

Préfecture de la Région Ile-de-France
DRIEA – UT75
Pôle urbanisme d'utilité publique
A l'attention de Monsieur Jean-Pierre CHAULET
Président de la commission d'enquête
de la Ligne Rouge – 15 Sud du GPE
5, rue Leblanc
75015 PARIS

Paris, le 24 OCT. 2013

N/Réf. : TN-IDEV N° 0081

Objet : Avis SNCF sur le dossier d'Enquête publique.

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Le premier tronçon de Grand Paris Express (ligne 15 arc sud entre Pont-de-Sèvres et Noisy-Champs) est soumis à la procédure d'enquête publique.

SNCF est persuadé de l'intérêt majeur que ce projet représente pour l'amélioration et la dynamisation des transports publics en Ile-de-France, en satisfaisant la forte augmentation de la mobilité et en privilégiant les modes de transport collectifs dans le futur. Dans ce contexte, SNCF rappelle que le principe de l'interconnexion entre le Grand Paris Express et les lignes du Transilien, notamment les RER, circulant sur le réseau ferré national (RFN), doit être au cœur de la constitution d'un grand réseau maillé de transports collectifs en Ile-de-France, pour répondre aux nouveaux besoins de mobilité des voyageurs.

Cela étant, SNCF a pris connaissance du dossier d'enquête publique et estime nécessaire de vous faire part, comme il a eu l'occasion d'en informer la Société du Grand Paris et le STIF, de ses remarques concernant la connexion du GPE avec le réseau existant et les conditions de réalisation du projet.

Le trafic prévu pour l'ensemble du réseau GPE à l'horizon 2035 est estimé entre 300.000 et 350.000 voyageurs à l'heure de pointe du matin, ce qui correspond à une fréquentation journalière comprise entre 2 et 2,5 millions de voyages en semaine. Une très grande majorité du trafic du GPE proviendrait du réseau TC existant. La fluidité des correspondances et la bonne exploitabilité ferroviaire constituent donc des enjeux forts tant pour le GPE que pour le réseau ferré national et doivent être examinées précisément.

Il est à noter que le dossier d'enquête publique ne prend pas en compte les conséquences, sur les infrastructures ferroviaires et sur les emprises foncières, des modifications de dessertes induites par la création du GPE, et notamment par la nécessité de nouveaux arrêts de trains tels que prévus par l'Autorité Organisatrice pour assurer, en sécurité, l'écoulement de l'augmentation des trafics générée par le GPE.

Par exemple au Vert de Maisons :

- A ce jour on n'a pas de garantie que les infrastructures ferroviaires existantes permettent de réaliser le nombre d'arrêts de trains envisagés pour assurer les correspondances entre la ligne D du RER et le GPE ;
- la bonne gestion des trains de la ligne D du RER suppose, afin de garantir une desserte maximale du Vert de Maisons en situations nominale et dégradée, de disposer d'installations de retournement¹ entre Maisons-Alfort et Le Vert de Maisons ;
- l'arrêt des trains de la ligne R (trains qui circulent au milieu d'autres missions rapides : Paris – Nevers / Clermont Ferrand, TER Bourgogne, ...) nécessiterait la création de deux quais sur cette ligne, création qui aurait un impact urbain important en augmentant l'emprise foncière de la gare au détriment du bâti du quartier alentour ;
- les infrastructures de la gare ne sont pas dimensionnées pour que la gestion des flux de voyageurs puisse être, dans certaines hypothèses, assurée dans des conditions de sécurité satisfaisante.

Des sujets de même nature (adaptation et développement des installations ferroviaires) se posent dans la quasi-totalité des gares d'interconnexion (Les Ardoines, Clamart, ...).

Une harmonisation entre tous les partenaires (STIF, SGP, opérateurs) des estimations de l'évolution des trafics et des flux dans les gares existantes a été effectuée sous l'égide du STIF. Cette vision partagée va permettre d'étudier et de programmer l'adaptation du réseau et des gares existantes aussi bien en termes de desserte et d'infrastructure que d'espaces pour les voyageurs, et débouchera ainsi sur une actualisation des schémas directeurs d'évolution des lignes C et D du RER.

L'évolution des dessertes sur les lignes existantes va nécessiter de revoir le dimensionnement du parc de matériel roulant.

Toutes ces adaptations lourdes du réseau et du parc existants vont avoir des coûts qui, dans leur très grande majorité, ne sont pas pris en compte dans le dossier d'enquête publique. Une vision plus globale du projet intégrant ses impacts sur le RFN nous semble donc nécessaire.

Le même raisonnement vaut pour la dimension socio-économique du projet présenté dans le dossier d'enquête publique. Les augmentations de coût d'exploitation sur le RFN et les augmentations des temps de parcours sur le réseau existant dues aux arrêts supplémentaires des trains ne paraissent pas prises en compte.

