

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.3 Aménager des pôles d'échanges multimodaux qualitatifs

Constats et enjeux

- La Communauté d'agglomération Paris-Saclay compte **17 gares RER** et **10 stations-bus** dont certaines ont fait l'objet de réaménagements récents et d'autres feront l'objet de travaux futurs.
- Les **principaux pôles d'échanges du territoire** sont : Massy-Palaiseau, Orsay-Ville, Epinay-sur-Orge.
- Le **pôle d'échange multimodal de Massy**, pôle majeur du territoire pour les lignes de bus urbaines et interurbaines et les cars longues distances, est **saturé**. A contrario, **la station bus du Guichet (Orsay) est sous-utilisée**.
- Les gares de la future ligne 18 du métro Grand-Paris-Express vont permettre de renforcer le maillage du territoire grâce à l'aménagement de pôles d'échanges de qualité.
- Certains secteurs du territoire sont peu ou mal desservis, et l'aménagement de nouvelles stations bus dans ces secteurs doit être envisagé.

Objectifs

Au service de l'intermodalité, de la ville durable et intelligente :

- Aménager et maintenir les pôles d'échanges existants ;
- Concevoir des pôles d'échanges adaptés à l'offre et à la demande de transport de demain.

Critères d'évaluation

- Part modale transports en commun sur le territoire de l'agglomération
- Utilisation des pôles d'échanges (nombre de voyageurs)

Liste des actions

- 1.3.1** Poursuivre les études d'amélioration et d'agrandissement des pôles d'échanges de Massy, Epinay-sur-Orge et Orsay-Ville
- 1.3.2** Finaliser l'étude de transfert de lignes entre les stations bus Massy-Atlantis et Massy-Vilmorin
- 1.3.3** Finaliser les 5 études d'intermodalité des pôles Métro du Grand Paris L18
- 1.3.4** Aménager et entretenir les stations bus communautaires existantes
- 1.3.5** Etudier l'opportunité de création de stations bus nouvelles, sur les axes lourds en correspondance avec les lignes de bus (RN20, RN104, RN118...) et l'intégration des nouveaux services de cars longues distances.

Calendrier

| Court terme Avant 2020 | Moyen terme Avant 2025 | Long terme Avant 2030 |
|---------------------------|---------------------------|--------------------------|
| Action 1.3.1 | | |
| Action 1.3.2 | | |
| | Action 1.3.3 | |
| | Action 1.3.4 | |
| | Action 1.3.5 | |

I. Rendre les transports en commun plus attractifs

I.3 Aménager des pôles d'échanges multimodaux qualitatifs

Action 1.3.1

Poursuivre les études d'amélioration et d'agrandissement des pôles d'échanges de Massy, Epinay-sur-Orge et Orsay-Ville

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

Partenaires : Communes, CD91

Coût : Aménagements
 Pôle de Massy : > 15M€
 Pôle d'Epinay-sur-Orge : à définir selon projet urbain communal et cofinancement IDFM

Calendrier : court terme

Constat : Les pôles de Massy (1 gare TGV, 2 gares RER B et C, 21 lignes de bus) et Orsay-Ville (1 gare RER B et 9 lignes de bus) constituent respectivement les premier et second points d'entrées principaux de l'ouest et du nord du territoire. Le pôle d'échanges d'Epinay-sur-Orge (1 gare RER C, 9 lignes de bus et une navette) est le principal pôle de l'est du territoire.

- Les stations bus de **Massy-Palaiseau** sont proches de la saturation.
- La gare d'**Epinay-sur-Orge** sera desservie par le Tram12 Express à horizon 2022, ce qui appelle à repenser l'intermodalité de ce pôle.
- La station bus d'**Orsay-Ville** est en limite de capacité.

Propositions :

- **Réaménager** les pôle d'échanges de Massy, d'Epinay-sur-Orge et d'Orsay-Ville selon les études de pôles adoptées. Construire des PEM au service de l'intermodalité, de la ville durable et intelligente.
- **Rééquilibrer** la desserte des gares.

Massy :

- Le **pôle d'échange multimodal de Massy**, pôle majeur du territoire pour les lignes de bus urbaines et interurbaines et les cars longues distances, est **saturé**.
- Afin de faire face à cette saturation, les **études pour le réaménagement et l'agrandissement** du pôle d'échange doivent se poursuivre. Ces études devront prendre en compte le Tram 12 Express et la L18 du métro Grand-Paris-Express en correspondance au pôle de Massy, le projet de TCSP Massy – RN20 - Arpajon, ainsi que les futurs projets d'évolution de l'offre de mobilités.
- Le futur PEM devra également s'employer à créer, unifier et maintenir une harmonie entre les différentes fonctionnalités (urbaines, transports, services...).

