

Eric EHLERS
Paris 18^e
eehlers@free.fr

Débat public « Grand Paris Express »

Contribution personnelle au débat public.

Les remarques, demandes ou propositions qui suivent ne sont pas exhaustives.

Préambule

Je trouve dommage que le débat public ne porte pas sur le projet issu du protocole d'accord entre l'État et la Région, qui n'aura été diffusé au grand public que dans les derniers jours du débat public.

C'est à partir de janvier 2011 que le débat public aurait dû débiter, une fois cette synthèse connue !

Améliorer l'existant

Rétablir un fonctionnement convenable des RER B et D

La ligne D fait partie des « lignes malades » exploitées par la SNCF, tandis que la ligne B est pour la RATP celle dont la régularité est la plus mauvaise.

Selon la SNCF, le tronçon commun aux lignes B et D entre Châtelet et Gare du Nord est « le tunnel le plus chargé au monde » (AFP du 24/01/2011).

La solution la plus simple, demandée par de nombreux élus concernés par la ligne D, consiste à doubler le tunnel entre Châtelet et Gare du Nord, à l'instar de ce qui a été fait entre Gare de Lyon et Châtelet pour cette même ligne D.

→ J'estime qu'il faut engager prioritairement le doublement du tunnel entre Châtelet-Les-Halles et Gare du Nord

Effets bénéfiques induits

Améliorer l'accès des usagers de l'actuelle ligne H au centre de Paris

Actuellement, la ligne D est très développée dans sa partie sud, mais ne comporte qu'une seule branche dans sa partie nord.

La raison tient au fait que les faibles capacités qui lui sont accordées dans le tunnel commun avec la ligne B se limitent à 8 missions par heure et par sens au maximum.

De ce fait, de nombreuses missions du RER D font terminus à Gare de Lyon ou à Châtelet-Les-Halles.

Si la ligne D dispose pleinement d'une double voie dans le tunnel Châtelet-Gare du Nord, elle sera en mesure d'augmenter le nombre de missions d'au moins 200 %.

Ainsi, certaines dessertes de banlieue nord qui font terminus à Gare du Nord pourront être raccordées à la ligne D, notamment certaines missions de la ligne H.

Ce raccordement améliorera l'accès des populations et des emplois du nord de l'Île de France au centre de Paris (Les Halles), et réduira les ruptures de charges subies par les usagers, grâce aux trajets directs qu'il leur permettra avec les nœuds de correspondance de Châtelet, Gare de Lyon et Juvisy.

Réduire le coût de réalisation du CDG Express

En outre, empruntant le tunnel, ces dessertes libéreront au moins deux voies à quai de surface à Gare du Nord. Les voies à quai libérées pourront être utilisées pour le service « **CDG Express** », qui ferait ainsi terminus à Gare du Nord, et éviterait de devoir réaliser le coûteuse « virgule » censée le conduire à la Gare de l'Est.

Désaturer les lignes 7 et 13 en les raccordant à la ligne 14

En raison de son exploitation en fourche au nord de la station éponyme pour la ligne 13, et au sud de Maison Blanche pour la ligne 7, ces deux lignes ne disposent sur chacune de leurs branches que d'une capacité réduite de moitié par rapport aux autres lignes du métro parisien.

Il s'ensuit que :

- les temps d'attente sont doublés,
- la charge est fortement augmentée sur chacune des branches,
- l'irrégularité est supérieure aux autres lignes en raison de la complexité d'exploitation induite par l'existence d'une fourche.

Contrairement à la plupart des lignes du métro parisien, on observe un phénomène de saturation dès les stations situées en banlieue pour les lignes 7 et 13, tandis que les autres lignes de métro sont saturées seulement dans leur partie centrale parisienne.

Lors de la conception de la ligne 14, il avait été envisagé de la raccorder à la branche « Asnières-Gennevilliers » de la ligne 13, qui aurait ainsi retrouvé une configuration classique.

Or, l'étude de désaturation de la ligne 13 a été confiée à la RATP, qui est également son exploitant. Étonnamment, cette étude préconise d'abandonner la solution initiale, même si elle admet qu'elle « *résout totalement le problème de la saturation de la ligne 13 au nord de Saint-Lazare* ».

