



COURB


EXPRESSION DE BESOINS / RER B SUD

Juillet 2014



■	Contexte	p. 3
■	Attentes des Usagers	
■	Aménagement des gares	p. 5
■	Capacité d'accueil & Confort dans les rames	p. 7
■	Correspondances avec autres réseaux	p. 8
■	Dessertes	p. 9
■	Gestion des incidents	p. 10
■	Information des voyageurs	p. 11
■	Infrastructures et Equipements	p. 13
■	Ponctualité	p. 14
■	Propreté	p. 15
■	Sécurité	p. 16
■	Tarification	p. 17
■	Annexes	p. 18

Contexte

- Ce document s'inscrit dans la continuité des échanges réguliers entre le COURB et les différents responsables de la ligne B : exploitants, STIF, élus.
 - Il a pour objectif de rappeler les **différentes attentes des Usagers** de la branche sud du RER B, concernant l'amélioration du trafic et du service fourni sur cette ligne.
 - Il contient des **propositions** en vue de la revoyure 2015 du Schéma Directeur pour les chantiers restant à lancer et l'ajustement éventuel de ceux déjà lancés.
- 
- Pour rappel, **la ligne B, est stratégique et vitrine de la France**, vrai poumon francilien, desservant les 2 aéroports de Roissy et d'Orly, plusieurs gares TGV (Gare du Nord avec l'Eurostar, Massy), le centre touristique de Paris, des hôpitaux, de nombreuses entreprises et établissements scolaires, un centre d'examen (Laplace). Cette double porte d'entrée dans Paris permet, de plus, de s'orienter vers tous les quartiers parisiens grâce aux correspondances situées à Denfert Rochereau, Chatelet et Gare du Nord.
 - Avec près d'un million de voyageurs par jour, **cette ligne est saturée**, et connaît une fréquentation en constante progression, en raison notamment des interconnexions toujours plus nombreuses avec d'autres réseaux (Cité universitaire, Arcueil Cachan, Massy), de nouveaux pôles de développement économique (La plaine Saint-Denis, Le Plateau de Saclay) et un développement urbain continu (Massy, Palaiseau, Les Ulis, ...)

Contexte (suite)

- La ligne B est ainsi la **2^{ème} ligne de France** par l'importance de son trafic, et le tunnel entre Chatelet et Gare du Nord qu'elle emprunte avec la ligne D, est ainsi devenu le **tunnel au trafic le plus dense au monde**.
- La **vétusté** de son matériel et de son infrastructure ne font plus débat et occasionne des avaries perturbant régulièrement son trafic.
- Les **incidents liés aux voyageurs** sont également en progression, conséquence directe de l'affluence croissante et de l'inconfort dans lequel se déroulent les trajets (malaises voyageurs).



Amenagement des gares



- ❖ **Denfert Rochereau** **Mieux signaler le changement de zone tarifaire**, notamment en sous-sol, pour ceux qui se rendent à Antony
- ❖ **Cité Universitaire** Ajouter une **seconde sortie dans les 2 sens** (l'affluence est telle qu'une seule sortie est insuffisante et engendre des risques en termes de sécurité)
- ❖ **Bourg-la-Reine** **Faciliter les changements de mission** en direction de Paris, entre la branche de Saint-Rémy et la branche de Robinson, en **restant sur le même quai** (inversion des voies),
Mettre des escalateurs,
Afficher en surface, sur les 2 quais vers Paris (Saint-Rémy / Paris et Robinson / Paris) , **le quai sur lequel le prochain train arrivera** (actuellement il faut descendre dans le souterrain et remonter sur le bon quai en quelques minutes ,voire quelques secondes !)
- ❖ **Antony** Améliorer la **signalétique pour la correspondance Orlyval** (panneaux masqués)
- ❖ **Massy Palaiseau** Ajouter **un escalateur de descente vers la gare TGV**,
Faire un **accès direct vers les quais de la gare TGV**,
Mettre un **2^{ème} escalateur sur chaque quai**,
Réouvrir l'accès au RER C par l'ancienne passerelle (perte d'1/4h depuis la fermeture)
Sécuriser la gare routière ; Etudier le réaménagement et mettre à disposition les plans au centre d'information de la RATP,
Mettre perpendiculairement au quai, les panneaux d'affichage électronique mentionnant les prochaines missions (disposition type SNCF)