- En parallèle, la Communauté d'agglomération Paris-Saclay souhaite une meilleure desserte de la gare RER B d'Orsay Le Guichet, afin de mieux répartir le flux de voyageurs sur les 3 gares de Massy, Orsay-Ville et Le Guichet pour la desserte du Plateau de Saclay. Cette meilleure répartition des flux doit contribuer à désengorger le pôle d'échange de Massy-Palaiseau.



schéma du pôle multimodal actuel de Massy

I. Rendre les transports en commun plus attractifs

I.3 Aménager des pôles d'échanges multimodaux qualitatifs

Action 1.3.1

Poursuivre les études d'amélioration et d'agrandissement des pôles d'échanges de Massy-Palaiseau, Epinay-sur-Orge et Orsay-Ville (suite)

Epinay-sur-Orge :

- Des **travaux** ont été engagés depuis 2015 à la gare d'Epinay-sur-Orge (RER), incluant notamment le rehaussement des quais, la mise en place d'ascenseurs pour l'accès aux quais, le remplacement des abris quais, ainsi que les escaliers d'accès au passage souterrain. La rénovation du bâtiment voyageurs, du guichet de vente et leur **mise en accessibilité** sont également prévus. L'accès au parvis vers le bâtiment gare doit également être mis en accessibilité.



Vue de l'accès principal à la gare après les travaux (source : SNCF, 2016)

- Au-delà des travaux effectués autour de la gare existante RER C d'Epinay-sur-Orge, et dans le cadre de la desserte par le Tram 12 Express, l'intégralité du pôle d'échange doit être réaménagé, afin de faciliter l'intermodalité pour les voyageurs. L'accès aux voitures individuelles est repensé en conséquence. Enfin, le réaménagement donnera l'occasion de redéfinir cette entrée de ville, aussi entrée Est du territoire, en s'insérant dans un nouveau tissu urbain (logements, services, activités tertiaires, stationnement de rabattement, station bus, liaisons inter-quartiers...)



Vue du pôle d'échange d'Epinay-sur-Orge, version 2013 (source : Île-de-France Mobilités,)

- Sur la base de l'étude de faisabilité au sud du Pôle, élaborée par la CPS et transmise aux partenaires, pour les aménagements urbains connexes, un parc de stationnement de surface de 200 pl, le franchissement de l'Yvette et le nouveau carrefour sur la RD257, il est proposé l'engagement des études opérationnelles, selon le projet de la Commune. En fonction des coûts d'objectifs confirmés lors de l'AVP et des cofinancements possibles des partenaires, les opérations pourront être engagées par les MOA, en compatibilité avec le calendrier des travaux du T12 Express.

I. Rendre les transports en commun plus attractifs

I.3 Aménager des pôles d'échanges multimodaux qualitatifs

Action 1.3.1

Poursuivre les études d'amélioration et d'agrandissement des pôles d'échanges de Massy-Palaiseau, Epinay-sur-Orge et Orsay-Ville (suite)

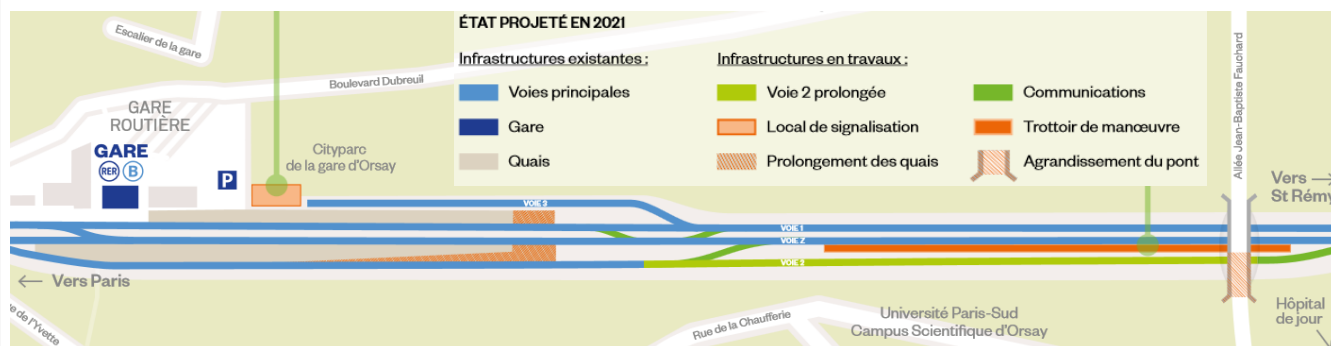
Orsay-Ville :

- Des travaux ont été entrepris en 2013 sur la gare avec pour objectif de la rénover (rénovation des façades, de l'accès souterrain, modernisation du hall voyageurs, renouvellement du mobilier sur les quais, des appareils de billetterie et de l'information voyageurs, etc.). Des travaux de mise en accessibilité ont également été menés.



