

20 décembre 2013

Observations sur les enquêtes parcellaires
relatives
aux gares, aux sites de maintenance et aux puits d'entrée des tunneliers
de la ligne 15 sud du Réseau de Transport du Grand Paris

L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France a déjà fait connaître ses principales observations relatives à la ligne 15 sud, projet de transport de grande ampleur, dans l'enquête publique préalable à sa déclaration d'utilité publique (DUP) close le 18 novembre 2013. La commission d'enquête n'a pas encore rendu son rapport.

L'AUT rappelle qu'elle approuve l'objectif de créer une **rocade métro bouclée à terme autour de Paris** pour faciliter les déplacements banlieue / banlieue en zone dense et contribuer à désaturer le réseau existant. L'AUT considère pertinent de commencer par l'arc sud car c'est celui où il existe le moins d'alternatives en transports en commun. L'AUT rappelle néanmoins sa volonté que la modernisation du réseau existant soit menée en parallèle au réseau GPE en lui donnant la priorité des moyens.

Dès lors, l'AUT s'intéresse à la détermination des parcelles nécessaires à la réalisation de la ligne 15 sud car elle conditionne la qualité du service que la ligne rendra aux usagers.

Ce sont d'abord les parcelles des gares : celles-ci ont besoin d'attirer les populations les plus larges, de leur offrir des accès sans détours, et de permettre des correspondances confortables avec les autres moyens de transport, toutes choses appelant des emprises foncières en surface ou en tréfonds.

Les parcelles des sites de maintenance et des puits des tunneliers intéressent moins l'AUT. Toutefois les premiers participent à qualité du service et les deuxièmes à la dégradation des conditions de circulation pendant les chantiers.

I L'emplacement et les emprises des gares ne sont pas déterminés de façon pleinement satisfaisante

Localisation, accès, intermodalité : aucune des seize gares n'est exempte de défauts comme en témoigne le tableau annexé.

La localisation est souvent contestable, surtout dans les Hauts de Seine :

- des interstations sont trop longues ou des correspondances avec des radiales ne sont pas assurées (L12, L10), ou très mal (T2), ce qui dégrade l'insertion de la ligne 15 dans le réseau existant,
- la gare peut être placée là où les populations résidentes ou salariées sont beaucoup moins nombreuses qu'à quelques centaines de mètres, ou dans une zone de faible densité,
- enfin l'emplacement peut révéler des difficultés de réalisation inhabituelles (profondeur, risque d'inondation, installations techniques à déplacer, ...).

Si la localisation résulte d'un décret et de ce fait peut apparaître, à certains égards, délicate à modifier, il n'en est pas de même des accès et des installations d'intermodalité. Le dossier d'enquête publique laisse d'ailleurs la porte ouverte aux évolutions :

« Les dispositions techniques sont susceptibles d'évoluer au cours des phases ultérieures d'études et de conception détaillée que mènera le maître d'ouvrage. En particulier, il convient de noter les points suivants :

- les descriptions de l'organisation de chaque gare sont données à titre indicatif,
- le dimensionnement des quais des gares, établi sur la base d'une longueur de 120 m, pourra être optimisé ... »

[pièce D du dossier, page 73]

Or, à de rares exceptions près (comme la gare Issy RER), les plans parcellaires sont directement déduits des descriptions indicatives du dossier de DUP. Ainsi, la longueur des volumes de tréfonds de parcelles nécessaires aux quais des gares est restée de 120m, alors même que la SGP a annoncé le mois dernier que ses études d'optimisation s'étaient conclues sur une longueur de 108m.

Les critiques que l'on a pu lui adresser sur les accès et l'intermodalité des gares restent donc valables. On peut tenter de synthétiser ainsi le tableau annexé :

- les accès vers les quais de la ligne 15 sont rarement assez nombreux pour éviter détours et pertes de temps à une large partie des populations du voisinage et pour donner à la ligne 15 toute son attractivité,
- parfois, les parcours sont mal commodes, avec des cheminements loin de l'optimum (surtout dans les gares de grande profondeur), ou rendus hasardeux du fait de la duplication des gares là où il y en avait déjà une. Les risques de confusion, source de pénibles détours inutiles, sont réels,
- plus grave, dans trois gares en correspondance, les quais sont éloignés de plus de 150 m en ligne directe. Avec les détours des couloirs et les franchissements de dénivelés, les temps de transit dépassent alors 5 minutes pour les personnes à mobilité normale,
- enfin, le besoin de réservations pour les correspondances avec des transports en commun en esquisse, ou pour l'intermodalité avec le vélo, n'est pas pris en compte. C'est particulièrement regrettable quand la gare est à la jonction de plusieurs communes, car elles se rejettent ultérieurement la charge des emprises foncières, notamment pour les gares routières et les garages à vélos.

