

I. Rendre les transports en commun plus attractifs

Diagnostic

Les transports en commun constituent une alternative essentielle aux modes individuels motorisés.

Leur attractivité est un levier pour inciter au report modal des utilisateurs de la voiture particulière, habitants, salariés ou visiteurs de l'agglomération, tout en assurant un service de qualité pour les utilisateurs actuels.

Afin de garantir à l'ensemble de la population du territoire un accès aux transports en communs, ceux-ci seront adaptés pour répondre à l'ensemble des besoins de mobilités identifiés au sein de la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay.

L'amélioration de l'attractivité des transports en commun passe notamment par une amélioration des temps de parcours et de la fiabilité du service, par une desserte plus adaptée aux besoins, par la mise en place d'une meilleure information, par une gestion performante des correspondances entre les modes. Les transports en commun seront d'autant plus efficaces qu'ils s'adapteront à la ville, mais aussi que la ville s'adaptera à eux.



Liste des objectifs

Pôle de Massy-Palaiseau © CPS-Alain BEGEURIE

- 1.1 Renforcer l'offre du réseau de bus sur le territoire de l'agglomération
- 1.2 Optimiser le réseau de bus sur le territoire de l'agglomération
- 1.3 Aménager des pôles d'échanges multimodaux qualitatifs
- 1.4 Soutenir les projets structurants
- 1.5 Améliorer la visibilité et l'information voyageur du réseau de transports en commun, valoriser les actions de la Communauté d'agglomération
- 1.6 Continuer la mise en accessibilité des transports en commun
- 1.7 Soutenir les plans de déplacements

I. Rendre les transports en commun plus attractifs

I.4 Soutenir les projets structurants

Constat

- Plusieurs projets de lignes de modes lourds structurantes sont à l'étude ou en construction sur le territoire de l'agglomération ; ces lignes viendront compléter le maillage existant et renforcer l'attractivité du territoire.
- Néanmoins, certains axes structurants du territoire ne sont actuellement pas desservis par un mode lourd ou un transport en site propre, en particulier les axes Massy-Les Ulis, Massy-Arpajon (RN20) et l'axe RN118.

Objectifs

- Mise en place ou renforcement de liaisons en mode de transport collectif lourd sur des axes de forte demande.

