

ENQUETE PUBLIQUE SUR LA LIGNE 15 OUEST DU GRAND PARIS EXPRESS

AVIS DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS

FNAUT ILE-DE-FRANCE

Octobre 2015

La ligne 15 est une rocade rapide et capacitaire de petite couronne que l'AUT soutient depuis 20 ans. Elle se félicite du choix du métro automatique, qui offre une capacité proche du RER avec une longueur de quais et de rames réduite de moitié, le tout dans le même gabarit de 2m80. Elle rappelle son attachement à l'interopérabilité du matériel roulant du GPE avec celui des RER et des Transilien. En est-il encore temps ?

Les défauts communs de la ligne 15, en termes d'accessibilité, d'interconnexion et d'intermodalité des gares, se retrouvent sur le tronçon Ouest.

Accès : la SGP a renoncé aux entrées dans l'axe de chaque extrémité de quai, pour ne garder le plus souvent qu'un point de descente, au cœur de la « boîte » entre surface et quai. Même les ascenseurs ne sont disposés qu'en un seul point, alors qu'ils sont fort opportunément doublés sur chaque quai pour assurer la continuité du service. De sorte que la distance de marche est rallongée de 100 à 300m quand on vient du mauvais côté.

Même à Mont Valérien où il y a désormais un accès de chaque côté du bâtiment gare, les deux conduisent à la même unique volée d'escaliers mécaniques et aux mêmes puits d'ascenseurs au-dessus du milieu des quais. Certes, comme dans toutes les autres gares, au niveau le plus bas, il y a trois volées d'escaliers. Ce triplement permet de mieux étaler les arrivées sur la longueur du quai aux heures d'affluence. Mais il n'a aucun effet sur les distances parcourues par l'utilisateur pour rejoindre son train.

Interconnexion : si deux gares du tronçon Ouest de la ligne 15 sont en correspondance avec le métro, la 1 à La Défense et la 13 aux Agnettes, trois autres lignes de métro ne sont pas maillées, à moins de prolongements qu'aucun acteur n'envisage de financer aujourd'hui et que le SDRIF a oubliés : la 10, la 3 voire la 2. A l'Est une solution a été trouvée pour boucler le financement du prolongement de la 11 en impliquant la SGP. Pourquoi pas à l'Ouest ?

Et ceci sans oublier le prolongement de la ligne 12, au moins jusqu'à la gare Issy RER du tronçon Sud, lui bien pris en compte par la SGP et le SDRIF, mais reporté au-delà de 2030.

En revanche, toutes les lignes SNCF du secteur sont maillées :

- Transilien J, L et U à Saint Cloud puis à Bécon les Bruyères et Bois-Colombes
- RER A (RATP) à La Défense (le maillage à Nanterre est ignoré par la SGP, alors que les quais de Nanterre Préfecture et de Nanterre La Folie ne sont pas éloignés de plus de 250 m)
- Eole à Nanterre la Folie et à La Défense,
- RER C aux Grésillons.

Toutefois la possibilité d'arrêter tous les trains de la ligne J en gare de Bois-Colombes nécessite des aménagements sur le réseau SNCF. Ceux-ci devraient logiquement être inclus dans les financements SGP.

Si on excepte le cas très particulier de La Défense, en aucun endroit il n'a été envisagé de ne faire qu'un seul bâtiment gare ! La SGP plantera son totem à elle. Ce choix délibéré est difficilement compréhensible pour l'utilisateur à qui on explique par ailleurs qu'il n'y aura toujours qu'un seul réseau de TC francilien et qu'une seule tarification, plus encore pour le contribuable déjà mis à contribution dans ses impôts locaux. La SNCF n'aurait jamais proposé d'héberger dans ses murs les services de gare pour les usagers de la ligne 15 ? Lui a-t-on au moins posé la question ? Il ne semble pas. Le cas de Nanterre Les Groues qui assure la correspondance Eole/ligne 15 sur une emprise de triage SNCF désaffectée est renversant : on dessine aujourd'hui et on construira demain, presque simultanément, deux gares distinctes !

On peut regretter aussi qu'aux Agnettes la gare GPE n'ait pas été intégrée à la récente station de la ligne 13. La distance des quais présente certes un petit inconvénient pour l'utilisateur, mais pourquoi n'avoir même pas esquissé l'étude de cette économie ?

La question du nom choisi par la SGP pour « sa » gare est également préoccupante. Il faut éviter les confusions préjudiciables à l'utilisateur : c'est une raison supplémentaire pour demander à la SGP, à la SNCF et à la RATP de rapprocher au plus tôt leurs études de gares pour, a minima, choisir ensemble les noms futurs. Sur le tronçon Ouest, le problème semble ne se poser, à ce stade du projet, qu'à La Défense : la SGP n'a pas cru bon de retenir le suffixe « Grande Arche » alors qu'il est essentiel pour éviter la confusion avec « Esplanade ». C'est paradoxal puisqu'il s'agit de la seule gare où la SGP a renoncé à son propre bâtiment et a fait héberger ses services par le grand espace sous dalle « Coeur Transport ».

