

Accessibilité Gare du RER B à Luxembourg

Créée en 1895, la gare du Luxembourg était initialement le terminus de la ligne de Sceaux. En 1978, elle devient la première gare souterraine du RER B mis en service cette année-là, et fait l'objet d'un projet de modernisation (allongement des quais, création d'escaliers mécaniques, création d'une salle d'échanges en mezzanine, etc.).

Conformément au programme RATP de mise en accessibilité des gares, la gare a fait l'objet, dès 2004, d'une étude qui a permis de déposer un permis de construire en 2008 et de démarrer les premiers travaux en 2009.

Cependant, compte tenu des nombreuses difficultés techniques rencontrées (découverte d'amiante, de plomb, problèmes de structure, disponibilité des emprises chantiers en voirie, nuisances sonores générées, etc.) il a été nécessaire de ralentir les travaux. En outre, l'arrêté du 24 septembre 2009, modifiant l'article GN8 sur l'évacuation des personnes en situation de handicap, a nécessité de déposer un permis de construire modificatif en fin d'année 2010, afin de respecter les attendus en matière d'évacuation.

Ce permis modificatif ayant été refusé par la préfecture, il a été décidé de découper le projet en 2 phases :

- Phase 1 : réaménagement de la salle d'échanges et création d'une nouvelle trémie du côté de l'accès secondaire. Les travaux ont été réalisés de mai 2012 à janvier 2013 ;
- Phase 2 : mise en accessibilité physique de la gare, grâce à la création d'ascenseurs permettant de relier les quais et la voirie.

Cette phase 2 a fait l'objet de nombreux échanges avec la préfecture et les services d'Inspection Générale de Sécurité Incendie, sur la base d'études de faisabilité, pour trouver une solution optimale de mise en accessibilité et envisager le dépôt d'un nouveau permis de construire modificatif.

Finalement, les études d'avant-projet de la phase 2 démarrent début 2015. Cette phase comprend :

- **Du côté de l'accès principal côté Nord** : mise en place de 2 ascenseurs permettant, pour l'un, de relier les niveaux voirie/salle d'échanges/quai direction le Sud (Branches B2 et B4), et pour l'autre de relier les niveaux salle d'échanges/quai direction le Nord.

Ces ascenseurs étant hors zone contrôlée, un passage de validation élargi (NPV90) sera installé au pied de chaque ascenseur pour permettre l'accès aux quais.

- **Une réflexion globale sur l'évacuation** : comment permettre l'évacuation de tous les voyageurs en toute sécurité en cas de sinistre (évacuation identique pour tout public, dont les personnes en fauteuil roulant, à chaque niveau) ? Pour répondre à cette problématique, la gare sera découpée en plusieurs zones :

- les zones 1 et 2, côté accès principal, permettront l'évacuation directe des personnes en fauteuil roulant au moyen d'ascenseurs maintenus en fonctionnement en cas de sinistre (double alimentation, gaine d'ascenseur et espace sécurisé attenant dit « refuge », à l'abri des fumées / flammes / rayonnement thermique, sur toute la verticalité) ;

- les espaces dits « refuges », situés sur les paliers bas et sur les paliers intermédiaires des niveaux desservis par les ascenseurs, seront dimensionnés : en fonction de leurs débits, pour permettre la mise à l'abri du nombre de personnes en fauteuil roulant calculé par quai et pour la salle principale (pour Luxembourg, le nombre à prendre en compte est 6 personnes en fauteuil par quai), et l'évacuation dans un temps inférieur ou égal à celui du public autre que UFR. Ils seront accessibles en toute autonomie ;

- les zones 3 et 4, côté accès secondaire, permettront l'évacuation différée "complémentaire", par l'utilisation des espaces libres situés en paliers bas des escaliers mécaniques (paliers à l'abri, accessibles en toute autonomie). Ces espaces seront dimensionnés pour accueillir 6 personnes en fauteuil par quai.

Cette phase du projet sera également l'occasion de rendre le cheminement plus accessible pour les personnes déficientes sensorielles et cognitives (amélioration l'éclairage de la signalétique, mise en place de balises sonores, etc.).

L'objectif est de déposer un PC au cours du second semestre 2015 et de démarrer les travaux en 2016, pour envisager une mise en service à l'horizon 2018 (les études d'AVP permettront de fiabiliser le planning des travaux et la date de mise en service).