend l'arrivée de la ligne 15 du métro à Pont de Sèvre pour retravailler cette possibilité car, actuellement, les navettes mises en place par les entreprises du Plateau vont à la Porte d'Orléans, facilement accessible par la ligne de métro 4 ou le tramway T3, plutôt qu'au Pont de Sèvre, uniquement terminus de la ligne 9 du métro. De plus, le trajet de Pont de Sèvre jusqu'au plateau via des bus serait très long et pénible pour les usagers. Néanmoins, les études vont se poursuivre sur ce projet de bus express.

Un neuvième participant a transmis aux autorités de transport un souci de nuisances à Saint-Aubin en raison du réglage des feux pour le TCSP. Ceux-ci priorisent les salariés qui quittent leurs entreprises plutôt que les usagers circulant sur la RD128. Cela créait d'importants bouchons uniquement liés à ce souci de feux.

Liselotte CHARBONNIER a expliqué qu'un diagnostic, réalisé par Albatrans, Transdev et IDFM, a été réalisé sur le fonctionnement du site propre. Transdev s'est focalisé sur les infrastructures et les boudes de déclenchement des feux. Un premier bilan a été fait. Elle a rappelé que le réglage des feux était une compétence de la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay, qui a bien noté cette zone de difficultés.

Un dixième participant a souhaité plus d'informations sur la gare de la ligne 18 CEA Saint-Aubin, qui ne faisait pas partie de l'enquête publique de déclaration d'utilité publique en raison de la zone de sécurité du CEA qui empêchait sa création. Aujourd'hui, le CEA a refait une étude de sûreté qui indiquerait une zone plus étendue : le participant voulait savoir si la SGP avait connaissance de la date de réponse de l'Autorité de Sûreté Nucléaire à ce sujet et si ce périmètre ne gênait pas le projet de gare de nouveau. Antoine DUPIN a rappelé qu'en effet, actuellement, il n'est pas possible de réaliser cette gare en raison d'un périmètre de danger avec le CEA. La SGP attend la fin du plan de démantèlement et de mise à l'arrêt des réacteurs nucléaires en cours sur le site et espère avoir l'avis de l'ASN en début d'année 2020. Une fois l'avis rendu, le Préfet pourra éventuellement modifier son « porter à connaissance » de la zone de danger modifiée inscrite dans le PLU de Saclay. Antoine DUPIN espère que la zone sera réduite et permettra la réalisation de la gare, avec le lancement d'une enquête publique complémentaire complétée d'un débat public et de réunions afin d'obtenir la déclaration d'utilité publique de la gare et sa réalisation dans le premier tronçon en 2026.

Enfin, une dernière participante a demandé plus d'informations sur l'accessibilité et l'attractivité pour prendre le RER B avec des vélos, notamment en heure de pointe. Elle a expliqué les difficultés qu'elle rencontrait en tant qu'usager dans les rames non-adaptées. Marie ADAM a souligné cette difficulté présente en raison des aménagements des rames actuelles qui ne permettent pas de déposer un vélo en milieu de rame, mais seulement à ces extrémités. La conception des nouveaux matériels prévoit des espaces dédiés aux vélos sur les extrémités des rames, des cabines ou plateformes larges et accessibles pour ranger les vélos des usagers. Plus de précisions seront connues après la sélection

d'une offre issue de l'appel d'offres en cours mais ce besoin est bien pris en compte dans l'évolution de la ligne.

Philippe VAN DE MAELE a clôturé la réunion en remerciant tous les partenaires présents, qui ont pu échanger directement avec les représentants d'associations sur de nombreux sujets, et la qualité des débats. Il a pris note du souhait d'une réunion sur les transports routiers et les projets d'infrastructures.