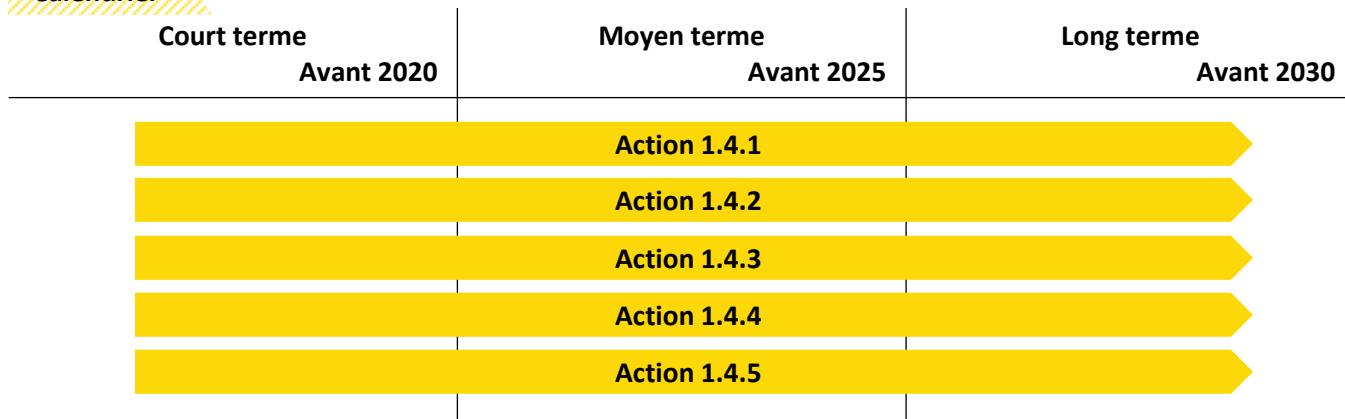
Critères d'évaluation

- Réalisation des projets en cours

Liste des actions

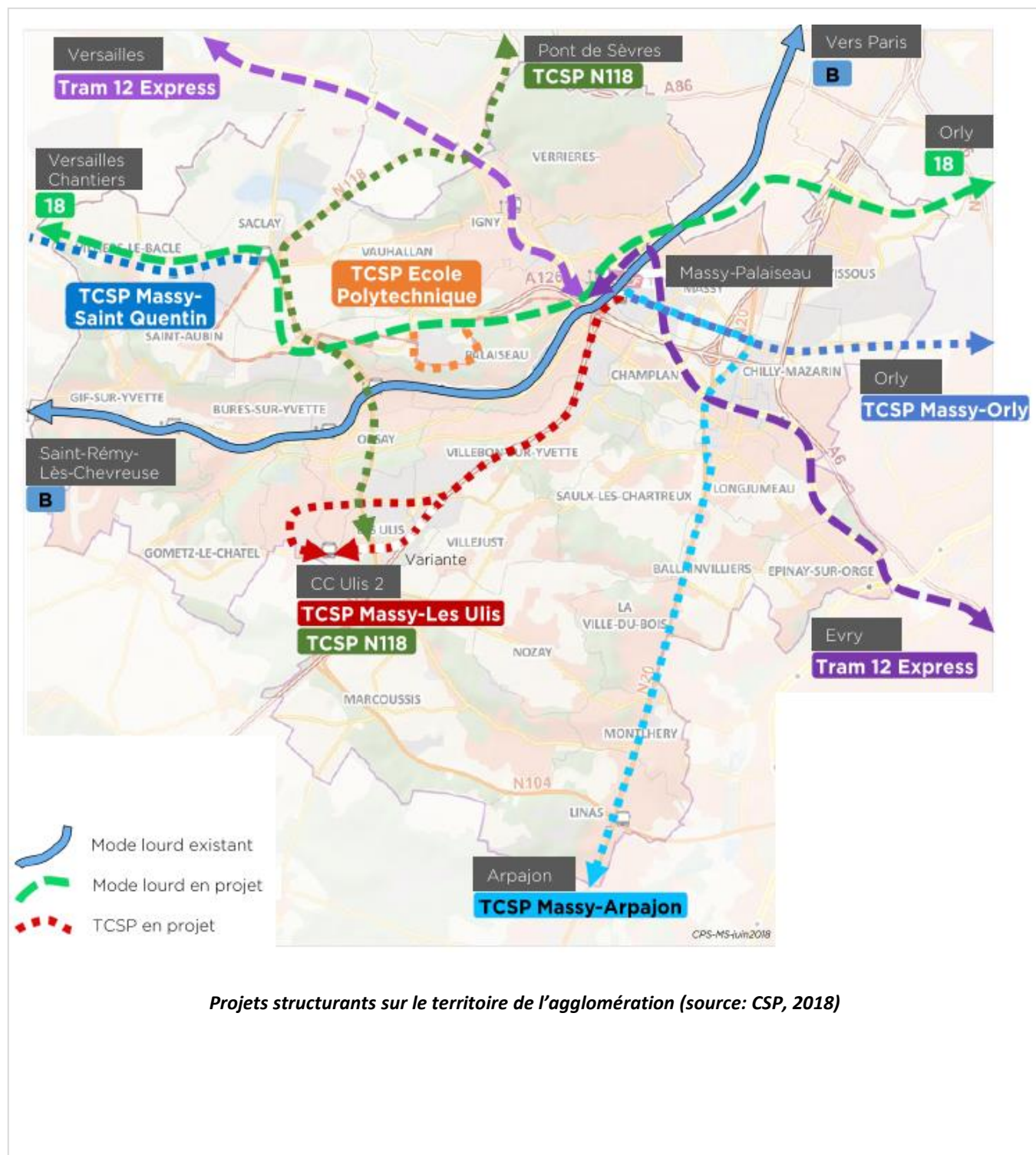
- 1.4.1** Améliorer la desserte par le RER B de la gare du Guichet et soutenir les actions identifiées au titre du Schéma directeur du RER B Sud
- 1.4.2** Soutenir le Tram 12 Express, son extension vers Versailles, ainsi qu'une station supplémentaire Pileu-Vilgénis
- 1.4.3** Soutenir le Métro Grand Paris Ligne 18 et l'implantation d'une gare à Camille Claudel
- 1.4.4** Soutenir le maintien ou la reconversion de l'infrastructure Orlyval
- 1.4.5** Porter les projets de TCSP : TCSP RN118, TCSP Massy – Arpajon, TCSP Massy – Les Ulis