Amenagement des gares (suite)



- ❖ **Le Guichet** Mettre, depuis chaque quai, un **accès direct à la gare routière**, ainsi que la signalétique associée,
- ❖ **Bures sur Yvette** Avoir une **sortie à l'autre extrémité de chaque quai**,
- ❖ **Saint-Rémy** **Eloigner les bennes à ordures** de l'entrée vers les quais,
Ajouter une **ouverture côté route de Limours**,
Revoir à la baisse le projet d'extension pour une quinzaine de stations de garage (cf. en annexe 1, le courriel adressé par le COURB en 2013), en s'inspirant du terminus de Roissy 2 (2 quais sans tiroir de retournement pour 10 trains/h i.e. 2 fois plus qu'à St Rémy) Privilégier l'utilisation du quai 2 situé près de la gare. Quais 1 et 3 utilisables que si ouverture effectuée côté route de Limours.
- ❖ **Roissy** **Embellir la gare et améliorer la signalétique**
Augmenter le nombre de grands portillons pour passage de bagages ou de Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Prendre exemple sur la gare de Lyon,
Ajouter de l'éclairage sur les quais,
Mettre des agents pour aider les voyageurs quand nécessaire (touristes ou autochtones)
Diffuser par les hauts parleurs, une **information bien articulée, audible et traduite** en plusieurs langues (anglais, espagnol, japonais, allemand, ...). Paris est une ville cosmopolite, de renommée internationale et très prisée par les touristes du monde entier.
- ❖ **Parkings** **Développer les parkings gratuits**, pour inciter à laisser les voitures en grande banlieue,
- ❖ **Gares routières** **Développer les gares routières** et améliorer la signalétique d'accès dans les gares de RER.

Aaménagement des gares (suite)

- ❖ **Sceaux** **Préserver à tout prix le parking**, la gare de Sceaux n'étant desservie par aucun bus.
- ❖ **Fontenay-aux-roses** L'accès avenue Lombart est le seul assurant le maillage avec les **bus**. **Y installer un escalateur à la montée**, serait le bienvenu.
- ❖ **Robinson** Une gare routière à l'ouest, acceptée par le Comité de pôle, est une exigence unanime des voyageurs du Plessis Robinson et de Chatenay-Malabry.

L'accès PMR nécessite un détour depuis le seul accès pour les UFR, avenue de la gare.

Capacité d'accueil et Confort dans les rames

- ❖ Mettre des **trains longs jusqu'au dernier service** ,les vendredis et samedis soirs,
- ❖ Remettre des **strapontins** dans les rames rénovées,
- ❖ **Remplacer les sièges bleus " simili tissu" car ils sont vraiment très sales,**
- ❖ **Prévoir une rénovation légère des MI84,**
Pour le renouvellement du parc , démarche à initier de toute urgente, afin de répondre à l'augmentation incessante du nombre de voyageurs sur la ligne, avec, entre autres le développement des zones économiques de la Plaine Saint-Denis et du Plateau de Saclay (cf. annexe 2) :
- ❖ Prévoir des **rames à double étages** pour les heures de pointe. Ceci permettrait ainsi de :
 - de doubler la capacité d'accueil en places assises,
 - d'améliorer les conditions de transport, réduisant ainsi les risques de malaise, en assurant le bien-être des voyageurs pour la plus grande satisfaction de ceux-ci et des entreprises qui les emploient.
 - De désenclaver les entrées / sorties des rames , les voyageurs privilégiant l'étage sur les grandes distances
- ❖ **Revoir à la hausse la dimension des sièges ainsi que l'espacement entre les personnes assises face à face**
- ❖ **Prévoir des strapontins,**
- ❖ **Prévoir des places pour personnes corpulentes,**
- ❖ **Prévoir des combles lacunes (actuellement jusqu'à 25 cm constatés dans certaines gares),**



Capacité d'accueil et Confort dans les rames (suite)

- ❖ Prévoir un espace spécifique pour les vélos.
- ❖ Les rames bondées sont le « terrain de jeu » des frotteurs. Il est primordial de préserver les femmes de ces agressions sexuelles (cf. Envoyé spécial du 17/04/2014).

