

Avis de l'association sur le Projet de ligne rouge 15 sud du réseau Grand Paris Express

SaDur, association des usagers du RER D, est directement concernée par l'enquête publique portant sur la ligne rouge 15 sud, en raison de la correspondance à créer entre cette ligne et la ligne D à la gare du Vert de Maisons.

Le choix de cette gare de correspondance a été fait conjointement par la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage du projet, et les collectivités locales (conseil général, villes). Il est maintenant nécessaire de voir comment faire que cette gare de correspondance fonctionne aussi bien que possible.

Gérer les flux

A l'ouverture de la ligne, cette gare supportera conjointement 3 flux distincts:

1. le flux existant entre le réseau SNCF et l'extérieur
2. le flux nouveau entre la ligne 15 et l'extérieur
3. le flux nouveau entre le réseau SNCF et la ligne 15

1. le flux existant entre réseau SNCF et l'extérieur

Cette gare a été initialement conçue comme une gare complémentaire à la gare centrale Maisons-Alfort - Alfortville, pratiquement dédiée à la desserte des quartiers sud des 2 villes, soit Liberté - Vert de Maisons côté est et Grand Ensemble - Ile St Pierre côté ouest.

Cette gare n'assure pratiquement aucun rabattement sur les autres quartiers de la ville.

- Elle se trouve en effet sur 2 voies de largeur réduite, toutes deux à sens unique, l'avenue de la Liberté côté Maisons-Alfort et la rue de Naples côté Alfortville. Aucune liaison routière n'existe entre les 2 côtés, le franchissement le plus proche se situant au niveau des boulevards Gallieni et Carnot, 800 mètres au nord.
- Les liaisons bus sont elles aussi réduites puisqu'on ne trouve que 2 lignes RATP nord-sud à une distance de 300 à 400 m, la ligne 181 (Maisons-Alfort-Ecole Vétérinaire - Créteil-La Gaité) côté Maisons-Alfort et la ligne 103 (Maisons-Alfort-Ecole Vétérinaire - Rungis Marché International) côté Alfortville.

Vu sa vocation essentiellement locale, elle dispose essentiellement d'un quai central desservant les voies RER D 1bis et 2bis, doté d'un accès principal au nord et d'un accès secondaire à dimensions réduites au sud.

La desserte simultanée par 2 trains de sens opposé est aujourd'hui de nature à créer une retenue au niveau de cet accès principal. La probabilité en est cependant réduite aujourd'hui avec une desserte de 1 train par quart d'heure et par sens.

2. le flux nouveau entre la ligne 15 et l'extérieur

Le projet propose au moins dans un premier temps la construction d'un accès de type bouche de métro + émergence ascenseur sur le parvis actuel de la gare côté Maisons-Alfort. Cela doit permettre d'accéder par une série d'escaliers (dont certains mécanisés) à une profondeur de 36 m. Il faudra donc compter plusieurs minutes pour effectuer le trajet entre quais et voirie.

Les Alfortvillais devront nécessairement utiliser le passage souterrain nord de la gare actuelle puisque aucune autre sortie n'est prévue côté Alfortville. On risque d'arriver à une saturation de ce souterrain, envisagée par le maître d'ouvrage puisqu'une seconde sortie pourrait être construite à l'avenir.

Mais cette seconde sortie risque d'avoir le même inconvénient que la première, à savoir une sortie directe sur la voirie. Le "parvis" actuel de la gare côté Alfortville est constitué par la chaussée du carrefour entre les rues de Naples et Petrograd. Une augmentation du trafic piétons pourrait rendre la situation plus délicate qu'aujourd'hui.

3. le flux nouveau entre le réseau SNCF et la ligne 15

Le maître d'ouvrage indique que 80 % du trafic entrant sur la ligne 15 en cette gare viendra du réseau SNCF (ce qui confirme la quasi-absence de rôle de desserte locale de cette gare à part pour les 2 quartiers de part et d'autre atteignables à pied).

Vu l'importance du flux, le projet prévoit la construction d'un cheminement nouveau entre le quai actuel (avec 2 trémies de part et d'autre) et le niveau -1 de la gare de la ligne 15.

Il sera nécessaire de s'assurer que l'emprise des 2 trémies en milieu de quai ne gênera pas les flux de voyageurs entrant dans la gare ou en sortant vers l'extérieur.

Anticiper l'augmentation de la demande

Il faut tenir compte dans l'évaluation des flux attendus de l'augmentation à prévoir de la desserte de la gare: cette desserte est aujourd'hui de 1 train par quart d'heure et par sens (contre 3 en gare de Maisons-Alfort - Alfortville).

La gare devenant une gare de correspondance, les trains à s'y arrêter seront plus nombreux: on peut imaginer arriver à 4 par quart d'heure (puisque c'était déjà ce chiffre qui avait initialement été retenu pour Créteil-Pompadour, qui n'offre que 3 correspondances bus et aucune correspondance métro). Dès lors, l'attrait de cette gare recommencera à croître et des usagers qui l'avaient abandonné lorsqu'en 2008 la gare centrale a été desservie plus fréquemment pourraient alors y transiter à nouveau.