Calendrier



I. Rendre les transports en commun plus attractifs

I.4 Soutenir les projets structurants



I. Rendre les transports en commun plus attractifs

I.4 Soutenir les projets structurants

Action 1.4.1

Améliorer la desserte par le RER B de la gare du Guichet et soutenir les actions identifiées au titre du Schéma directeur RER B Sud

Acteurs : Île-de-France Mobilités, RATP, SNCF

Partenaires : Communauté d'agglomération Paris-Saclay

Coût : -

Calendrier : court et long terme

Constat : Le Schéma directeur du RER B Sud, adopté par Île-de-France Mobilités en 2013, prévoit des aménagements à court et moyen termes pour renforcer et fiabiliser l'offre de la ligne B du RER qui irrigue l'ouest du territoire de l'agglomération.

Le renforcement de la desserte de la gare du Guichet à Orsay, qui pourrait permettre un accès facilité au plateau de Saclay, n'est pas prévu au Schéma directeur.

Solutions proposées : Soutenir les actions identifiées au Schéma directeur B Sud visant à fiabiliser l'offre sur la ligne, et soutenir l'amélioration de la desserte de la gare du Guichet auprès d'Île-de-France Mobilités.

Le Schéma directeur du RER B Sud :

Le Schéma directeur du RER B Sud a été adopté en juillet 2013 par le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France. Les actions de court terme (2013-2016) et de moyen terme (2017-2022) de ce schéma directeur ont pour objectifs de fiabiliser l'exploitation de la ligne B dans son ensemble, de mieux gérer les situations perturbées et de remettre les usagers au cœur du dispositif en leur offrant une information et un niveau de service fiables et de qualité.

Plusieurs aménagements prévus vont permettre de renforcer et/ou fiabiliser l'offre de transport sur la ligne B sur le territoire de l'agglomération :

- La création d'un tiroir en arrière-gare d'Orsay ;
- L'aménagement du plan de voies de Saint-Rémy et la création de voies de garages supplémentaires ;
- L'adaptation de la signalisation au sud (phase 1), permettant de limiter la propagation des retards en ligne.

La Communauté d'agglomération Paris-Saclay soutiendra les actions identifiées au Schéma directeur B Sud visant à renforcer et fiabiliser l'offre sur la ligne entre Saint-Rémy-lès-Chevreuse et Paris (et au-delà vers Roissy et Mitry).

Amélioration de la desserte par le RER B de la gare du Guichet:

La gare du Guichet à Orsay est actuellement desservie en heure de pointe du matin par 10 trains par heure en direction de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, et 5 trains par heure en direction de Paris. En heure de pointe du soir la gare est desservie par 10 trains vers Paris et 5 trains vers Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

La Communauté d'agglomération Paris-Saclay soutient et demande un renforcement de la desserte de la gare du Guichet dans les deux sens, afin d'offrir un point d'accès régulier au plateau de Saclay depuis la ligne B du RER autre que Massy-Palaiseau. La station bus du Guichet est actuellement sous-utilisée et permet d'accueillir davantage d'offre bus, en accompagnement de l'offre train.

*La station bus du Guichet
(photo : SYSTRA, 2016)*



I. Rendre les transports en commun plus attractifs

I.4 Soutenir les projets structurants

Action 1.4.2

Soutenir le Tram12Express, son extension vers Versailles, ainsi qu'une station supplémentaire Pileu-Vilgénis

Acteur : Île-de-France Mobilités, SNCF

Partenaires : CPS, Communes,

Coût : 90KE (AMO)