Quand le plan parcellaire s'appuie sur un dossier DUP indicatif et perfectible, on ne peut que s'interroger sur l'opportunité d'engager la procédure de cessibilité

On observera en plus qu'à l'heure où l'accès des PMR aux principales gares du réseau existant fait l'objet d'un schéma directeur d'accessibilité de plus de 2500 M€, incluant de nombreuses acquisitions foncières, le maître d'ouvrage de la ligne 15 Sud n'a rendu publique aucun plan fonctionnel, encore moins détaillé, des moyens de conformité de ses accès.

II Sites de maintenance et puits des tunneliers souffrent de la même insuffisance d'études probantes

Les deux sites de maintenance, celui de l'infrastructure à Vitry, et celui du matériel roulant à Champigny qui servira aussi au déploiement des voies de remisage, sont conçus pour répondre avec d'autres à l'ensemble des besoins du réseau de transport du Grand Paris. Or, le dossier de l'enquête publique DUP manque d'explications fonctionnelles sur le dimensionnement des sites tant à la mise en service de la ligne 15 sud qu'aux étapes ultérieures de constitution du réseau du Grand Paris. Il n'est donc pas possible d'apprécier l'utilité publique des parcelles identifiées dans la présente enquête.

On notera, s'agissant du site de maintenance et de remisage, une lacune : il n'est accessible que par l'extrémité Est de la ligne, au delà de la fourche de Champigny. Les rames pour s'y rendre devront obligatoirement rejoindre Noisy Champs, l'un des terminus de la ligne 15, et s'en retourner vers l'unique embranchement du site. Pourtant un deuxième embranchement rendant le site également accessible par l'Ouest est possible. Il a été étudié et rejeté trop vite pour d'obscurs motifs d'exploitation (pièce D p 38). Il offre pourtant un gisement d'économie d'exploitation d'autant plus considérable que la branche Champigny – Noisy Champs, hors rocade, n'appelle pas une fréquence aussi élevée que la branche poursuivant la rocade vers le Nord. .

Chaque puits de tunnelier, il y en aura 7, nécessite de larges emprises foncières pour assurer le montage, puis l'enlèvement de 2 millions de m3 de déblais au fur et à mesure de son avancement. Un autre puits accueille le tunnelier à la sortie pour y assurer son démontage. A certains endroits, le site qui sert au démontage d'un tunnelier sert aussi au montage du tunnelier du tronçon suivant, sachant que les différents tronçons seront creusés simultanément donc par des tunneliers différents.

Un schéma de principe de l'articulation de 7 tunneliers figure au dossier de la DUP (pièce D, p 113), mais pas dans celui de l'enquête parcellaire. Sur ce schéma, on compte 10 puits pour les 7 tunneliers. Les explications sont succinctes :

« Les éléments présentés ci-après ont été établis au stade des études préliminaires de la SGP. Ils pourront évoluer dans le cadre des études ultérieures d'Avant-Projet et de Projet.

Sept tunneliers sont utilisés pour la réalisation du tunnel. Dix puits sont aménagés sur l'ensemble de la ligne afin de permettre les entrées et les sorties de chacun des tunneliers.

[suivent la présentation du montage, du cheminement et du démontage des sept tunneliers, mais pas des puits eux-mêmes]

L'enjeu de la conception des puits est considérable. D'une part, elle participe à la synchronisation des travaux nécessaire à la tenue du délai de mise en service de la ligne. D'autre part, elle est conditionnée par le mode d'évacuation des déchets possible et décidé : route, fer ou fleuve. Là encore, le dossier DUP n'est qu'indicatif : à Clamart par exemple, le tunnelier sera installé dans une ancienne gare de marchandise en lisière de la ligne de Montparnasse à

Versailles Chantiers et au delà mais les discussions avec la SNCF ne sont pas encore assez avancées pour savoir quelle sera la part des déblais enlevés par fer. A Champigny elles n'ont pas commencé.

Aucune information supplémentaire ne figure au dossier de l'enquête parcellaire sur le fonctionnement des puits des tunneliers et l'enlèvement des déblais.

Enfin, autre manifestation de l'insuffisance de la préparation de l'enquête parcellaire, le sort des emprises des puits après évacuation de tous les déblais et démontage des tunneliers n'est pas défini. Tout juste sait-on que certains sites de puits abriteront à terme un puits d'aération, comme celui du tunnelier du premier tronçon Pont de Sèvres – Fort d 'Issy.

III Conclusion

L'AUT attend beaucoup de la rocade ligne 15. Elle estime toutefois que le maître d'ouvrage doit nettement mieux faire, ne serait-ce que pour limiter les temps d'accès de la rue aux quais et les temps de correspondance avec le réseau existant. Le retour sur investissement est garanti.

De plus, il ressort du dossier d'enquête publique DUP que le projet n'est ni assez figé ni assez complet pour justifier la délimitation précise des parcelles à exproprier. Etabli au stade des études préliminaires, insuffisamment mis à jour à la date de l'enquête publique DUP, qualifiant lui-même d'évolutives ses dispositions techniques, il n'apporte pas les éléments nécessaires à l'appréciation du besoin à satisfaire parcelle par parcelle.

