



Association des Usagers des Transports
FNAUT Ile-de-France

**ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET
DE DESATURATION DE LA GARE CITE UNIVERSITAIRE DU RER B**

**AVIS DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS
FNAUT ILE-DE-FRANCE
15 décembre 2023**

L'Association des Usagers des Transports AUT 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.

Le projet de désaturation de la station Cité universitaire du RER B constitue un projet ancien dont le caractère d'urgence est désormais renforcé par la perspective de la mise en service de rames à deux niveaux (MI 20) sur la ligne. L'implantation de cette station dans le parc Montsouris implique toutefois la mise en œuvre de mesures particulières pour garantir la préservation de cet espace naturel très fréquenté.

L'Association des Usagers des Transports AUT FNAUT Ile-de-France approuve ce projet sous réserve de la mise en œuvre effective de ces mesures.

*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*

UNE IMPLANTATION CONTRAINTE OFFRANT PEU D'ALTERNATIVES

La station Cité Universitaire est implantée en courbe dans le parc Montsouris. Au sud, elle est située au débouché immédiat d'un tunnel passant sous la Cité universitaire de Paris. Au nord, elle s'insère en remblai dans le parc puis franchit l'avenue Reille au moyen d'un viaduc comportant trois voies dont une en tiroir, utilisée pour le garage des rames, prenant naissance dès l'extrémité nord du quai en direction de Denfert-Rochereau.

L'alternative consistant à ouvrir des accès au nord, qui a fait l'objet d'un vœu proposé par le conseil de quartier Montsouris-Dareau et présenté à la séance du conseil d'arrondissement du 24 juin 2019, ne répond pas directement au problème posé, même si la demande d'amélioration de la desserte d'un quartier résidentiel en croissance paraît tout à fait légitime.

Pour être complet et sans revenir sur l'arbitrage en faveur du tramway par rapport à la réutilisation de la Petite Ceinture, il convient de rappeler que cette dernière ligne, qui traverse le parc Montsouris en tranchée puis en tunnel passant sous les voies du RER B, n'a jamais été raccordée à ce dernier, la station Parc de Montsouris, aujourd'hui détruite, étant implantée à l'est du parc. Dans l'hypothèse d'une réutilisation de la Petite Ceinture pour pallier la saturation éventuelle de la ligne de tramway T3a, la nécessité de créer une correspondance entre les deux lignes impliquerait la réalisation d'ouvrages impactant fortement le parc Montsouris.

Ces considérations confirment que la seule option envisageable à court terme est la désaturation des accès sud.

LA NECESSITE DE DESATURER LES QUAIS POUR FLUIDIFIER LES ECHANGES MAIS AUSSI POUR AMELIORER LA SECURITE DES USAGERS

La mise en service de la ligne T3a le 16 décembre 2006 a provoqué une augmentation significative et continue du trafic et des échanges entre cette dernière ligne et le RER B.

Le résultat des comptages réalisés par la RATP donne une montée journalière des voyageurs de 34 046 en 2019 contre 26 785 en 2014, soit une hausse de 27%. Le trafic actuel s'établit à 53 000 voyageurs entrants et sortants ¹

Toutes les circulations desservent la station qui est située intra-muros.

On rappellera que, comme il est de règle sur l'ensemble des lignes du RER, les quais sont dépourvus de portes palières.

¹ [Cité Universitaire : les accès aux quais reconfigurés et redimensionnés \(rerb-leblog.fr\)](https://www.rerb-leblog.fr) lu le 30 novembre 2023.

L'observation des usages conduit à distinguer les deux quais :

- En direction de Denfert-Rochereau, les usagers entrants ont une bonne visibilité de l'ensemble du quai, ce qui devrait les inciter à avancer vers l'extrémité nord. Cependant, force est de constater que les usagers se massent au débouché de l'unique accès, ce qui conduit à un engorgement récurrent à cet endroit, même en situation normale. La sortie étant située à l'extrémité sud du quai, la dernière voiture est fatalement chargée, ce qui provoque un conflit important avec les voyageurs attendant sur le quai et allonge le temps de stationnement. La mise en service prochaine du matériel à deux niveaux accentuera le phénomène car la dernière voiture sera encore plus chargée.

La configuration actuelle, structurellement accidentogène, est aggravée par le fait que les rames débouchant du tunnel entrent en station en début de phase de freinage et que les conducteurs n'ont pas de visibilité suffisante pour réagir immédiatement en cas de chute de voyageurs sur la voie.

Cette situation a été l'une des causes d'accidents particulièrement graves.

- En direction de Saint-Rémy, les voyageurs ont une bonne visibilité du quai (sauf quand un train stationne) et se répartissent mieux sur toute sa longueur. Indépendamment de ce phénomène, on notera que la géométrie du quai crée un espace important entre ce dernier et les trains le desservant. Les chutes de voyageurs sur la voie ne sont pas rares.

L'ensemble de ces considérations confirme donc la nécessité de « désaturer » les accès aux deux quais. Le projet présenté qui consiste à dissocier l'entrée et la sortie des quais en direction de Paris, en décalant cette dernière vers le nord par rapport à l'extrémité du quai, nous semble pertinent dans la mesure où il constitue un compromis acceptable par rapport à un positionnement plus avancé vers le centre du quai qui rendrait l'insertion dans le parc beaucoup plus problématique en risquant de nécessiter l'abattage de nombreux arbres.

En outre, la réalisation d'un escalier mécanique reliant le quai en direction de Paris à la surface, nous semble particulièrement opportune.

En plus de l'indispensable renforcement de la sécurité des usagers, l'ensemble du projet contribuera à la réalisation des orientations du schéma directeur du RER B (2013), en particulier l'amélioration de la ponctualité, de la fiabilité d'exploitation, ainsi que la meilleure répartition de l'occupation des trains.

DES DISPOSITIONS A PRENDRE POUR ASSURER LA PRESERVATION DU MILIEU NATUREL PENDANT ET APRES LE CHANTIER

L'abattage prévu de 9 arbres (sur plus de 1 400), pour permettre la réalisation du projet peut susciter une certaine inquiétude. En tant qu'association de défense des usagers des transports, il ne nous appartient pas d'émettre un avis à ce sujet.

Nous ne pouvons que recommander au maître d'œuvre de veiller scrupuleusement à la protection du parc pendant le déroulement du chantier et de s'assurer que la reconstitution du tissu végétal soit réalisée dans les délais et conditions décrits dans le dossier d'enquête publique.