Calendrier : court terme

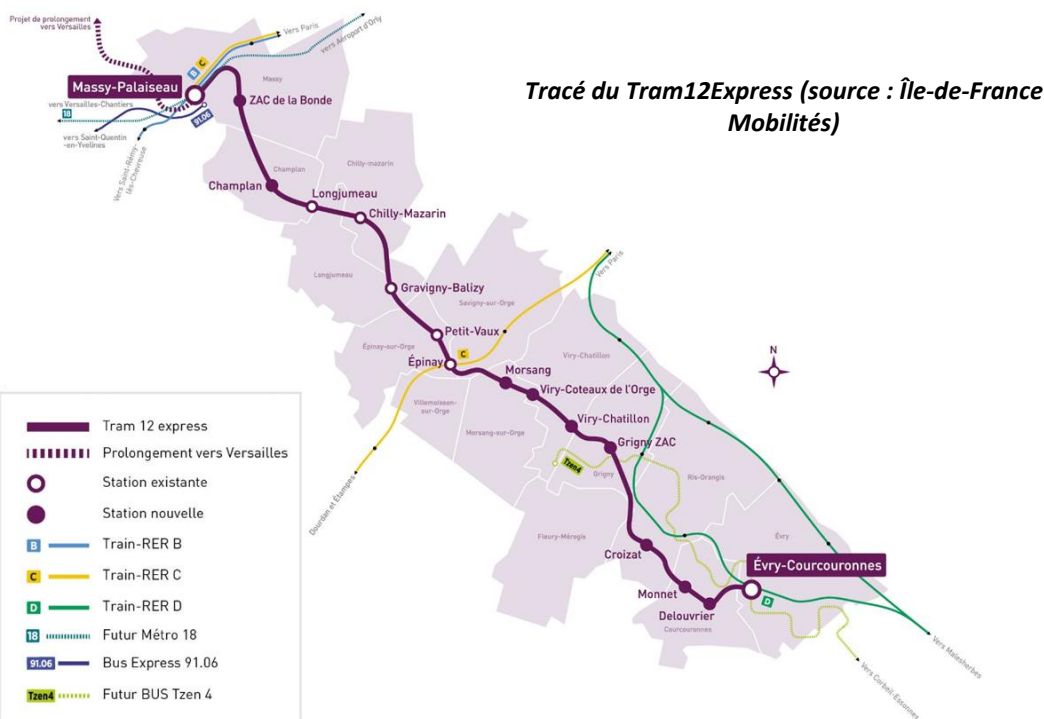
Constat : Il n'existe actuellement aucune desserte directe en mode lourd de transport en commun entre Evry, Massy-Palaiseau et Versailles. Le projet de Tram12Express permet d'offrir ce lien direct entre les pôles économiques majeurs.

La ligne C du réseau Transilien traverse certains secteurs de l'agglomération sans les desservir finement, en particulier entre Massy-Palaiseau et Longjumeau, compte-tenu de la distance entre les gares.

Solutions proposées : Soutenir le projet de Tram12Express, y compris le prolongement entre Massy-Palaiseau et Versailles, et poursuivre les études des stations.

Le projet de Tram12Express (Evry – Massy) :

- En août 2013 le projet a été **déclaré d'utilité publique** et en juillet 2014, une **convention de financement** a été approuvée, répartie entre l'État, la Région Île-de-France et le Conseil départemental de l'Essonne.
- Le tracé du Tram12Express reprendra celui du Train C actuel entre les gares de Massy-Palaiseau et Petit-Vaux. La section entre Petit-Vaux et Evry-Courcouronnes sera entièrement nouvelle.
- L'objectif est de relier **Massy à Evry en 39 minutes**.
- Le territoire de l'agglomération Paris-Saclay sera desservi par **8 stations, dont 2 nouvelles** : Massy-Palaiseau, ZAC de la Bonde, Champlan, Longjumeau, Chilly-Mazarin, Gragny-Balizy, Petit-Vaux et Epinay-sur-Orge.
- Sa future fréquentation est estimée à **40 000 voyageurs par jour**.
- Calendrier: les travaux ont commencé fin 2016 et dureront jusqu'à fin 2019, puis s'ensuivront les marches à blanc et essais pour une **mise en service en 2022**.