Correspondances avec autres réseaux

- ❖ **Phaser les horaires des correspondances de bus** en assurant un battement de 5 à 10 minutes pour le transfert. Une autre solution serait d'augmenter la cadence afin de ne pas avoir à se soucier de ce phasage.,
- ❖ **Développer les solutions alternatives** à la sortie des gares de RER (autolib, vélib, point de covoiturage comme à Courcelles, ...),
- ❖ **Informers les bus par des panneaux d'affichage** des prochaines arrivées de RER (cf. gare du Guichet) et inversement, informer à l'intérieure des gares, des prochains départs de correspondances,
- ❖ **Informers les usagers à la descente des bus** des prochains RER et inversement.
- ❖ A Massy , mettre aux sorties du RER des **panneaux avec les emplacements des différents bus**, et indiquer clairement ceux qui sont du côté RER C.



Destination	Time	Train
St Rémy les Ch.	21:48	PMAR
La Courneuve Auberv. La Plaine St.		
Denfert Rochereau	21:55	JIBY
Michel Notre Dame Luxembourg P		
Massy Palaiseau	22:03	KDIT
Denfert Rochereau	22:10	JIBY
St Rémy les Ch.	22:18	PMAR
Massy Palaiseau	22:33	KDIT

Paris - Saint-Rémy les Chevreuse - Robinson

- ❖ **Prévoir des correspondances supplémentaires en gare du Guichet** vers plusieurs points du plateau de Saclay,
- ❖ **Prévoir des correspondances entre les dessertes du Guichet et les autres lignes** pour relier les différents sites,
- ❖ **Adapter l'offre de transport au développement économique au-delà de Massy**
 - Remplacer, aux heures de pointe, les missions Massy au départ et à l'arrivée, par des missions Orsay-Ville, afin d'augmenter la fréquence de passage en gare du Guichet. Dans un premier temps, cela pourrait-être, a minima, dans le sens Paris -> Orsay le matin et Orsay -> Paris l'après-midi et le soir.
 - Envisager un arrêt systématique des missions Saint-Rémy en gare du Guichet, moyennant la suppression d'un arrêt dans une gare peu fréquentée (Port Royal ? Gentilly ?) pour compenser l'allongement en temps de transport (allure réduite + arrêt en gare). Reporter cet arrêt sur la mission d'Orsay, contre l'arrêt à Bagneux par exemple, afin d'assurer, de manière équitable, la desserte par au moins 2 trains sur les 3 ou 4 missions existantes.
 - Adapter les durées d'arrêt en gare à l'affluence réelle (ex : arrêt trop court à Cité Universitaire)
 - Mettre en cohérence les horaires du RER et ceux des bus (tolérances pour les chauffeurs de quelques minutes pour attendre un train arrivant à quai).
 - Implanter des stations Vélib' et Autolib' aux gares RER proches et sur le plateau.
 - Etudier les besoins de dessertes et correspondances depuis la gare de Lozère pour les futurs projets.
- ❖ **Disposer de cheminements piétons sécurisés et accessibles aux P.M.R.**

Gestion des incidents

- ❖ **Optimiser les délais d'intervention** en cas de malaises voyageurs, en assurant en gare, des relais formés au secourisme. Optimiser les procédures,
- ❖ gérer **avec plus de rapidité les différents incidents** au Centre de Commandement Unique de Denfert,
- ❖ En cas de perturbation importante, **utiliser provisoirement Denfert-Rochereau comme gare de départ et d'arrivée** pour éviter toute répercussion importante sur le trafic du tronçon sud (avec notamment le futur quai 3 en cours de réalisation),
- ❖ Prévoir plus souvent et davantage de **bus de substitution** en cas d'incidents longs,
- ❖ Tenir davantage compte de la nature des incidents techniques pour **améliorer la maintenance** et réduire ces incidents.