Information voyageurs et aménagements PMR en gare d'Orsay-Ville (source : SYSTRA, 2016)

- Des travaux sont menés depuis 2016 et jusqu'en 2021 pour des aménagements techniques sur les voies (prolongement de la voie n°2, pose de nouvelles communications entre les voies et création d'un trottoir permettant aux conducteurs de changer de cabine).



Plan des travaux d'aménagements techniques sur la gare d'Orsay-Ville (source: RATP, 2017)

- Des études de réorganisation et d'agrandissement de la gare ont été menées de 2010 à 2012, afin d'augmenter la capacité de la station bus, tout en assurant un bon fonctionnement sur le reste du pôle, sans pour autant aboutir. L'étude de pôle devra être relancée. La transformation sera l'occasion de concevoir un pôle multimodal favorisant l'intermodalité dans un contexte urbain de centre-ville.



Photo du parvis du pôle gare d'Orsay-Ville (source : SYSTRA, 2016)

I. Rendre les transports en commun plus attractifs

I.3 Aménager des pôles d'échanges multimodaux qualitatifs

Action 1.3.2

Finaliser l'étude de transfert de lignes entre les stations-bus de Massy-Atlantis et Massy-Vilmorin

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

Partenaires : Communes / AMO

Coût : 10 000 €

Calendrier : court terme

Constat : En 2015/2016, une étude de restructuration des lignes 91-06 et 91-10, pilotée par **Île-de-France Mobilités**, a testé une réorganisation de l'ensemble des sous-lignes et un transfert de certains terminus de la station-bus Massy-Atlantis vers la station-bus Massy-Vilmorin.

Néanmoins, la ville et les transporteurs ont formulé des remarques et des inquiétudes sur le transfert du terminus de la 91-06 C vers Vilmorin. Des solutions alternatives ont été proposées, et ce basculement a été différé, le temps d'analyser les solutions alternatives.

Prochaine étape : Finaliser l'étude de transfert de lignes entre les stations-bus Massy-Atlantis et Massy-Vilmorin

Zoom sur l'étude de transfert de terminus:

Pour désaturer la GR Massy-Atlantis, l'opportunité du transfert du terminus de la 91-06 C vers Vilmorin s'est posée. Une étude a été engagée par la CPS, ayant pour objectif d'analyser le fonctionnement de la station-bus de Massy-Vilmorin, selon plusieurs hypothèses de basculement de terminus.

La Communauté d'agglomération Paris-Saclay, assistée du bureau d'étude Systra, assurera la finalisation de cette étude, en partenariat avec la commune de Massy et IDFM.

Elle apportera des éléments de réponse sur l'opportunité et la faisabilité, ou non, du basculement d'une sous-ligne de la 91-06 vers Massy-Vilmorin, en tenant compte des itinéraires envisagés sur les autres lignes du réseau. Elle pourra le cas échéant identifier d'autres pistes de solutions : la place Pierre Séward ou la cour fret SNCF.



station bus de Massy-Vilmorin (photos : SYSTRA, 2015 & 2017)

Après l'approbation du Schéma, cette étude a conclu à l'impossibilité technique d'accueillir de nouvelles lignes, à périmètre constant, dans cette gare routière. Deux solutions peuvent toutefois être envisagées :

- A moyen terme en lien avec IDFM et les opérateurs : revoir l'offre bus, les terminus ou le prolongement de lignes sur l'ensemble du pôle de Massy (MOA : IDFM)
- A plus long terme en lien avec IDFM et les opérateurs, SNCF, la Commune et la SEM PSA : lancer des études pour une reconversion partielle de la Cour Fret qui pourrait permettre, par exemple, d'accroître la capacité d'accueil de la gare Vilmorin pour les lignes existantes ou prendre en compte les Services Librement Organisés (SLO) (MOA : IDFM/SNCF)