I. Rendre les transports en commun plus attractifs

I.4 Soutenir les projets structurants

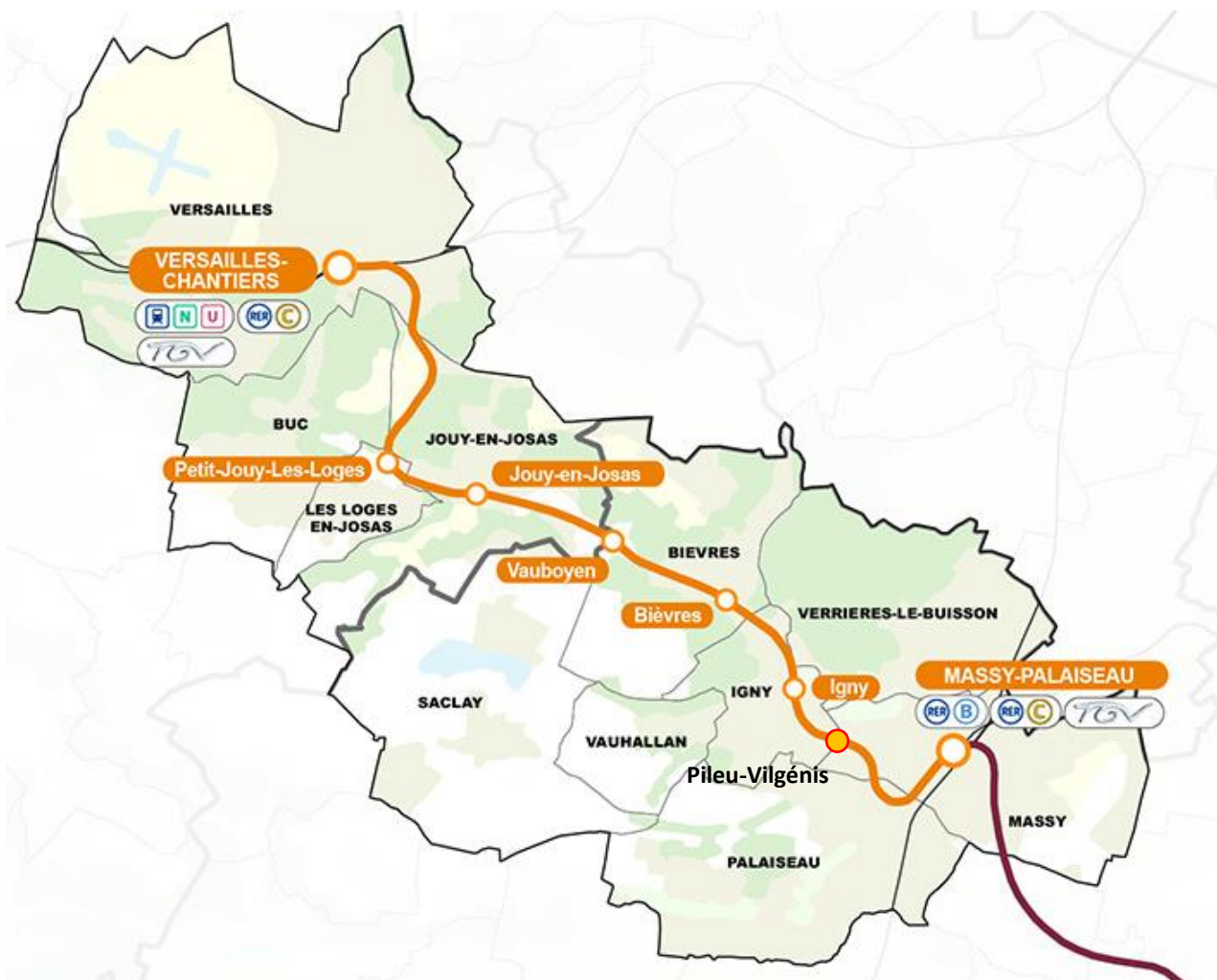
Action 1.4.2

Soutenir le Tram12Express, son extension vers Versailles, ainsi qu'une station supplémentaire Pileu-Vilgénis (suite)

Le projet de Tram12Express (prolongement Massy – Versailles) :

La Communauté d'agglomération Paris-Saclay soutient le projet de prolongement du Tram12Express entre les gares de Massy-Palaiseau et Versailles Chantiers. Le tramway emprunterait les voies actuelles du Train C entre Massy et Versailles. La concertation a eu lieu mais le projet n'a pas encore été approuvé et la date de mise en service de la liaison directe sans correspondance entre Versailles et Evry n'a pas encore été fixée.