Information des voyageurs

- ❖ **Mieux Informer les usagers**, dans les rames et sur les quais, **sur la durée des perturbations et sur les alternatives possibles** (solutions de « replis » sur les autres moyens de transports),
- ❖ **Donner les consignes en plusieurs langues**, y compris et surtout en cas d'incident,
- ❖ **Mieux informer sur les bus en correspondance** aux différentes gares,
- ❖ **Rendre visible les numéros de quais depuis l'intérieur des rames**, notamment dans les gares avec retournement potentiel et orientation des voyageurs sur consignes sonores (Massy, Orsay, ...)
- ❖ **Améliorer la sonorisation** dans les gares et dans les rames ;
- ❖ Assurer la **qualité et la cohérence de l'information**,
- ❖ Mettre à disposition dans les gares, une **version papier des horaires ou les imprimer à la demande**, et rendre plus lisible et exploitable les horaires affichés sur internet,
- ❖ Une **communication temps réel** et accessible via tous les supports (y compris les téléphones portables) **sur l'état du trafic** et les délais de rétablissement en cas d'incident éventuel,
- ❖ **Améliorer l'écoute des voyageurs** : prendre en compte les remontées effectuées via les agents des gares ,



Information des voyageurs (suite)

❖ Mettre dans toutes les gares, et de manière visible :

- des panneaux d'affichage réservés aux associations d'usagers,
- le service à contacter en cas d'objet oublié ou perdu,
- la nature privée ou publique du moyen de transport utilisé, les droits et devoirs des responsables de l'autorité de tutelle du moyen de transport concerné.



Comité des Usagers du RER B
en Vallée de Chevreuse (COURB)

Vous souffrez de vos trajets en RER B ?
Vous souhaitez un service de qualité ?
Et si les choses changeaient... Et si le RER B redevenait la fierté
de l'Île-de-France et de ses Usagers... ?

Devenez acteur de vos transports,
rejoignez-nous pour en parler et agir.
Plus nous serons nombreux, plus nous serons entendus !

Apolitique et porte-parole des voyageurs empruntant la partie sud du RER B,
notre Comité a pour objectif l'amélioration des conditions de transport sur
cette ligne : régularité, fiabilité, information, confort, accès, propreté,
sécurité...

Nous intervenons auprès des responsables de cette ligne (STIF, RATP, SNCF)
et dialoguons avec de nombreux élus et autres acteurs locaux et régionaux.

N'hésitez pas, CONTACTEZ-NOUS :

E-Mail : asso.rerb@free.fr
Site internet : <http://assorerb.jimdo.com>

Adresses Courrier : Comité des Usagers du R.E.R. B en Vallée de Chevreuse
Maison pour tous des Amonts - Avenue de Saintonge - 92340 LES SILEX
ou Hôtel de ville - 2, rue Victor Hugo - 78470 SAINT-REMY-LES-CHEVREUSE



Infrastructures et Equipements

❖ Tunnel Chatelet / Gare du Nord :

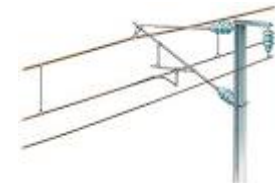
- Fiabiliser les infrastructures et les procédures afin d'éviter que ne se reproduisent les incidents techniques dans le tunnel et les stationnements prolongés dans celui-ci (stationnements aux effets désastreux sur le comportement des usagers).
- Doubler, à moyen terme, le tunnel Chatelet - Gare du Nord, et a minima étudier la création d'une voie de secours.



❖ Caténares

Fiabiliser les caténares situées sur la ligne.

Renforcer leur maintenance et les remplacer avant épuisement.



