

Novembre 2013

## Avis sur la ligne rouge 15 sud du Grand Paris Express soumise à enquête publique

L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France souhaite faire part de ses principales observations relatives à ce projet de transport de grande ampleur.

L'AUT 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.

### Tracé et caractéristiques principales

L'AUT approuve le choix d'un métro automatique sur fer, de gabarit large alimenté par caténaires et avec des stations d'environ 110m de long.

Il serait utile de permettre à terme une éventuelle interopérabilité avec le réseau existant RER et Transilien. A cet effet, il importe d'éviter de créer un nouveau standard technique, différent de celui des RER et des Transilien, mais au contraire de s'en rapprocher autant que possible. Nous souhaitons donc que soient étudiées les contraintes que représenterait le choix de la conduite à gauche, de quais hauts de 0,92m et d'un gabarit compatible avec les RER franciliens avant toute décision définitive sur l'infrastructure.

A l'Est, le tracé jusqu'à Noisy-Champs est justifié par le positionnement du SMR et l'effet de décharge sur le RER A. Toutefois l'AUT demande que soit absolument préservée à Champigny Centre la possibilité de desservir ultérieurement Val-de-Fontenay depuis les Hauts-de-Seine sans rupture de charge. L'AUT regrette que la préservation de cette **interopérabilité à Champigny** n'apparaisse pas clairement dans le dossier d'enquête. De plus nous demandons qu'à **Noisy-Champs** soit préservée la possibilité d'exploiter cette gare comme le terminus est de la ligne 15 ou comme une gare de passage de trains venant de la ligne 16 et continuant vers Champigny-Centre. Il convient aussi de réserver la place pour un terminus futur de la ligne 11 avec une bonne intermodalité.

A l'Ouest, l'AUT regrette que le tracé s'arrête à Pont de Sèvres alors qu'une connexion à Saint-Cloud permettrait un accès vers La Défense. En effet, l'AUT constate que la correspondance avec le tramway T2 à Pont de Sèvres est mal commode et que, celui-ci étant déjà saturé, il ne pourra pas supporter un afflux massif d'usagers supplémentaires. Par ailleurs, certaines associations locales membres de l'AUT considèrent qu'un tracé par Issy Val-de-Seine avec un maillage ultérieur avec la ligne 10 du métro aurait été préférable.

Au niveau des gares, l'AUT souhaite qu'elles ne soient pas conçues comme des éléments de prestige mais soient garantes d'un bon fonctionnement du réseau et permettent des **correspondances aisées**. La création de nouveaux bâtiments voyageurs pour la ligne 15 devra être évitée au maximum quand il en existe déjà un qui peut être adapté s'il y a lieu.

Même si tout ne relève pas de la maîtrise d'ouvrage de la SGP, il est regrettable que le dossier n'apporte pas davantage de précisions sur la qualité des correspondances, que ce soit avec les modes lourds (métro, RER), les bus ou les stationnements vélos et voitures. Pourtant, elles sont essentielles pour les usagers et la réalisation de l'objectif de transfert modal. De plus, l'AUT souhaite que soit étudiée la création d'accès secondaires chaque fois que cela serait pertinent pour mieux répartir les flux piétons et mieux desservir le quartier.

Nous attirons l'attention de la commission sur les lourdes problématiques afférentes à 2 gares en particulier :

**Gare du Vert de Maisons:** Le choix de cette gare pose problème pour en faire une gare de correspondance digne de ce nom, comme le souligne l'avis de l'association SADUR, membre de l'AUT :

- le modeste quai central du RER D et ses escaliers d'accès risquent d'être rapidement saturés, générant inconfort et danger pour les usagers,
- la création de quais pour les voies M afin de permettre une desserte par les trains de la ligne R et de futures missions supplémentaires du RER D est indispensable, comme le souligne l'avis du Conseil Général de Seine-et-Marne. Vu l'exiguïté des lieux, leur réalisation nécessitera probablement l'expropriation et la destruction des constructions existantes en bordure de la voie ferrée, avec des risques importants de surcoûts et d'oppositions locales, **non mentionnés dans le dossier d'enquête publique.**
- les voiries à proximité ne sont pas adaptées à la circulation des bus, donc ceux-ci resteront éloignés de la gare comme actuellement.

Nous demandons donc que soit réétudiée la localisation de cette gare afin de permettre des correspondances dans de bonnes conditions. Il est possible d'utiliser l'emplacement d'une gare de marchandises désaffectée plus au nord où pourrait être construite une véritable gare multimodale.

**Gare de Bry Villiers Champigny :** Cet emplacement a l'avantage de disposer de foncier libre, mais ce choix nécessite la construction d'une gare sur le RER E qui est non financée à ce jour. Or cette correspondance avec le RER et la ligne P du Transilien est absolument nécessaire pour faire le lien avec la Seine-et-Marne d'une part, la proche banlieue Est, d'autre part. L'AUT demande des garanties sur la **réalisation concomitante de la gare RER E** et de la ligne 15, ou à défaut le déplacement de la gare GPE.

Plus généralement, en termes de **financements**, l'AUT constate que des aspects essentiels pour la qualité des correspondances ne sont pas clairement financés à ce jour :

- les travaux d'adaptation des gares existantes (ex : élargissements des quais et/ou des accès)
- les travaux nécessaires pour permettre les modifications de desserte des lignes radiales décidées en conséquence de la création de la ligne 15
- les travaux d'intermodalité au voisinage immédiat de la gare GPE : parvis, gares routières, stationnements vélos, déposes-minute, etc...