La Communauté d'agglomération Paris-Saclay soutient également le projet d'implantation d'une nouvelle gare sur le territoire de l'agglomération, dans le secteur du Pileu. Cette nouvelle gare permettrait de mieux desservir les zones d'activités et les habitants de ce secteur, à la limite des communes de Massy et Igny et à proximité de Palaiseau.



Tracé du prolongement du Tram12Express (source : prolongement-ttme-versailles.fr. avec projet de nouvelle gare au Pileu)

I. Rendre les transports en commun plus attractifs

I.4 Soutenir les projets structurants

Action 1.4.3 Soutenir le Métro Grand Paris Ligne 18 et l'implantation d'une gare à Camille Claudel

Acteur : Société du Grand Paris

Partenaires : Communauté d'agglomération Paris-Saclay, Communes, Île-de-France Mobilités

Coût : -

Calendrier : long terme

Constat : Les gares de la ligne 18 s'insèrent dans des tissus urbains variés et viendront répondre aux besoins en déplacements des habitants, des étudiants et des salariés qui vivent, étudient ou travaillent à proximité.

Solution proposée : Un travail sur l'insertion urbaine des gares doit être mené afin que celles-ci s'intègrent aux tissus urbains dans lesquels elles se situent et remplissent leur fonction.

Le soutien au projet :

La Communauté d'agglomération Paris-Saclay et les élus du territoire soutiennent majoritairement le projet de construction de la ligne 18 du Grand Paris Express auprès de l'Etat, de la Société du Grand Paris et de la Région Île-de-France. Cette ligne doit relier dans un premier temps l'aéroport d'Orly au CEA Saint-Aubin, et à plus long terme à Versailles via Saint-Quentin-en-Yvelines. Elle aura un rôle central dans la desserte et le développement du territoire. L'implantation à court et moyen termes de logements, entreprises, écoles et centres de recherche ne peut se faire sans une ligne de transports efficace et fiable telle que la ligne 18.

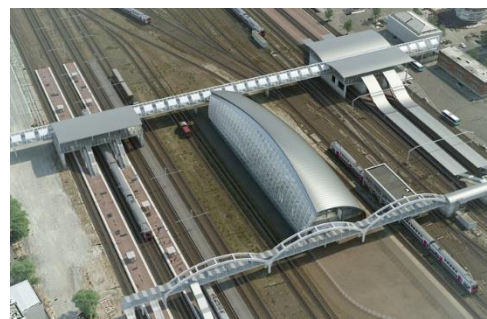
Zoom sur les territoires desservis par la ligne 18 :

La ligne 18 desservira 5 gares sur le territoire de l'agglomération Paris-Saclay. Comme toutes les gares du métro du Grand Paris, ces 5 gares devront faire l'objet d'aménagements spécifiques propre à chacun des territoires desservis.

- La gare souterraine de Massy-Opéra sera une gare de centre-ville, implantée au niveau de l'actuel parking de la place St-Exupéry. Elle desservira des quartiers densément peuplés de Massy au nord, des équipements de loisirs et de santé (Opéra, hôpital Jacques-Cartier, centre omnisports Pierre-de-Coubertin), ainsi que la ZAC Franciades-Opéra.
- La gare souterraine de Massy-Palaiseau s'insèrera au cœur du pôle d'échange multimodal, déjà desservi par le RER B, le RER C, le TGV et de nombreuses lignes de bus. La ligne T12 Express viendra également compléter la desserte de ce pôle majeur du territoire. Un soin particulier devra être accordé à l'insertion de cette gare au sein d'un pôle particulièrement dense, afin de favoriser les échanges.
- La gare aérienne de Palaiseau, sera située sur le plateau de Saclay, dans la ZAC du quartier de l'École polytechnique actuellement en plein développement. Elle desservira, à terme, 196 000 m² de programmes scientifiques, 400 000 m² d'activités économiques, 182 000 m² de logements étudiants et familiaux, et 27 000 m² de commerces, services et équipements publics.