❖ Signalisation et équipement

Moderniser la signalisation et doter les rames de système type SACEM (Système d'Aide à la Conduite, à l'Exploitation et à la Maintenance) permettant d'optimiser la conduite, la signalisation embarquée fonctionnant sur des cantons courts (signaux rapprochés).

Ce système permet ainsi d'optimiser le temps de parcours et de réduire la distance entre deux trains (ce qui permet par conséquent, d'augmenter le nombre de trains sur la ligne).

Ponctualité

- ❖ Assurer la ponctualité des trains
- ❖ Assurer des rames et conducteurs de réserve à St Rémy, Massy, Denfert et Orsay aux heures de pointe

- ❖ **Indicateurs :**
 - ❖ Dissocier les indicateurs par branche et tranche horaire (heures creuses, heures pleines)
 - ❖ Indiquer le nombre de missions supprimées
 - ❖ Fournir le nombre de km commerciaux théoriques et parcourus, par branche, en heures de pointe et en heures creuses
 - ❖ Parmi les retards de + de 5 min, distinguer ceux inférieurs à 15 min, ceux situés entre 16 et 30 min, ceux supérieurs à 30 min



Propreté

- ❖ **Nettoyer, voire décasser, plus fréquemment le matériel roulant**, et ce plus en profondeur (sol, rampes interstices des sièges, tissus des sièges, rampes, etc...) . Compte tenu du nombre important de voyageurs véhiculés par jour, le manque d'entretien pourrait déclencher un problème de santé publique. Il serait probablement aisé de démontrer les risques à l'aide d'une analyse bactériologique... Prendre exemple sur Santiago du Chili, Tokyo au Japon, ...
- ❖ **Assurer la propreté des infrastructures** : gares (Chatelet, ...) , passerelles (Arcueil, ...) , Bas-côtés (sur le tronçon nord notamment).
- ❖ **Installer des toilettes publiques dans les gares** et en **assurer l'entretien et le bon fonctionnement** afin qu'elles ne deviennent pas une source de contamination bactérienne ou virale sur le réseau des transports en commun , via ceux qui les empruntent.



Sécurité



- ❖ **Afficher très clairement le numéro d'appel n° 31 17**
- ❖ **Utiliser la vidéo surveillance dans les rames,**
- ❖ **Permettre de joindre le conducteur par téléphone, depuis la rame (par exemple de la part d'un témoin d'agression...),**
- ❖ **Faire passer plus fréquemment les équipes de sécurité dans les rames, notamment aux heures creuses**
- ❖ **Ajouter du personnel en gare pour assurer des relais de sécurité,**
- ❖ **Rouvrir le guichet en sous-sol de Denfert-Rochereau,**
- ❖ **Mieux encadrer les travaux effectués sur les quais** afin de prévenir toute glissade (cf. accident à Bures),
- ❖ **Améliorer l'éclairage** de certaines parties de quais,
- ❖ **Améliorer la visibilité des quais depuis les cabines de conducteurs en :**
 - remplaçant les anciens écrans de contrôle noir et blanc par des écrans plus couleur plus grands,
 - supprimant les angles morts par l'ajout de caméras (Bourg-la-Reine entre autres),
- ❖ **Permettre de joindre l'accueil de chaque gare par téléphone** (pour témoigner d'un incident par exemple, d'un appareil défectueux ou pour obtenir un renseignement).
- ❖ **Aménager les quais pour réduire les lacunes, ou étudier des comble-lacunes automatiques.**
- ❖ **Communiquer le nombre de vols et d'agressions par tronçon et indiquer les actions effectuées pour les réduire.**

Tarification

- ❖ Pour les voyageurs sans abonnements particulier, prévoir pour les tickets à l'unité :
 - ❖ un tarif jeune (moins de 25 ans)
 - ❖ un tarif famille (pour celles ne bénéficiant pas d'un tarif famille nombreuse)
- ❖ Revoir le fonctionnement des prolongations de parcours en le rendant plus souple et moins contraignant.
- ❖ Etendre le dézonage du week-end aux cartes hebdomadaires,
- ❖ Dans le même esprit que le dézonage du week-end qui ne bénéficie qu'aux détenteurs de cartes de moins de 5 zones, offrir une remise aux détenteurs de forfaits 5 zones.
- ❖ En cas de perturbation importante, appliquer un tarif unique pour tous les usagers , et pendant toute la durée de la perturbation.
- ❖ Supprimer la tarification de gare à gare (tickets à l'unité).



