

Hiérarchiser les besoins pour créer une gare routière confortable et attractive

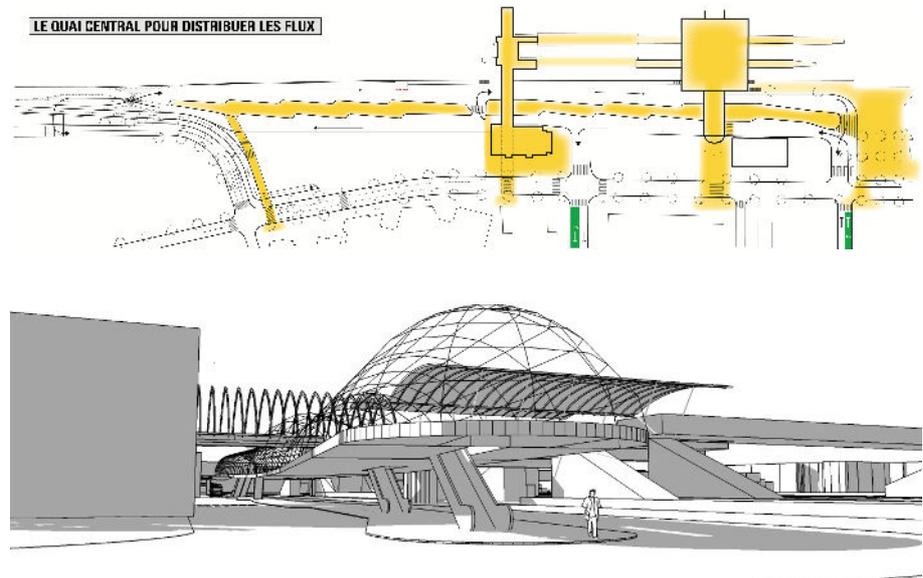


Schéma de principe du quai central et perspective d'aménagement (source : RR&A, COBE)

La gare de Massy est un pôle majeur, future « porte d'entrée » du Grand Paris, dont la fréquentation (RER, TGV, bus) est aujourd'hui de l'ordre de 45 000 voyageurs/jour. S'y adosse une des plus grandes gares routières franciliennes, dont les deux « pôles » (Atlantis et Vilmorin) regroupent aujourd'hui 26 lignes urbaines régulières et des usages multiples (navettes d'entreprises, navette TGV Air, cars longue distance, etc).

Aujourd'hui son fonctionnement atteint ses limites, avec en premier lieu un problème de sécurité, et généralement un déficit dans la prise en compte des besoins des usagers (confort, services). On note également une saturation de la gare Atlantis, dûe autant aux contraintes géométriques et de dimensionnement qu'à un manque de contrôle et de discipline dans le fonctionnement de la gare (occupation anarchique de certains quais, etc.)

L'étude a permis d'affirmer le constat qu'un critère de dimensionnement seul ne permet pas d'imaginer un fonctionnement satisfaisant : d'une part pour des questions de valorisation d'un terrain appartenant à la ville de Massy (levier de financement), d'autre part pour créer des largeurs de quais à la hauteur des flux attendus.

D'une façon générale, le diagnostic de la situation actuelle montre que dans un contexte dense et contraint, l'aménagement seul ne résout pas tous les problèmes. Il s'est donc agi de réfléchir sur l'offre de transports et la pertinence de regrouper l'ensemble des véhicules à un même endroit.

Le projet s'est donc fondé sur un « renversement » des priorités en partant du piéton : l'aménagement proposé, basé sur un quai central, large, confortable et couvert permet de distribuer les flux en toute sécurité vers les passerelles d'accès aux RER et au futur métro Grand Paris, ainsi que de garder une linéarité qui préserve de la constructibilité. En revanche, il fixe des capacités d'accueil qui imposent notamment :

- ▶ une hiérarchie claire de l'offre bus (avec un report de certaines lignes sur la gare de Vilmorin et la régulation des lignes à plus faible fréquence sur un espace déporté),
- ▶ un contrôle strict de l'usage de la gare routière et des pratiques de régulation.