Perspective de la gare de Massy-Opéra (Société du Grand Paris, Atelier 2/3/4)



Perspective aérienne de la gare Massy-Palaiseau (Société du Grand Paris, Agence Richez Associés)

I. Rendre les transports en commun plus attractifs

I.4 Soutenir les projets structurants

Action 1.4.3 Soutenir le Métro Grand Paris Ligne 18 et l'implantation d'une gare à Camille Claudel (suite)

- La gare aérienne Orsay - Gif s'insèrera dans la ZAC du quartier du Moulon, quartier en plein développement à la limite des communes d'Orsay et de Gif-sur-Yvette. La gare desservira, à terme, 320 000 m² de programmes scientifiques, 230 000 m² d'activités économiques, 197 000 m² de logements familiaux, 73 000 m² de logements étudiants et 50 000 m² de commerces, services et équipements publics.



Perspective de la gare Orsay-Gif (Société du Grand Paris, Atelier Novembre)

- La gare aérienne CEA Saint-Aubin, située au Christ-de-Saclay, à proximité du Commissariat à l'énergie atomique (CEA), desservira un pôle francilien majeur de recherche et d'innovation de plus de 7 000 emplois. 11 000 habitants seront également desservis dans un rayon de 1km.



*Perspective de la gare CEA St Aubin
(Société du Grand Paris, Atelier
Novembre)*

- Afin de compléter la desserte de l'éco-quartier Camille Claudel, il est demandé la création d'une gare supplémentaire de la ligne 18 au niveau de l'échangeur de la croix de Villebois. Cette gare située à niveau et à proximité du centre de maintenance du métro permettrait d'améliorer la qualité de vie des habitants et de renforcer l'accessibilité à l'Est du plateau.

I. Rendre les transports en commun plus attractifs

I.4 Soutenir les projets structurants

Action 1.4.4 Soutenir le maintien ou la reconversion de l'infrastructure Orlyval

Acteur : Île-de-France Mobilités

Partenaires : Région Île-de-France, RATP, Conseil départemental de l'Essonne, Conseil départemental des Hauts-de-Seine, Communauté d'agglomération Paris-Saclay, Communes et agglomérations limitrophes

Coût : -

Calendrier : long terme

Constat : le devenir de l'Orlyval est incertain. Île-de-France Mobilités a prévu de cesser son fonctionnement lorsque le prolongement de la ligne 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly et la ligne 18 seront effectifs.

Solution proposée : participer aux réflexions concernant la reconversion de ce système de transport en lien avec l'ensemble des partenaires concernés. Soutenir et porter le projet qui sera proposé auprès d'Île-de-France Mobilités.

Les Villes d'Antony et de Wissous, ainsi que la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, se sont associées pour inciter Île-de-France Mobilités et les autorités de l'État, à engager une **étude d'opportunité et de faisabilité pour la reconversion de l'Orlyval**.

Les collectivités concernées plaident pour inclure Orlyval dans le réseau de transports francilien, en alignant le **tarif au même niveau** que celui des autres lignes, à la différence du tarif actuellement pratiqué. Elles avancent également l'idée **d'une nouvelle gare à Chemin d'Antony**, actuellement desservie par le RER C. Cela faciliterait les trajets vers le centre-ville pour les habitants. Par ailleurs, la commune de **Wissous**, membre de Paris-Saclay, enclavée entre le réseau autoroutier, les voies ferrées et la plateforme aéroportuaire, **souhaiterait disposer d'une nouvelle gare sur le tracé**. Selon la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, la ville de **Rungis pourrait également disposer d'une gare à La Fraternelle**, ce qui créerait un lien direct entre Antony et cette importante zone d'emploi.



Proposition de reconversion de l'OrlyVal (source ville d'Antony)

I. Rendre les transports en commun plus attractifs

I.4 Soutenir les projets structurants

Action 1.4.5 Porter les projets de TCSP : TCSP RN118, TCSP Massy – Les Ulis, TCSP Massy–Arpajon

Acteur : Île-de-France Mobilités ,RIF, DIRIF, CD91, Etat

Partenaires : CPS, Communes

Coût : 9,2 M€ dont 3 M€ acquisition foncières RN20 et 6,2 M€ pour le pont-rail à Massy (financé à 70 % par IDFM)