ANNEXES

Annexe 1 : Courriel du COURB adressé le 24/04/2013



Message du 24/04/13 08:01

De : "pres.courb"

A : jean-christophe.monnet@stif.info

Copie à : cyril.conde@ratp.fr, philippe.labbe@ratp.fr, courb_bureau@yahooogroupes.fr

Objet : **COURB - Retour sur le schéma directeur**

Bonjour Monsieur Monnet,

Je me permets de revenir vers vous, suite à la présentation du Schéma Directeur RER B Sud du 8 avril dernier et à la réception du document présenté en séance.

Après réexamen de celui-ci et lecture des annexes qui n'avaient pu être présentées, je vous retransmets les remarques et interrogations émises par l'association des Usagers du RER B en Vallée de Chevreuse.

Tout d'abord, nous tenons à rappeler que nous saluons la volonté de lancer et mener à bien ce Schéma Directeur, pour cette ligne qui en a tant besoin.

La plupart des travaux nous paraissent bienvenus, malgré les échéances parfois un peu lointaines et nous souhaitons vivement qu'ils apportent toutes les améliorations escomptées.

En revanche, et comme déjà mentionné en séance, nous nous étonnons et déplorons que les aspects suivants ne soient traités dans ce programme qui s'échelonne pourtant jusqu'à 2022 :

- **Le financement du renouvellement complet du matériel roulant** n'y est pas prévu. Il nous paraît primordial de fixer un jalon de détermination des modalités de financement pour ce renouvellement, et de préciser dès à présent la période sur laquelle celui-ci devra être envisagé. L'effet de ce schéma directeur ne pourra être complet que s'il traite tous les aspects : gouvernance, outils de pilotage et d'information, infrastructure et matériel roulant (déjà en fin de vie et limité techniquement en terme de modernisation).

- **L'absence de prise en compte de l'augmentation de la fréquentation**, justifiée par l'annonce d'un retour à un niveau antérieur à 2008 nous semble irréaliste. La hausse spectaculaire des gares devenues des hubs avec le maillage Tramway / RER en est un bon exemple. La tendance est loin de s'inverser, bien au contraire. Il suffit de regarder également la hausse de fréquentation des aéroports internationaux et leur maillage (rappelons d'ailleurs que le RER B rallie les 2 grands aéroports de l'Ile-de-France, Orly et Roissy).

> Les nouvelles capacités de déplacement offertes grâce aux interconnexions, le développement continu de la banlieue (Plateau de Saclay sur les prochaines décennies), l'augmentation du prix de l'énergie (essence), et la diminution constante des places de stationnement dans Paris, feront évoluer inexorablement les habitudes et attireront de nouvelles populations. Sans compter toutes les populations qui ne prennent plus le RER en raison de son irrégularité et qui pourraient être de nouveau séduites par ce mode de transport, si l'offre redevient intéressante et fiable (populations de la petite couronne majoritairement).

ANNEXE 1 (suite)



- La **réduction des lacunes** entre les rames et les quais, sources de nombreux accidents n'y est pas traitée ;

- Les autres attentes concernant notamment la **propreté et la sécurité**, étant considérées comme relevant de la maintenance n'y sont pas abordées. Pour autant, les moyens actuellement alloués semblent bien insuffisants.

Enfin, les **solutions décrites pour augmenter les marges d'exploitation en gare de Saint-Rémy, nous paraissent très lourdes, coûteuses, complexes et génératrices de désordre**, tandis que des solutions plus douces mériteraient, à notre sens, d'être étudiées au vue de l'espace encore disponible et du nombre de voies de garage déjà présentes.