Intermodalités: La qualité des correspondances avec les bus de rabattement est d'autant plus importante que le nouveau métro ne s'arrêtera en moyenne que tous les 2000m (10 interstations sur 20,5 km). Il n'apparaît pas au dossier que les espaces de parvis suffisants aient été réservés, incluant les nécessaires emplacements pour accueillir des lignes de bus en terminus. Noter que la création d'une entrée dans l'alignement de chaque extrémité de quai aiderait à les trouver.

Ses défauts spécifiques tiennent à des choix de tracé prématurés. Ils sont restés quasiment inchangés après le débat public de 2010 pour le RTGP et n'ont pas bénéficié de leur rapprochement avec Arc Express, objet d'un débat public simultané. Et pour cause : son quadrant Ouest était à peine ébauché au moment des débats. Ils sont lourds de conséquences.

A- La gare de La Défense s'inscrira dans un gigantesque hub où se croiseront un million d'usagers par jour. Il y en a déjà plus de 500 000. Ce doublement n'est pas raisonnable, il fallait au contraire développer, en parallèle avec la construction des gares d'EOLE, les pôles d'échange secondaires autour de Grande Arche, à commencer par Nanterre Préfecture/Les Groues (deux gares, nous l'avons dit, séparées de 250m dans le projet SGP, réductibles à moins de 150 dans un autre tracé), de manière à répartir les flux de correspondance et les flux d'entrées-sorties dans le quartier allongé de l'EPADESA. Le risque pris est important en cas de perturbation sans préavis. Ainsi l'arrêt surprise du RER A, le 29 janvier 2015, a immobilisé une foule compacte à la gare St Lazare bloquant tous les escaliers mécaniques. Un hub susceptible de laisser des dizaines de milliers de personnes bloquées en espaces souterrains sera un jour ou l'autre un lieu de drame si des dispositions structurelles ne sont pas prises. En tout état de cause, de nouveaux aménagements de capacité pour les flux piétons en gare de La Défense sont indispensables. Il apparaît urgent d'accélérer les études et travaux à cet effet, avec un financement majoritaire de la SGP. L'AUT rappelle par ailleurs la nécessité de ne plus concentrer la quasi-totalité des constructions de bureaux dans les Hauts-de-Seine et notamment à La Défense, faute de quoi, malgré EOLE et la ligne 15, la saturation des réseaux de transport persistera.

B- Les quartiers sud et ouest du Mont Valérien, sur les communes de Suresnes, RUEIL et Nanterre, auraient pu être vraiment désenclavés par le passage de la ligne 15, dès lors qu'avait été abandonné le tracé passant par le bas de Suresnes, côté Seine. L'occasion a été ratée : les interstations y sont de 3500, puis 2000 m, alors qu'au nord-ouest du tronçon, sur Courbevoie et Asnières, elles font entre 1200 et 1800 m. A quoi bon mettre 19 minutes pour rejoindre la gare de Pleyel par la ligne 15 à partir de la gare du Mont Valérien si l'habitant des quartiers autour met en moyenne 30 à 40 minutes pour arriver au quai de sa gare ?

La mauvaise desserte des quartiers du Mont Valérien par le tronçon Ouest de la ligne 15 tranche avec celle des quartiers plus au Nord. Au sud de Nanterre la Folie, les quartiers sont réputés fortement enclavés mais la distance moyenne des 4 interstations (5 gares) jusqu'au pont de Sèvres est

de 2500m. Au nord de Nanterre La Folie, les quartiers bénéficient déjà du pôle de La Défense puis des lignes de Saint Lazare, de la ligne 13 du métro et enfin du RER C, et la SGP leur offre – c'est légitime mais paradoxal- une distance moyenne de 1700 m pour 6 interstations (7 gares) jusqu'à St Denis Pleyel.

C- Le tracé par La Défense et Bécon les Bruyères doublonne celui des lignes J, L et U alors que l'abandon du tracé par Nanterre - La Garenne Colombes- Colombes délaïsse 100 000 habitants.

En attendant la ligne 15 ouest, un certain nombre de **projets prioritaires sur le réseau existant** doivent être mis en œuvre :

- le projet EOLE dont les travaux ne peuvent démarrer faute de plan de financement assuré à ce jour
- la modernisation à accélérer des lignes Transilien et notamment de la ligne L : régénération de l'infrastructure, changement du matériel roulant, mise en œuvre d'un véritable schéma directeur.
- des mesures pour renforcer la capacité et la régularité du tramway T2

Enfin, en dehors de l'enquête publique légale, l'AUT rappelle son souhait d'une meilleure prise en compte dans les processus de décision des usagers et habitants à travers leurs associations, notamment sur les aménagements détaillés des gares et de leurs abords.