A noter que la ville de Massy n'est pas favorable au basculement de lignes à fortes fréquences sur la gare de Vilmorin hormis et à titre exceptionnel, dans le cadre de la phase travaux d'agrandissement de la gare Atlantis

I. Rendre les transports en commun plus attractifs

I.3 Aménager des pôles d'échanges multimodaux qualitatifs

Action 1.3.3 Finaliser les 5 études d'intermodalité des pôles Métro du Grand Paris L18

Acteur : Communauté d'agglomération Paris-Saclay

Partenaires : Île-de-France Mobilités, Société du Grand Paris, Communes, Conseil Départemental de l'Essonne, AMO (SETEC / URBANICA / TRANSITEC / Gauthier Conquet)

Coût : 500K€ financés à 100% par la SGP

Calendrier : moyen terme

Constat : La ligne 18 du métro Grand Paris (prévue à l'horizon 2027) desservira le territoire de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay. Cinq gares sont en effet prévues sur le territoire : **Massy-Opéra**, **Massy-Palaiseau** (correspondance avec le Train B et C, et le futur T12 Express), **Palaiseau**, **Orsay-Gif** et **CEA Saint-Aubin**.

Les études d'intermodalité en cours constituent une étape clef dans **les aménagements des abords des gares, qui devront être opérationnels à la mise en service de ces dernières.**

Solutions proposées : Finaliser les études d'intermodalité des pôles métro de la ligne 18

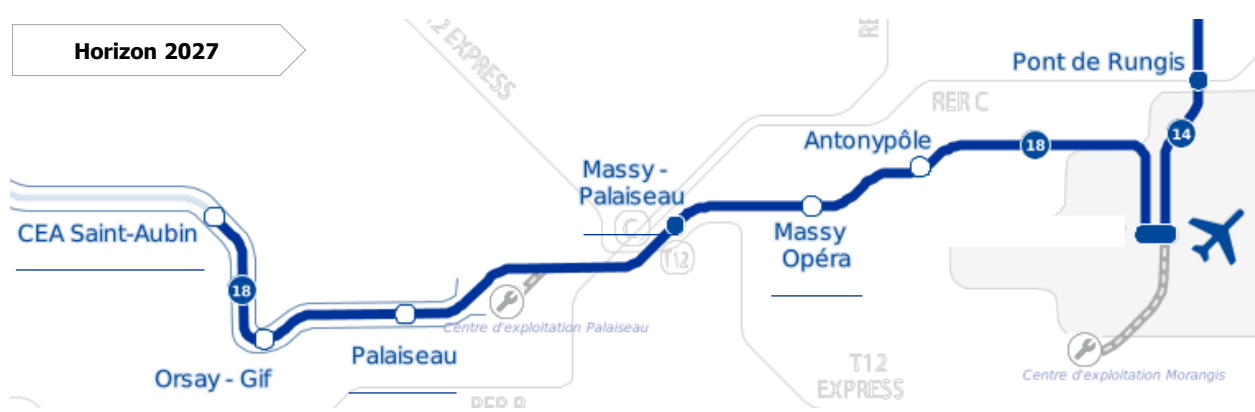
Les études d'insertion des gares :

Ces études, pilotées par Communauté d'agglomération de Paris-Saclay, ont pour objectif d'aboutir à un schéma d'aménagement pour chaque pôle gare, constitué de plusieurs actions, permettant :

- De s'accorder sur un **schéma de principe** ainsi qu'un **protocole d'accord** sur l'aménagement de chaque pôle gare ;
- D'estimer les **investissements** à réaliser pour chaque action du projet ;
- De s'accorder sur la **répartition des financements** pour chacune des actions ;
- De caler un **calendrier** prévisionnel de réalisation du projet.

Les études **intègrent tous les éléments des projets de transports** définis et mis en œuvre à horizon du projet de pôle (y compris la restructuration du réseau de bus qui l'accompagne).

Elles **doivent ainsi mener à un projet global** articulant les différents projets de manière cohérente, que ce soit en termes d'aménagement, de dimensionnement des besoins ou encore de calendrier de réalisation.