L'optimisation des retournements à Saint-Rémy par le prolongement du terminus au-delà d'une départementale fort empruntée et l'annexion, en amont de la gare, d'une propriété privée ne parait, en effet, pas appropriée à la situation locale ni à l'enjeu, compte-tenu des possibilités déjà existantes de départ depuis 3 quais différents et de la fréquence relativement faible des entrées / sorties en gare (1 train au départ seulement toutes les 10 à 15 minutes).

De plus, ce terminus a déjà fait l'objet d'investissements lourds, il y a quelques années, afin d'être renforcé et sécurisé au niveau des butoirs (plots de freinage de sécurité).

La RD938 est quant à elle extrêmement fréquentée et est un axes stratégique entre Limours et Versailles. Elle ne saurait souffrir d'un croisement avec les voies terminus du RER aux abords d'un carrefour déjà important et fort complexe avec 5 feux rouges (gare routière et RER. axe Saint-Rémy / Chevreuse, axe Limours / Saint-Rémy) ;

Suite aux investissements déjà effectués, il parait donc incompréhensible de ne pas trouver une solution plus douce pour faciliter les retournements complémentaires qui devraient rester extrêmement exceptionnels.

Les élus locaux ont-ils été associés à cette étude ?

Il nous semble important d'avoir, pour tous ces points, dès le démarrage du schéma directeur, une meilleure visibilité sur les solutions associées, leur faisabilité et l'accord de toutes les parties.

En vous remerciant pour votre diligence sur tous ces sujets.

Bien à vous,

Marie-Hélène Wittersheim

Comité des Usagers du RER B en Vallée de Chevreuse

ANNEXE 2 : Volumes estimés concernant la fréquentation du plateau de Saclay

(Source: Association POLVI du cluster Paris-Saclay)



➤ Usagers liés à la vie des implantations privées et publiques

- **40 000 postes de travail** sur la frange sud du Plateau (déplacements le matin, le soir et dans la journée, pendant la semaine de travail)
 - **Les salariés des organisations** (avec dépendance hiérarchique)
 - **Les salariés de tous les prestataires** travaillant dans et pour ces organisations (exemple : 600 sociétés prestataires pour le CEA, 150 sociétés prestataires pour le site de Thales)
 - **Les étudiants travaillant au sein des organismes publics et privés** : doctorants, post-docs, apprentis, stagiaires.
- **18000 étudiants** (déplacements les WE et la semaine)

De nombreux déplacements à prévoir car l'offre de logements étudiants sur le Campus sera moins du tiers du nb d'étudiants. 2/3 des étudiants devront donc prendre les transports le matin et le soir pour accéder au plateau
- **400 000 visiteurs/an**

En ce qui concerne les adhérents actuels et futurs de POLVI, on peut estimer **au moins 400 000 visiteurs/an sur le Plateau**, entre Palaiseau et Chateaufort. Pour vous donner une idée : 31000 visiteurs/an à EDF R&D, 10000 visiteurs/an chez Thales. Leurs déplacements pour rejoindre le cluster et à l'intérieur du Campus seront très dépendants de l'offre hôtelière existant ou non sur le Campus

➤ Habitants et futurs habitants du Plateau

- **Les salariés des chantiers**, chantiers présents très probablement pendant de très nombreuses années (si on prend l'exemple de la Défense, on peut même tabler sur une élongation de quelques décennies)
- **Les voyageurs de transit** (le rabattement des travailleurs de la région, sud et nord de la L18, sera certainement très important compte tenu de la faiblesse de l'offre de transport)
- **Le flux drainé par l'existence de services sur le Plateau** (commerces et services divers, complexes scolaires, installations sportives, structures médicales et paramédicales, etc....)

Toutes ces typologies de voyageurs sont et seront susceptibles d'utiliser les transport en commun plusieurs fois dans la journée et pas seulement pour un AR.

(COURB)



Merci de votre attention