

ENQUETE PUBLIQUE SUR LE REAMENAGEMENT DU POLE GARE DE VAL-DE-FONTENAY

**AVIS DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS
FNAUT ÎLE-DE-FRANCE
Mai 2021**

L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Île-de-France constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

La FNAUT regroupe plus de 150 associations locales qui militent pour la défense des usagers des transports, le développement des transports publics, la réduction de la place de la voiture individuelle en ville et le transfert modal (voyageurs et marchandises) vers les systèmes les plus respectueux de l'environnement.

L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France approuve globalement les objectifs définis dans les documents soumis au public pour le réaménagement du pôle gare de Val-de-Fontenay.

Cependant, nous souhaitons attirer l'attention de Madame la Commissaire-enquêtrice sur deux points capitaux pour le bon fonctionnement du pôle

- à propos de la gare routière,
- à propos des stations des lignes 15 du Grand Paris Express et 1 du métro.

A PROPOS DE LA GARE ROUTIERE

Rappel de la concertation publique de 2017

La concertation publique de 2017 basée sur le DOCP (Document d'Objectifs et de Caractéristiques Principales) du projet posait la question de la localisation de la gare routière. Les trois hypothèses retenues reposaient sur le réseau de bus connu à l'époque.

- implantation unique à l'Ouest du pôle, similaire à la situation actuelle ;
- implantation unique côté Nord-Est où serait transférée la gare routière actuelle ;
- dédoublement et implantation à la fois côtés Ouest et Nord-Est en fonction de l'itinéraire des lignes de bus.

A noter que le bilan de la concertation adopté au conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités le 28 juin 2017 retenait que « beaucoup de participants voyaient un intérêt à dédoubler la gare routière à l'est et à l'ouest de Val-de-Fontenay.»

Or, à la lecture des documents de l'Enquête Publique soumis au public, nous constatons « que le pôle bus resterait majoritairement à l'Ouest à l'instar de la situation actuelle ».

Evolutions non prises en compte lors de la concertation de 2017

Modes lourds

Le positionnement excentré vers l'Est du terminus du T1 (avenue de Lattre de Tassigny) qui était jusqu'à présent considéré comme provisoire est devenu définitif, accentuant encore plus le déplacement du centre de gravité du pôle intermodal de Val-de-Fontenay vers l'Est.

Réseau de bus

Depuis 2017, quatre évolutions majeures susceptibles d'impacter le choix de la localisation de la gare routière sont apparus :

- Le projet de TCSP « Bus des Bords de Marne » qui a fait l'objet d'un DOCP et d'une concertation publique en 2021. Cette ligne, dont le terminus sera à Val-de-Fontenay, se situera intégralement à l'Est de Val-de-Fontenay et sera assurée par des bus articulés nécessitant des dégagements importants à son terminus.
- Dans le cadre du remodelage du réseau de bus de l'Est parisien suite à la mise en service de la ligne 11 du métro à Rosny-Bois-Perrier en 2023 et du tram T1, la ligne de bus 145 (Porte de Pantin – Cimetière de Villemomble) sera réorientée et son nouveau terminus sera fixé à Val-de-Fontenay où elle arrivera aussi par l'Est.
- Le projet d'une nouvelle ligne « D23 » en terminus à Val-de-Fontenay, venant aussi de l'Est, est apparu.
- La ligne de bus 113 (Nogent-sur Marne – Chelles) amputée de sa partie orientale qui sera remplacée par le Bus des Bords de Marne, sera probablement réorientée

vers Val-de-Fontenay où se situera son nouveau terminus ; elle y parviendra aussi par l'Est.

En résumé, sur les dix lignes de bus envisagées à terme par Ile-de-France Mobilités, cinq auront leur itinéraire situé à l'Ouest de Val-de-Fontenay et cinq autres, avec l'actuelle ligne 702, parviendront à Val-de-Fontenay par l'Est. Ces dernières arriveront toutes par l'avenue de Lattre de Tassigny et, pour gagner la gare routière située l'ouest, devront :

- effectuer un détour inutile par la rue Carnot, l'avenue Louison Bobet, la place du Général de Gaulle et l'avenue du Val-de-Fontenay,
- emprunter une voirie déjà chargée (rue Carnot),
- emprunter une artère sans voie dédiée aux bus (avenue Louison Bobet),
- franchir quatre feux tricolores.