Plan de la ligne 18 à horizon 2027 (source : SGP, 2018)

I. Rendre les transports en commun plus attractifs

I.3 Aménager des pôles d'échanges multimodaux qualitatifs

Action 1.3.4 Aménager et entretenir les stations bus communautaires existantes

Acteur : Communauté d'agglomération Paris-Saclay

Partenaires : Île-de-France Mobilités, communes

Coût : 3 000 000 € (PPI 2017-2020)

Calendrier : moyen terme

Constat : **10 stations bus (gares routières)** disposant de 4 quais ou plus existent actuellement sur le territoire :

- **6 sur des gares du RER B** (Massy-Atlantis, Massy-Vilmorin, Orsay-Le Guichet, Orsay-Ville, Gif-sur-Yvette, Courcelles-sur-Yvette),
- **1 sur le RER C** (Igny),
- **1 sur le TCSP Massy-Saclay** (Christ de Saclay),
- **2 stations bus sans connexion avec des modes de transports lourds** (Les Ulis – Centre commercial, Linas – Château d'eau).

Points de rabattement importants des lignes de bus vers les modes lourds ou points de correspondance privilégiés entre lignes de bus, les stations bus existantes doivent rester fonctionnelles pour remplir leur rôle.

Action proposée : Financer et assurer l'entretien des stations bus sur le territoire de l'agglomération.

La Communauté d'agglomération Paris-Saclay dispose de la compétence sur la gestion de certaines stations bus situées sur son territoire. Le transfert de la compétence sur la gestion des autres stations bus est en débat. La Communauté d'agglomération doit donc poursuivre, en partenariat avec Île-de-France Mobilités et les communes, l'aménagement et l'entretien des stations-bus, selon la feuille de route donnée par le Schéma directeur des écos-stations bus d'Île-de-France Mobilités (anciennement STIF) en 2017. Le Schéma fait suite au SDGR. Il répond à plusieurs enjeux : changer l'image de la station bus, valoriser les espaces de l'intermodalité bus et séparer la zone passager de la zone de régulation/stockage.

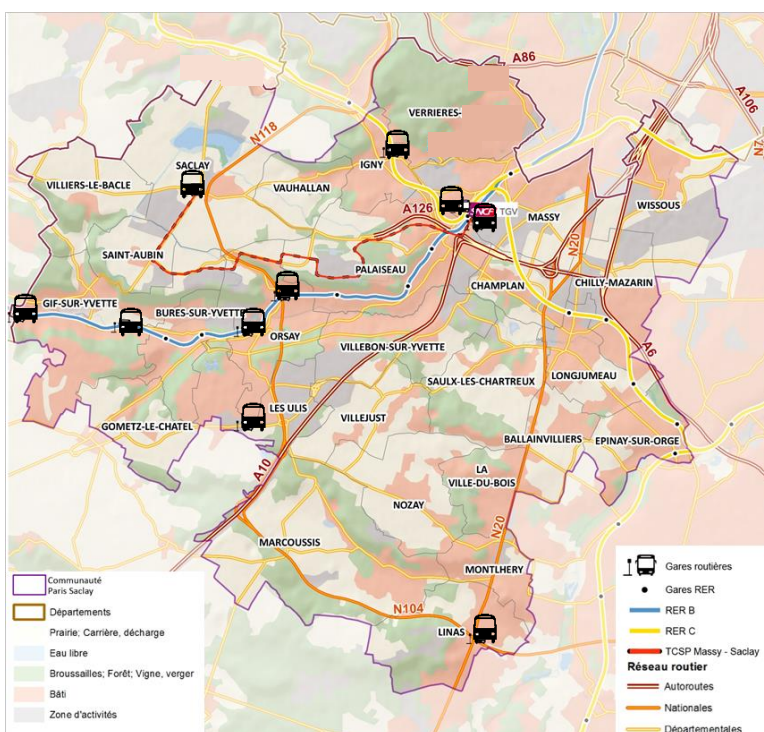
Les nouvelles préconisations du SD des écos-stations bus portent sur :

- l'amélioration des services au voyageur,
- Le renforcement de la présence humaine (information, sûreté, exploitation),
- L'organisation et l'optimisation de l'exploitation.

Il est également prévu que la gouvernance et la gestion des stations bus évoluent (subventions d'exploitation, redevances, coût du personnel de régulation, schéma de contractualisation de l'exploitation...).

Le pôle de Massy-Palaiseau est classé comme station bus d'intérêt régional et éligible au financement IDFM (5 stations bus / an, 200M€ sur 10 ans).

Les stations bus de Courcelles-sur-Yvette, Gif-sur-Yvette, le Guichet et Orsay-Ville sont considérées comme stations bus locales.



Carte de localisation des stations bus existantes
 (source : SYSTRA, 2018)

I. Rendre les transports en commun plus attractifs

I.3 Aménager des pôles d'échanges multimodaux qualitatifs

Action 1.3.5

Etudier l'opportunité de création de nouveaux pôles d'échanges multimodaux, sur les axes lourds en correspondance avec les lignes de bus (RN20, RN104, RN118...) et l'intégration des nouveaux services de cars longues distances.

