

Question à la SGP sur les gares du Mont Valérien de la ligne 15 Ouest

Je reprends ma question posée hier à la réunion du théâtre André Malraux, car les réponses de M. Yvin et du chef de projet ne me satisfont pas. Ma question ne concerne pas l'intermodalité, ni la sécurité mais la préparation de la définition des gares.

Plus précisément la préparation de la définition des cheminements des quais vers la surface.

Les coupes des gares présentées hier n'en montrent qu'une, avec en surface, deux accès pour la gare de Rueil, assez proches l'un de l'autre et un seul à La Boule.

Or, avec des quais de 108m et des profondeurs de 25 m, l'usager pourrait gagner jusqu'à 180 m de marche à pied si des escaliers mécaniques étaient installés en linéaire, depuis chaque extrémité du quai vers la rue 70 m plus loin. C'est à dire 2 à 3 mn de marche et même plus pour les personnes à mobilité réduite.

Les bus pourraient desservir la gare, les cyclistes déposer leur vélo, en plusieurs points jusqu'à 150 m du bâtiment gare, générant là encore un gain de temps pour les usagers mais aussi réduisant les embouteillages que beaucoup d'intervenants d'hier soir ont dit craindre. Les personnes en situation de handicap y trouveraient elles aussi leur compte, si des ascenseurs étaient installés à chaque extrémité de quai, car il serait plus facile de leur réserver des parkings rapprochés que près du bâtiment gare.

Rappelons que les usagers ont bénéficié d'un gain spectaculaire quand la sortie Préfecture a été construite à l'extrémité ouest de la gare du RER A Nanterre Préfecture. Certes les quais de 225 m, contre 108, l'ont rendu plus remarquable, mais la profondeur de la station n'a pas été mise à profit pour réaliser un cheminement oblique des escaliers mécaniques qui aurait raccourci les distances encore d'une cinquantaine de mètres. Il est vrai que cette nouvelle entrée a été réalisée plus de 30 ans après la construction de la gare ...

La question est la suivante : quelle études technico-économiques ont été faites, ou restent à faire, avant de figer les accès des gares ?

J'en vois deux branches :

- les prévisions de trafic des gares (ou de transfert modal) en fonction du temps pour y accéder à pied ou par un autre mode de transport, avec des cartes isochrones tracées selon différents scénarios des accès,
- le taux de rendement des investissements supplémentaires nécessaires compte tenu du temps gagné par les usagers et du gain de fluidité de circulation.

Permettez-moi une dernière observation : les gares de Rueil Mont Valérien et Nanterre La Boule sont écartées de 1800 m, de sorte que les cercles de desserte de 800 m (soit 12-15mn à pied) tracés autour d'un accès unique ne se coupent pas : il reste 200 m de ligne autour desquels les habitants devront parcourir plus de 800 m pour accéder à la gare la plus proche. La réalisation d'accès avancés aux extrémités des quais permettrait de réduire cet espace résiduel à presque zéro.

Le 26 juin 2014

Daniel Mouranche
AUT Fnaut Ile de France