Pire, cette disposition induira :

- une intermodalité illusoire avec le terminus du tram T1 situé tout à fait à l'Est du pôle intermodal,
- une intermodalité médiocre avec les futures stations des lignes 15 et 1 du métro situées elles-aussi à l'Est,
- la destruction de la gare routière actuelle, mise en service en 2010, qui donne entière satisfaction et est appréciée par les usagers avec son quai bus relié directement au bâtiment voyageurs sans traversée de chaussée,
- la construction d'une zone de régulation déportée avenue des Olympiades générant des parcours parasites pour les bus.

C'est pourquoi, il est nécessaire de revoir le choix effectué par les maîtres d'ouvrage.

Il apparaît clairement que le dédoublement de la gare routière et une implantation à la fois côté Ouest et coté Nord-Est en fonction de l'itinéraire des lignes de bus constitue la meilleure solution.

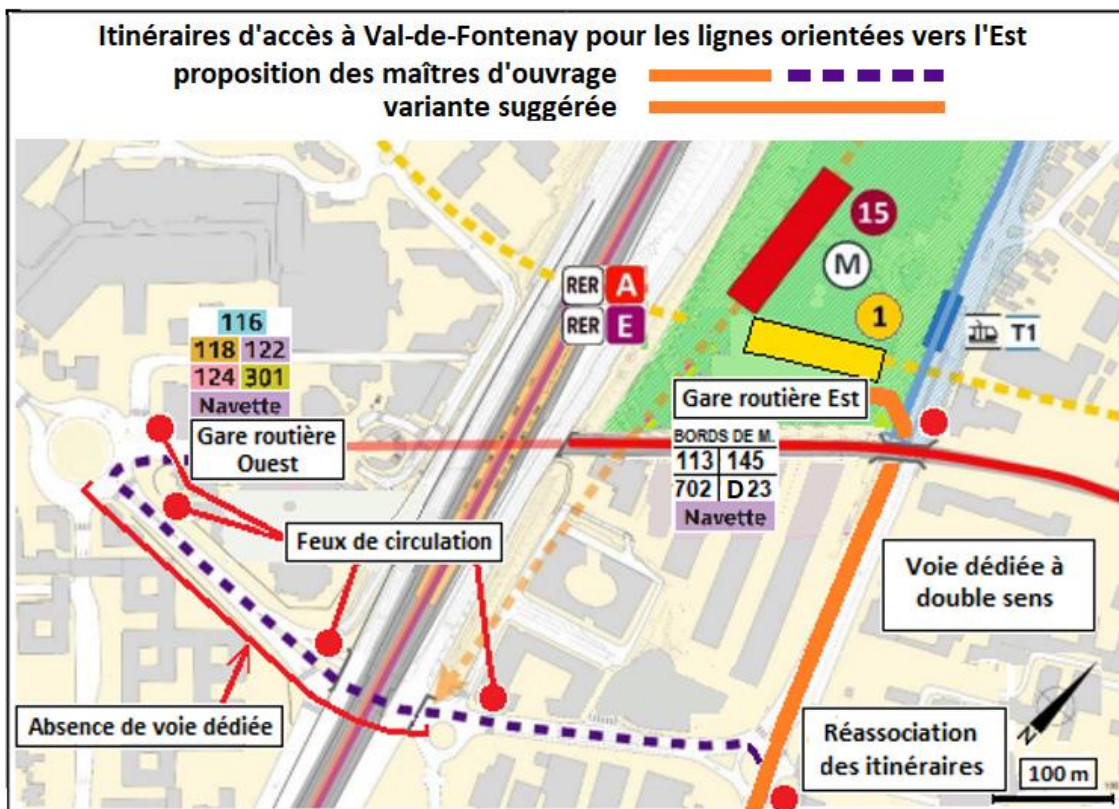
La gare routière actuelle serait alors conservée en l'état et deviendrait la gare routière Ouest pour les cinq lignes de bus dont les parcours sont orientés vers l'Ouest, la zone de régulation déportée serait supprimée et une gare routière Est serait aménagée sur le parvis Nord-Est pour les cinq lignes de bus dont les parcours sont orientés vers l'Est.