Acteur : Communauté d'agglomération Paris-Saclay

Partenaires : Île-de-France Mobilités, Société du Grand Paris, Communes, Conseil Départemental de l'Essonne, Direction des routes Île-de-France, AMO

Coût : PM budget SM RN20 ou IDFM/CD91/DRIF

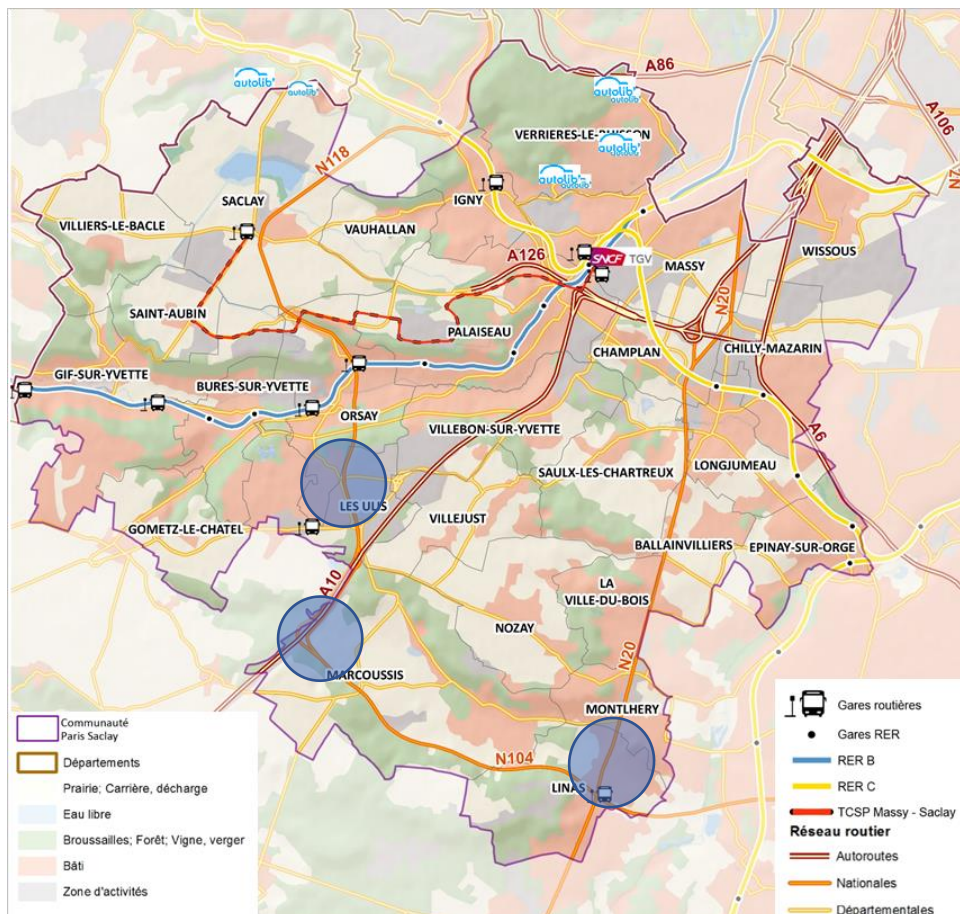
Calendrier : moyen terme

Constat : La voiture individuelle reste encore souvent l'unique option de rabattement vers les modes lourds pour de nombreux habitants de l'agglomération. La tendance actuelle à la saturation des espaces de stationnement au niveau des gares ferroviaires incite à accroître les options de rabattement en transports en communs. Cette incitation peut passer par la création de nouvelles stations-bus.

Action proposée : Mener une étude pour localiser de nouveaux emplacements de pôles d'échanges multimodaux.

L'opportunité et la faisabilité de nouvelles stations-bus pourront être étudiées à des endroits stratégiques, en particulier sur les axes lourds du réseau routier, sur lesquels existe ou est prévu l'aménagement de lignes de transports structurantes, notamment autour des axes RN20, RN104 et RN118.

Les zones à étudier sont localisées sur la carte ci-dessous, sur les principaux points d'entrée au sud du territoire pour favoriser le rabattement vers les transports collectifs et éviter les véhicules autant que possible en transit.



Zones à étudier pour de nouveaux emplacements de pôles d'échanges multimodaux
 (source : SYSTRA, 2018)