Les notices explicatives des présents dossiers (un dossier par commune concernée) ne comblent en aucune façon les lacunes : composées à l'identique, elles ne traitent du besoin que dans la globalité du réseau de transport du Grand Paris.

L'AUT recommande donc de reporter les enquêtes parcellaires jusqu'à plus ample information.

Par délégation de la présidente Simone Bigorgne,
Daniel Mouranche, membre du bureau

Dossier d'enquête publique Ligne 15 sud – récapitulatif des défauts des gares

GARES	LOCALISATION			ACCÈS		INTERMODALITÉ	
	Intégration au réseau de TC contestable	Desserte insuffisante	Difficultés de réalisation	Besoins non satisfaits	Parcours malcommodes	Quais de correspondance éloignés	Besoins de réservations TC-vélos non satisfaits
Pont de Sèvres	- incompatible avec maillage de L10 - correspondance T2 réservée aux sportifs	Aucun habitant dans plus de la moitié du cercle des 500m	Zone A du PPRI – quais collés à la Seine	Il manque un 3 ^e accès en bord de Seine aval	Bâtiment gare à 150 m des quais de la ligne 15	-gare routière : 200 m - métro L 9 : 250 m - T2 : 700 m	BHNS ou TCSP de desserte de l'Ile Seguin ignoré
Issy RER	- interstation de 2300m trop longue - incertitudes sur le futur maillage L12	Beaucoup moins d'emplois que Issy Val de Seine, gare du RER C et du T2	Local télécom à déménager Collecteur SIAPP à contourner	Il manque un accès à chaque extrémité des quais (corrigé côté est dans l'enquête parcellaire?)	Eloignement des gares L 15 et RER C (plus de 100 m)	RER C : 200 m	(RAS pour prolongement L 12 et TAC hyp 1)
Fort d'Issy-Vanves-Clamart				Il manque un accès par l'ouest de Malakoff, à la ligne 15 comme à la ligne SNCF	Doublonnage inutile des gares L15 et SNCF. Pas de liaison directe		- SGP ignore TAC hyp 2 - gare routière et parking vélos : chq ville comptera sur les 3 autres. Refus de la SGP d'acquiescer
Chatillon-Montrouge	interstation de 2200m trop longue		Quais à 36 m de profondeur	Il manque un accès à chaque extrémité des quais (la profondeur est un handicap)	- Doublonnage inutile des gares L15 et L13. - 36 m de descente sans compensation de trajets	- T6 à 150 m - dénivelé de 45 m avec quais L13 !	Extension gare routière impossible
Bagneux			Quais à 38 m de profondeur	Il manque un accès à chaque extrémité des quais (la profondeur est un handicap)	-Doublonnage des deux gares nouvelles L15 et L4-36 m de descente sans compensation de trajet		Gare routière nécessaire. Aurait dû être réservée avant tensions foncières

Arcueil -Cachan				Il manque un accès à chaque extrémité des quais	Dans ce grand pôle, l'accès L15 unique sera souvent saturé		Parking vélo à créer. Aurait dû être réservée avant tensions foncières
Villejuif-IGR			Profondeur 51 m		51 m de descente sans compensation de trajet (utile côté IGR)		
Villejuif-L Aragon					30 m de descente sans compensation de trajet (utile côté ouest)		Gare routière à créer. Aurait dû être réservée avant tensions foncières
Vitry centre				Il manque un accès à chaque extrémité			
Les Ardoines				Il manque un accès à l'extrémité ouest,			Le RER C a besoin de 2 quais en plus : ils ne sont pas prévus.
Le Vert des Maisons			Le non bâti est trop exigü pour le 3° quai nécessaire aux Transiliens en correspondance	Il manque un accès à chaque extrémité, surtout côté Alfortville.	-36 m de descente sans compensation de trajet (utile des deux côté) -engorgements futurs sans solution		- Gare routière non réservée alors qu'elle est très difficile à créer. Idem parking vélos -2° phase non réservée
réteil l'Echat				Il manque un accès sud (gare routière)			
St Maur- Créteil	interstation 2300m			Il manque un accès à l'extrémité nord			
Champigny centre	- interstation 3100 - la continuité des circulations ferrées vers Val de Fontenay est impérative				Deux gares nouvelles pour GPE : surcoût et confusion pour les usagers.		Gare routière à créer. Aurait dû être réservée avant tensions foncières

Bry-Villiers- Champigny	<ul style="list-style-type: none"> - interstation 2300m - n'est plus une rocade - double le RER E et lui impose une nouvelle gare 			Il manque un accès à l'extrémité ouest	-Doublonnage des deux gares nouvelles SGP et RFF. Réalisations non synchronisées		
Noisy- Champs	<ul style="list-style-type: none"> - trafic beaucoup plus faible - attractivité L15 réduite par interstation de 5500 m 	Densification non assurée : trafic pourrait rester très faible		L'étude d'une gare unique manque	Deux gares nouvelles pour GPE : surcoût et confusion pour les usagers		