Calendrier : long terme

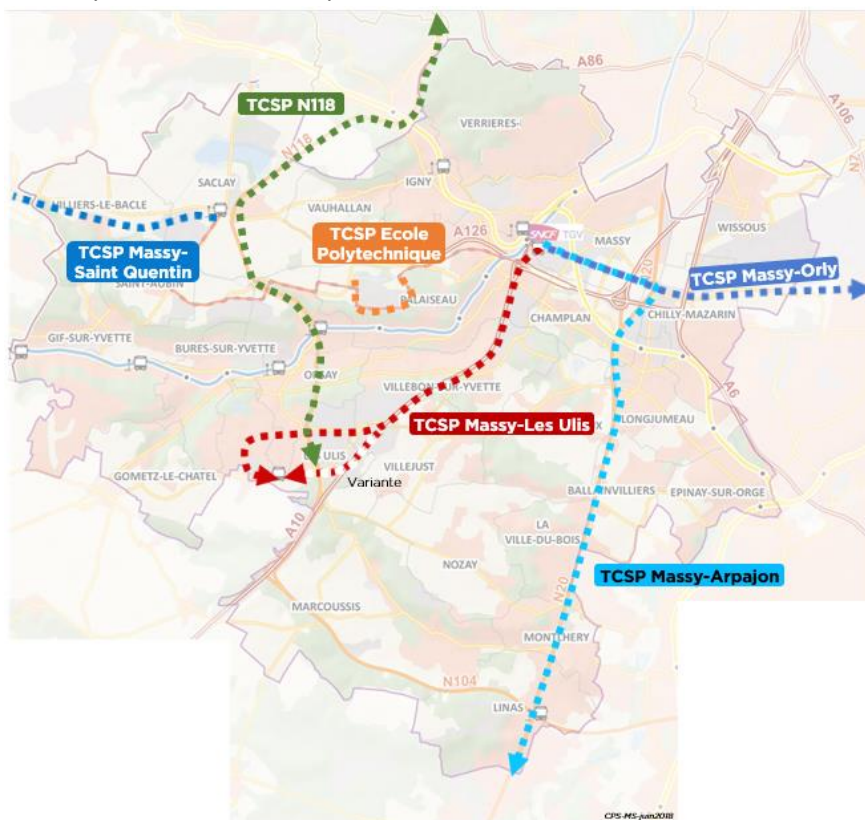
Constat: il existe actuellement un manque de liaisons par mode de transport en commun lourd entre certains des pôles de forte demande du territoire.

Solution proposée : porter les projets en cours de TCSP :

- TCSP RN118,
- TCSP Massy – Les Ulis,
- TCSP Massy – Arpajon,
- TCSP Massy-Orly,
- TCSP Massy – St-Quentin.

L'agglomération portera le développement de ces projets auprès de ses partenaires : Etat, Île-de-France Mobilités et Conseil départemental de l'Essonne

- Le **TCSP RN118** : le projet consiste en un couloir bus sur la RN118. Des études devront être menées pour traiter les difficultés d'insertion des voie dédiée sur certaines portions de la RN118 ne pouvant être élargies pour accueillir une voie supplémentaire notamment au niveau de la ville d'Orsay. Le site propre peut être envisagé de manière discontinue en cas de difficulté foncière ou de relief (entre l'A10 et Mondétour et entre le Christ-de-Saclay et Bièvres).
- Le **TCSP Massy-Les Ulis** : le site propre Massy-Courtabœuf-Les Ulis est une liaison de maillage. Cette liaison permettra de desservir, entre autres, le parc d'activité de Courtabœuf, 1er parc public tertiaire européen sur 450 ha, accueillant plus de 1 200 entreprises et 24 000 emplois.
- Le **TCSP Massy-Arpajon et Massy-Orly** : ces projets vise à terme à relier le plateau de Saclay, via le Pôle gares de Massy, à l'aéroport d'Orly et au Centre-Essonne. La mise en place de ces sites propres implique des franchissements et des travaux le réaménagement des carrefours accidentogènes, notamment celui de la RN 20 au niveau des Champarts.
- Les **tronçons manquants du TCSP Massy-Saint-Quentin** entre le Christ de Saclay et Villiers-le-Bâcle et à le site propre à l'intérieur de Polytechnique : étendre et compléter l'infrastructure existante.



Projets de TCSP sur le territoire (source CPS 2018)