Ces lignes orientées vers l'Est bénéficieraient alors d'un itinéraire d'accès à Val-de-Fontenay via l'avenue de Lattre de Tassigny où serait implantée une voie dédiée à double sens dédiée à ces cinq lignes de bus. Cette infrastructure permettrait un parcours optimisé, plus court et plus fluide que celui par les rues Carnot et Louison Bobet.

Les voyageurs de ces lignes disposeraient d'une intermodalité idéale avec les modes lourds, tous situés à proximité immédiate de la gare routière Est, à savoir :

- le terminus du tram T1,
- la station de la ligne 15 du Grand Express,
- la station de la ligne 1 du métro,
- la gare du RER A,
- la gare du RER E.

Quant à la Navette Fontenaysienne (ligne 524), elle pourrait desservir les deux gares routières.



Itinéraires d'accès et intermodalité à Val-de-Fontenay pour les lignes de bus orientées vers l'Est

A PROPOS DES STATIONS DES LIGNES 15 DU GRAND PARIS EXPRESS ET 1 DU METRO

En consultant l'historique des études figurant parmi les documents soumis au public, on note l'existence d'une étude pour la **mutualisation des stations M1 et M15** réalisée en 2019.

Construire dans la même « boîte » les deux stations de métro apparaît comme une solution à la fois économique, optimal pour l'intermodalité entre les deux lignes concernées et réduisant au minimum l'ampleur et la durée des chantiers.

Historiquement, c'est la solution qui fut adoptée pour la gare commune aux RER A de la RATP et D de la SNCF à la Gare de Lyon, malgré l'hostilité initiale des deux maîtres d'ouvrage. L'intervention de l'Etat, autorité de tutelle des deux entreprises, avait alors été déterminante. Cet épisode est rappelé par Pierre Zembri, directeur du Laboratoire Ville Mobilités Transport de l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée, dans son ouvrage « La difficile modernisation des transports parisiens (1965-1977) » :

*« L'Agence parisienne d'Urbanisme (APUR) alerte le Préfet sur la nécessité d'harmoniser les projets de la RATP, qui veut positionner sa gare RER sous le boulevard Diderot et de la SNCF, qui envisage la construction d'une gare souterraine le long de la rue de Bercy ...
... Saisi de cette incongruité, le Président Pompidou autorise le Préfet à mettre en place un groupe de travail dont il lui confie la présidence.
Les trois conséquences pratiques en ont été la superposition des deux gares au sein de la même « boîte », source d'économies pour le génie civil, d'une lisibilité et d'un confort accrus pour les utilisateurs. »*

Dans le cas de Val-de-Fontenay la décision de construire deux stations séparées entraîne, du fait du manque de place, la nécessité de construire successivement une station (celle de la 15), puis l'autre (celle de la 1). Il en découle la nécessité de terminer les travaux de la station de la ligne 15 avant de pouvoir commencer ceux de la ligne 1 !

Concrètement, à la place d'un seul chantier commun aux deux stations, d'une durée de 6 ans, cette décision entraîne la nécessité de mener deux chantiers successifs pour une durée totale de 10 à 12 ans !

Autre conséquence négative, les voyageurs de l'Est parisien qui attendaient avec impatience l'arrivée de la ligne 1 à Val-de-Fontenay en 2030 devront patienter jusqu'en 2035, si aucun contretemps ne vient encore allonger ce délai.

C'est pourquoi Il est regrettable que l'étude pour la mutualisation des deux stations ne figure pas dans les documents communiqués au public. Il est souhaitable que ce point capital fasse l'objet d'éclaircissements de la part des maîtres d'ouvrage et que la question puisse être rouverte si les raisons de ce choix paraissaient insuffisamment étayées.