En revanche, les bénéfices liés au maillage (gains de temps, report modal), rendus possibles par les aménagements sur le RFN, sont bien pris en compte. Plus généralement, les effets économiques prévus dans les contrats de développement territorial, par exemple de création d'emplois supplémentaires ou de gains de productivité grâce à l'amélioration des transports publics, sont bien comptés au titre du GPE. Il s'avère cependant que parallèlement à la construction du GPE, divers grands projets ferroviaires seront progressivement mis en service, qui contribueront également aux effets économiques. Il conviendrait dès lors que ces effets soient répartis entre tous les projets en Ile-de-France.

¹ voie de retournement : voie permettant de créer un terminus intermédiaire en cas de circulation perturbée.

Il conviendrait également, entre opérateurs du RFN et du GPE et décideurs publics, de travailler sur une planification des travaux qui évite une concomitance entre ceux du GPE et ceux déjà prévus sur le RFN, quand celle-ci nuit à la bonne réalisation des projets.

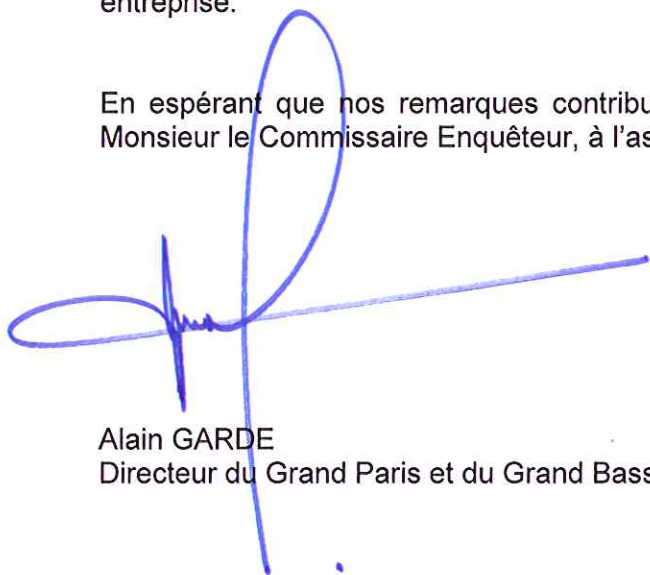
Le dossier d'enquête publique comporte une étude concernant la compatibilité du chantier du GPE avec les aménagements connexes aux projets TGV « Bretagne Pays de la Loire » (BPL) et « Sud Europe Atlantique » (SEA) qui touchent tout le secteur de Clamart à Paris Montparnasse. Cette étude avait été réalisée sur une hypothèse de réalisation en 2017 du GPE. La simultanéité des projets engendrait des contraintes de réalisation sur Clamart qui ne permettaient pas de répondre de façon satisfaisante ni en termes d'interception de voies du RFN pour réaliser la gare du GPE, ni en termes de capacité à évacuer par voie ferroviaire les déblais des travaux du GPE, comme cela est demandé par la SGP et les élus locaux. Le planning de réalisation de la ligne 15 qui apparaît dans le dossier d'enquête publique, et qui prévoit une réalisation de la ligne 15 en 2020, est de nature à modifier sensiblement la situation.

Le travail concerté entre les opérateurs du RFN et du GPE et les décideurs publics devra de plus s'assurer que les modes opératoires retenus pour les travaux du GPE permettent un maintien des circulations sur le RFN à un niveau acceptable par les usagers.

En ce qui concerne l'évacuation des déblais par voie ferroviaire, la réalisation d'une véritable installation embranchée en gare de Clamart, dont la faisabilité technique est avérée, permettrait de répondre favorablement à la demande, sans interface avec le fonctionnement de la gare Montparnasse et de son avant-gare qui s'étend sur Chatillon – Montrouge. Cette solution à ce jour n'a pas été retenue du fait de son coût directement imputable au GPE (10 à 12 M€), et il lui a été préféré une solution péjorant sensiblement les conditions d'exploitation du secteur de Montparnasse, certes moins onéreuse en coût direct (2 M€) mais qui ne répond que très partiellement à la demande (1 train jour au lieu de 3) et qui ne prend pas en compte les coûts induits liés aux conséquences sur l'exploitation.

Enfin, SNCF se félicite du choix fait par la SGP en faveur de l'implantation de la gare GPE des Ardoines à l'ouest du faisceau ferré, implantation qui assure une correspondance efficace avec la ligne C du RER sans impacts sur les installations du technicentre, stratégiques pour notre entreprise.

En espérant que nos remarques contribueront à éclairer votre réflexion, je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, à l'assurance de ma considération distinguée.



Alain GARDE
Directeur du Grand Paris et du Grand Bassin Parisien