On peine à imaginer comment sera résolue la saturation des deux branches de la ligne 13 avec des correspondances à Porte de Clichy, et à Mairie de Saint-Ouen, stations où les branches de la ligne 13 sont déjà saturées. En conclusion, la solution préconisée par la RATP et reprise par le STIF ne résout que le phénomène de saturation dans le tronçon central, mais nullement les difficultés vécues par les usagers du nord de la ligne 13.

La situation est similaire pour la ligne 7 au sud de Maison Blanche vers Villejuif.

D'où l'utilité que le projet du Grand Paris mentionne que la ligne 14 sera prolongée de manière à être raccordée aux « Asnières-Gennevilliers » de la ligne 13 et « Villejuif » de la ligne 7.

→ J'estime qu'il faut désaturer les lignes 7 et 13 en raccordant leurs branches de Villejuif et Asnières-Gennevilliers à la ligne 14, qui pourrait ainsi être prolongée à Orly.

Desservir les aéroports

Avec le doublement du tunnel « Châtelet-Les-Halles – Gare du Nord », et la solution préconisée supra, la question de la desserte de l'aéroport de Roissy depuis Paris est résolue avec un CDG Express faisant terminus à Gare du Nord.

L'aéroport d'Orly dispose pour le moment de la desserte Orlyval, qui impose une rupture de charge pour ses relations avec Paris. Il disposera bientôt d'une liaison par tramway, qui présentera le même inconvénient, en sus de celui de la lenteur de ce mode de transport en site urbain.

Le prolongement de la ligne 14 semble le plus apte à relier efficacement Orly à Paris. Il permettrait éventuellement de désaffecter le service Orlyval, qui n'est en outre pas standard parmi les transports d'Ile de France (desserte intra aéroport de Roissy exceptée), évitant les dépenses liées à son exploitation et sa probable prochaine modernisation.

La réalisation d'une gare TGV à Orly, sur la ligne de rocade des TGV, semble indispensable.

Développer le réseau

Utiliser les infrastructures existantes

La LOTI (Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation sur les Transports Intérieurs) dispose que « *Les schémas régionaux des infrastructures et des transports ont pour objectif prioritaire d'optimiser l'utilisation des réseaux et équipements existants (...)* ».

Petite Ceinture

Aussi, face à la saturation du réseau de transport du centre de l'agglomération, il importe que le projet final du Grand Paris prévoie la réutilisation de la Petite Ceinture ferroviaire de Paris pour le transport de voyageurs et de fret urbain. Plusieurs études, menées par la RATP, la SNCF, RFF et SYSTRA ont montré l'intérêt et la pertinence de cette infrastructure miraculeusement préservée dans la capitale.

Plus récemment, le rapport public thématique de la Cour des Comptes sur les transports régionaux en Ile de France (2010) souligne l'intérêt supérieur de cette ligne par rapport au tramway des boulevards des maréchaux (T3). Le rapport précise que « *le choix du tracé du tramway semble avoir été motivé par des considérations largement extérieures à l'optimisation d'un transport collectif* ».

Il demeure certain que le T3 présente des performances techniques assez similaires à celle des autobus PC qu'il remplace, notamment en raison de sa vitesse commerciale qui n'excède pas 18 km/h : ce n'est pas un transport d'envergure régionale. Aussi, en tant que transport purement local, il ne saurait figurer au sein du projet du Grand Paris.

En revanche, la Petite Ceinture est apte à l'accueil d'un transport dont la vitesse commerciale serait de l'ordre de 30 km/h, plus rapide que le métro parisien (environ 24 km/h), et totalement maillée avec lui (davantage que le T3, qui n'effectue pas de correspondance avec la branche « Villejuif » de la ligne 7 du métro).

Pour cette raison, j'estime indispensable que le projet du Grand Paris retienne la réactivation de la Petite Ceinture pour le transport de voyageurs, voire de fret urbain.

→ Je souhaite que la création d'un service voyageurs sur la Petite Ceinture ferroviaire figure dans le projet du Grand Paris issu du débat public.

Grande Ceinture

Le projet du Grand Paris comporte un certain nombre de réutilisations de la Grande Ceinture ferroviaire. Il convient d'étudier l'ouverture aux voyageurs de tronçons supplémentaires de cette grande ceinture, ainsi que de la Grande Ceinture complémentaire, notamment à l'est de l'Île de France.

Miser sur les transports rapides et capacitaires

Le développement du projet « Grand Tram » en rocade se révèle d'une réalisation difficile, en raison de traversées dans un tissu urbain dense aux artères étroites, coûteux, source de contentieux. Au final, le développement d'un tramway de rocade en banlieue aboutit à un mode de transport peu rapide, inapte à assurer les liaisons à moyenne et longue distance en transports collectifs qui font défaut de banlieue à banlieue.

