



Association des Usagers des Transports
FNAUT Ile-de-France

CONCERTATION RELATIVE AU PROJET DE DESATURATION DE LA GARE DE CITE UNIVERSITAIRE

**AVIS DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS
FNAUT ILE-DE-FRANCE
Avril 2017**

L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

La FNAUT regroupe plus de 150 associations locales qui militent pour la défense des usagers des transports, le développement des transports publics, la réduction de la place de la voiture individuelle en ville et le transfert modal (voyageurs et marchandises) vers les systèmes les plus respectueux de l'environnement.

La gare de Cité Universitaire sur le RER B connaît une forte augmentation de sa fréquentation, notamment depuis la création de la correspondance avec le tramway T3a en 2006. Compte tenu de l'étroitesse des quais et de l'exiguïté de son accès unique à son extrémité sud, la situation actuelle pose des réels problèmes de sécurité, notamment en situation perturbée.

Le schéma directeur du RER B d'avril 2013 prévoyait le réaménagement de l'accès actuel pour un montant de 8,5 M€ à l'horizon 2018.

*membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
32 rue Raymond Losserand - 75014 Paris Tél 01 43 35 22 23 Fax 01 43 35 14 06
web : www.aut-idf.org courriel : aut@aut-idf.org Twitter : @Asso_usagersidf*

L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France se félicite que ce projet, somme toute assez modeste, avance enfin. Nous sommes cependant déçus par la date annoncée pour sa mise en service, 2022, c'est-à-dire dans 5 ans. Seize années auront ainsi été nécessaires pour apporter une solution satisfaisante à un problème apparu en 2006 !

L'Association des Usagers de Transports / FNAUT Ile-de-France demande que les études et les travaux relatifs à cette opération de désaturation soient accélérés pour une mise en service plus rapide afin d'éliminer au plus tôt le danger présenté par la situation actuelle et éviter le renouvellement d'accidents dramatiques.

Sans attendre 2022, nous demandons que soit étudiée toute solution visant à diminuer l'encombrement de l'extrémité sud du quai vers Roissy et Mitry, comme par exemple le remplacement des tourniquets de sortie par des portes à ouverture automatique comme cela existe dans les stations de métro.

UN COMPLEMENT INDISPENSABLE : L'ACCES NORD

Par ailleurs, nous rappelons l'existence d'un projet encore plus ancien de création d'un accès au Nord de la gare, réclamé avec force par les habitants du quartier Alésia-Montsouris et par leurs élus. La pertinence de cet accès complémentaire n'a jamais été remise en cause car il allégerait de 20 % le flux de voyageurs dans l'accès Sud, améliorerait la desserte du quartier Alésia-Montsouris et donnerait accès à plusieurs lignes de bus comme le 88 et le 21.

L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France demande que les études de ce nouvel accès soient menées activement et que le principe de sa construction soit acté au plus tôt. La modestie du budget nécessaire, apparemment 2 à 4 M€, ne devrait pas constituer un frein à sa réalisation.

A PROPOS DE LA SATURATION DU TRAM T3a

Inauguré en décembre 2006, le tram T3a a connu un immense succès et sa fréquentation a cru bien au-delà des prévisions de trafic. Il est aujourd'hui saturé de plus en plus fréquemment et sur des tronçons de plus en plus nombreux. C'est en particulier le cas des abords de la station Cité Universitaire et il n'est pas rare de constater que les voyageurs arrivant par le RER B doivent attendre le passage de 2 ou 3 rames bondées pour pouvoir monter dans le tramway.

Parallèlement à ce constat, les Franciliens peuvent observer la multiplication des opérations de densification urbaine décidées par la Mairie de Paris et par les communes limitrophes le long du parcours du T3a, comme la Tour Triangle (180 m – 42 étages), la ZAC Paris Rive Gauche, les deux Tours Duo (180 m – 39 étages et 120m – 27 étages), la ZAC Ivry-Confluence, la ZAC Bercy-Charenton, etc...

A ces opérations d'urbanisme qui généreront un afflux supplémentaire de voyageurs sur le T3a s'ajouteront des lignes de transports affluentes comme le tramway T9, le Bus à Haut Niveau de Service T'Zen 5 et la ligne de métro 14 prolongée.

L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France souhaite connaître les mesures qui seront prises par la RATP pour adapter la capacité du tram T3a au trafic supplémentaire généré par ces projets dans la prochaine décennie.

Plus généralement, et bien que ce sujet ne relève pas de la RATP, nous tenons à rappeler aux décideurs, et en particulier le STIF, la Mairie de Paris et SNCF Réseau, que l'emprise de la Petite Ceinture constitue une infrastructure parallèle au tracé du tram T3a susceptible d'accueillir un moyen

de transport urbain efficace et discret pouvant répondre au défi que la densification urbaine posera avec une grande acuité dans les prochaines années.

A Cité Universitaire, l'emprise de la Petite ceinture se trouve à proximité immédiate à la fois du RER B et du tram T3a et permettrait d'envisager une correspondance performante avec ces deux lignes de transport public.