L'AUT demande à l'Etat, à la SGP, au STIF et à la Région de définir un plan de financement précis sur ces items.

### **Remarques complémentaires relatives à certaines gares**

#### **Champigny centre (M15 est)**

L'AUT demande que le positionnement et les infrastructures de la station objet de cette enquête publique soient compatibles avec des circulations ferrées vers Val de Fontenay, ne serait-ce que pour des raisons de rapatriement vers le SMR de train en panne sur les sections Nord et Est de la future M15.

## **Les Ardoines RER C**

Le positionnement de la gare GPE vis-à-vis du RER C est satisfaisant. Néanmoins la gare actuelle du RER C devra être modernisée, en particulier ses quais devront être élargis. La desserte du RER C devra être renforcée tout en minimisant l'impact sur les temps de parcours vers/depuis Paris. La possibilité de créer des quais sur les voies centrales doit être préservée afin d'y arrêter d'autres RER C voire des TER Centre.

A défaut de quais sur les voies centrales, l'implantation de deux voies supplémentaires latérales à quai constituant un alternat permettrait à un plus grand nombre de RER C et aux TER Centre de desservir la gare des Ardoines. Ces deux voies supplémentaires pourraient ultérieurement être prolongées jusqu'à Paris et Choisy-le-Roi, constituant la première phase du sextuplement envisagé de Paris à Juvisy.

## **Villejuif IGR**

Cette gare « la plus profonde de France » nous inquiète du point de vue de sa capacité à assurer un accès rapide et fiable depuis / vers la surface pour un volume d'usagers important. Comment seront gérées les défaillances des équipements type ascenseurs ou escalators ?

## **Arcueil-Cachan RER B**

Le positionnement de la gare GPE est bien adapté. Cependant, il est nécessaire de diversifier les accès depuis les quartiers environnants et de garantir la fluidité des échanges GPE / RER B tout en désaturant au préalable les accès RER B / voirie. Les circulations verticales de correspondance GPE / RER B situées rue de la Coopérative apparaissent comme très contraintes si cette rue est maintenue en état. Par ailleurs, il convient également de préserver de la place à proximité pour de futures lignes de bus en terminus.

## **Bagneux M4**

Les lignes 4 et 15 sud seront en correspondance à Bagneux. La station de l'une et la gare de l'autre ont été conçues en parallèle. Les échéances de mise en service sont proches. Pourtant il est prévu deux bâtiments qui seraient séparés par une rue. Nous demandons un bâtiment voyageurs unique SGP / RATP permettant d'accéder à la future gare routière sans voirie à traverser.

## **Chatillon – Montrouge M13**

L'insertion de cette station se fait dans un environnement très contraint. Nous sommes inquiets de la préservation du fonctionnement de la gare routière pendant et après travaux alors que celle-ci est essentielle pour la desserte de nombreuses communes voisines.

## **Fort d'Issy Vanves Clamart (Transilien N)**

Le positionnement de la gare ligne 15 est bon, la distance quai à quai est courte, mais le bâtiment gare existant est doublonné tandis que l'accès côté Malakoff à la ligne N reste très long. L'AUT souhaite que soit étudiée l'optimisation de la gare de Fort d'Issy-Vanves-Clamart avec un seul bâtiment et un accès court aux voies SNCF depuis Malakoff. En termes de desserte, l'offre actuelle de la ligne N (un train par quart d'heure et par sens) n'est pas adaptée à des correspondances avec GPE, encore plus en heure de pointe où il s'agit de la courte navette Montparnasse / Sèvres RG. L'AUT souhaite que soit étudié l'arrêt de trains supplémentaires de la ligne N en gare de Clamart à l'horizon de réalisation de la ligne 15 sud.

## **Issy RER C**

L'AUT regrette que la correspondance GPE / RER C nécessite un long cheminement souterrain. De plus, la correspondance avec la ligne 12 du métro nécessite un prolongement de celle-ci. Il est évoqué mais n'a aucun horizon de réalisation.

## **Pont de Sèvres M9**

L'AUT regrette que le positionnement retenu aboutisse à des correspondances peu performantes avec la ligne 9 du métro, les nombreux bus de la gare routière, et plus encore avec le tramway T2, sans pour autant offrir une desserte locale très satisfaisante puisque la moitié de son cercle d'attraction à 500 m est sur la Seine et concerne peu d'habitants.

### **Gestion de la phase travaux**

L'AUT attire l'attention de la SGP sur les effets que pourraient avoir ses travaux sur le fonctionnement des lignes existantes. Il est indispensable de limiter le plus possible les périodes d'interruption de trafic et les limitations temporaires de vitesse qui découleraient de ses travaux. Il ne serait pas acceptable d'imposer plusieurs mois de ralentissements à une ligne RER ou Transilien dont le fonctionnement est déjà dégradé.

De plus, l'AUT déplore que, au-delà des grands principes affichés, l'évacuation des déblais ne sera probablement pas du tout effectuée par voie ferrée, faute de carrière équipée pour recevoir ces déblais par de tels moyens.

\* \* \*