Le tramway est certes à la mode, mais cette mode est inadaptée aux besoins de transports fiables à vitesse commerciale élevée.

C'est la raison pour laquelle le projet du Grand Paris gagnera à mettre immédiatement l'accent sur les transports à forte capacité et à vitesse commerciale élevée que sont les tram-trains, les métros et les RER.

Pour les lignes nouvelles du réseau « Grand Paris Express »

Choisir un gabarit standard

Le réseau actuel des transports collectifs « lourds » et « semi-lourds » franciliens se distingue par une hétérogénéité croissante de technologies disparates et le plus souvent incompatibles entre elles :

- Tramway à gabarit 2,4 m
- Tramway urbain (T3) à gabarit 2,65 m
- Tram-train à gabarit 2,65 m
- Translohr à technologie propriétaire (pneu et galet)
- VAL à petit gabarit et technologie propriétaire (pneu)
- Métro à gabarit 2,4 m
- RER et Transilien au gabarit UIC

La multiplication des standards et des gabarits s'avère coûteuse pour la collectivité, puisqu'elle ne permet pas de bénéficier de synergies ni d'un effet de masse pour obtenir des conditions commerciales favorables de la part des constructeurs.

En revanche, lorsque le réseau est développé autour d'une même solution technique, il est aisé d'optimiser l'acquisition et la modernisation du matériel roulant. C'est le cas pour le renouvellement du matériel roulant fer du métro parisien. Ainsi, la RATP a pu obtenir des rabais importants en passant une importante commande assortie d'options. L'effet réseau lui permettra également de garnir l'extension de la ligne 12 grâce à du matériel prélevé sur les lignes dont le matériel est en cours de renouvellement.

Le même bénéfice a été observé pour le renforcement du matériel roulant du tramway T1, qui a pu recevoir du matériel identique provenant du T2.

En revanche, de tels avantages seront impossibles pour le tramway T3, dont le gabarit est unique en Ile de France pour un tramway urbain.

Il est de l'intérêt des finances publiques des Franciliens que les lignes du « Grand Paris Express » (GPE) soient compatibles avec des gabarits déjà existants en Ile de France, et une exploitation avec des technologies standards (exemple : **signalisation européenne ERTMS**).

L'Histoire enseigne que l'on a toujours intérêt à dimensionner suffisamment les infrastructures de transports. Lorsque le RER A fut inauguré, il apparaissait comme très surdimensionné (gares cathédrales de Nation, Auber et Etoile et trains de 9 voitures). Aujourd'hui, le constat est inverse.

Pour cette raison, je préconise de réaliser le GPE immédiatement à **grand gabarit universel UIC** et avec un **roulement fer**.

Ce gabarit présente l'avantage d'être **compatible avec la circulation de trains de fret**, qui pourraient ainsi **circuler de nuit** sur le réseau souterrain du Grand Paris en minimisant la gêne pour les riverains, et en **rentabilisant l'infrastructure**.

Développer un **transport intégralement automatique sur gabarit UIC** pourrait également faire jouer un **rôle innovateur pour la technologie nationale**, comme le fut en son temps le pilotage automatique du métro ou le VAL.

Mailler les lignes

Un bon maillage avec les lignes de transport lourd est un gage d'optimisation des trajets, et de résilience du réseau (en cas de perturbation). Pour cette raison, la réalisation d'une **correspondance à Saint-Maur-des-Fossés** avec la ligne RER A est **indispensable**.

Offrir un bon niveau de confort

Les ambitions de l'Ile de France doivent se traduire en créant des lignes à l'état de l'art en matière de transport collectif. Ainsi, il est indispensable que les rames soient **climatisées**, comme le sont désormais quasiment tous les véhicules particuliers.

Privilégier les lignes nouvelles en souterrain

L'Atelier International du Grand Paris a préconisé de créer des lignes aériennes sur les autoroutes franciliennes. La solution est a priori séduisante, mais il convient de noter que les autoroutes sont souvent (et pour cause) éloignées des zones d'habitat et d'emploi, difficilement rabattables à pied.

D'autre part, le franchissement des échangeurs risque d'être problématiques pour des lignes de transport aériennes, qui accentueront en outre l'effet de coupure et les nuisances de ces infrastructures.