D'environ 7000 montants par jour au début de la décennie 2010, la gare RER pourrait à la faveur d'une augmentation des dessertes et de quelques projets à proximité comme Gizeh atteindre 10000 voyageurs 10 ans plus tard.

Il est donc nécessaire d'anticiper ce que seront alors les flux, notamment en tenant compte de cette tendance à la hausse dans le dimensionnement des cheminements : accès au quai RER, traversée du souterrain existant.

Desservir la gare

La desserte bus ne pourra guère être améliorée, et en tout cas rapprochée, vu la largeur de l'avenue de la Liberté et de la rue de Naples.

On peut donc s'attendre à voir s'établir un flux d'automobilistes venant faire de la dépose-minute le matin, et de la prise en charge le soir.

C'est déjà, alors que sa desserte est nettement meilleure, ce qui se passe matin et soir à la gare centrale RER, en particulier sur la voie de desserte des stationnements de la place Jean Moulin, où la circulation des piétons est certains soirs très difficile voire dangereuse.

Si la même situation se reproduit au Vert de Maisons, ce seront les 2 voies desservant la gare qui seront saturées aux heures de pointe. On retrouvera donc, là aussi, un problème pour la sécurité des cheminements piétons.

Il restera, pour les adeptes, le recours au 2 roues, motorisé ou non. Il est impératif de prévoir des parcs de stationnement de caractéristiques et de dimensions adaptées des 2 côtés des voies SNCF. Le rétablissement d'un parc vélos devrait être possible sur le parvis côté Maisons-Alfort, il faudra créer un autre emplacement pour un parc motos (pour éviter d'avoir des 2RM qui traversent le parvis). Il restera à trouver quelque chose côté Alfortville, en évitant de devoir aller soit sur le cours Beethoven, soit au niveau du souterrain sud.

Prévoir le futur proche

L'intérêt pour cette ligne 15 et une éventuelle correspondance ne saurait être réservé à certains utilisateurs du réseau SNCF Paris – Sud-Est régional.

Dans les années 2020, Transilien projette de ne garder dans la ligne D du RER que les branches Melun par Combs-la-Ville et Corbeil-Essonnes par Evry-Centre. La desserte Malesherbes par Ris-Orangis et Corbeil-Essonnes pourrait être sortie de la ligne D pour avoir un statut équivalent à celui de la ligne R. Cela signifie que cette branche comme les dessertes Montargis et Montereau utiliseront les voies 1M et 2M en traversant la gare.

On sait déjà (délibération n° CG-2013/10/18-3/01 du 18 octobre 2013) que le Conseil Général de Seine-et-Marne a demandé qu'une correspondance soit prévue entre la ligne R actuelle et la ligne 15. Si le projet de restructuration de la ligne D se passe comme planifié par Transilien SNCF, le Conseil Général de l'Essonne ne manquera pas d'émettre une demande similaire pour la branche Malesherbes. Certains trains devront donc pouvoir desservir la gare, et ce dans les 2 sens. Or il n'existe aujourd'hui qu'un quai très étroit sur la voie 2M et rien sur la voie 1M : la desserte ne peut donc être effectuée aujourd'hui.

Il apparaît nécessaire de programmer cette desserte en mettant dès aujourd'hui en place les aménagements qui lui seront nécessaires : 2 quais correctement dimensionnés, voire 2 voies supplémentaires permettant le dépassement des trains à l'arrêt par des trains directs (Intercités

Nevers, Clermont, TER Auxerre, Dijon, trains haut-le-pied) sauf à réduire sensiblement la capacité des voies M qui restent les seules avec une réserve de capacité sur ce secteur, accès depuis la ligne 15, accès depuis la voirie des 2 côtés.

Conclusion

Notre association avait, lors des débats publics de 2010-2011 (cahier d'acteur n°113), souligné les risques de choisir l'une ou l'autre des 2 gares desservant aujourd'hui Maisons-Alfort et Alfortville en raison de leur exigüité et du manque d'évolutivité qui en résulte. Un autre choix a été fait par la SGP et les élus de ce territoire, celui de la gare du Vert-de-Maisons.

Vu la trame viaire et le bâti existants, le projet actuel présente une solution minimale :

- qui limite en termes de flux les échanges entre la ligne 15 et la ligne D
- qui ne prend pas en compte l'hypothèse d'échanges entre la ligne 15 et la ligne R (éventuellement élargie à la desserte de la branche Vallée de la ligne D) puisque cette hypothèse est juste mentionnée dans le texte sans être développée en termes d'aménagements à réaliser
- qui assure un service plus que minimum en termes d'échanges avec les villes censées être desservies par cette gare.
-

Cet aménagement aboutira à une correspondance peu pratique, peu attractive, limitée avec malgré tout un risque de saturation de tout l'ensemble assez rapide.

Il est désormais impératif de faire de cette gare de desserte locale un pôle de correspondance

- **doté des facilités d'intermodalité défendues par le STIF et la Région Ile de France d'une part**
- **conforme aux standards de gares que s'est fixés le Maître d'Ouvrage (règles d'aménagement des gares définies dans le dossier d'enquête publique, pièce C pages 29 et suivantes) d'autre part.**

Novembre 2013