

GRAND PARIS EXPRESS DANS LES HAUTS de SEINE Contribution à suivre

Contribution personnelle de Daniel MOURANCHE, préparée en liaison avec diverses associations adhérentes à l'AUT Fnaut Ile de France

Le protocole du 26 janvier entre l'Etat et la Région n'a pas épuisé le débat sur le choix du tracé de la petite rocade de métro automatique. Il peut encore moins être considéré comme une clôture des deux débats publics, Arc Express et Réseau de Transport du Grand Paris, même si leurs clôtures cinq jours plus tard seulement n'ont pas été repoussées. Mais pouvaient-elles l'être ?

Sur le département des Hauts de Seine, des membres de l'AUT sont souvent intervenus soit à l'occasion des réunions publiques, soit par des documents individuels ou collectifs. Citons en particulier le cahier d'acteurs de la coordination Seguin Rives de Seine et le communiqué-contribution des associations de GPSO affiliées à l'AUT du 14 décembre 2010. Les échanges des débats et les prises de position échelonnées des diverses autorités publiques concernées ont fait progresser la perception de ce que pourrait être le bon compromis. Je me risque ici à exposer mon point de vue pour les Hauts de Seine au dernier jour des débats publics.

Les critères de choix des gares et tracés

Trois critères me semblent devoir être pris en considération. Leur ordre n'est pas indifférent.

1 – Le maillage avec les radiales : à quoi bon aller vite sur une rocade si la plupart des usagers qui auraient pu l'emprunter pour un déplacement depuis et/ou vers la banlieue y renoncent faute de correspondance avec les lignes qu'elle croise ? Avec toutefois une limite : le concept de hub n'est pas adapté aux transports urbains. Coeur Défense n'a pas vocation à concentrer les usagers des heures de pointe en transit, mais les salariés des sièges des grandes entreprises.

2 – La régularité du tracé : à quoi bon aller vite sur une rocade qui multiplierait virages et détours ? De plus, coûts et délais de réalisation sont en rapport avec la longueur de la ligne

3 – Le désenclavement des zones urbaines traversées : à quoi bon aller vite sur une rocade si elle doit accentuer les inégalités territoriales ? Les usagers qui n'ont pas la chance de disposer de gares près de leur domicile ou de leurs destinations habituelles ne doivent pas voir leur handicap accentué.

D'une façon générale, il est donc équitable de développer les moyens de rabattement depuis les quartiers défavorisés en même temps que la rocade. C'est le message répété par l'AUT avec celui de la mise à niveau de l'existant.

Ce critère n'a toutefois pas vocation à contrarier l'application des deux précédents : le désenclavement local ne doit pas se faire au détriment du maillage ni au prix de boursoufflures de la boucle. En revanche, il est non seulement légitime mais aussi primordial qu'entre deux mailles éloignées encadrant une zone urbaine mal desservie, une, deux ou trois gares intermédiaires soient créées quitte à réduire l'interstation. Le minimum retenu ici est de 1000 m. Sont concernés dans les

Hauts de Seine le plateau du mont Valérien, qui intéresse Suresnes, Rueil et Nanterre, et l'Est de Gennevilliers.

Gares et tracés pour les Hauts de Seine

Les tracés d'Arc Express (ceux présentés après le 15 novembre) dans les Hauts de Seine étaient souvent trop irréguliers, même dans une même option. Le tracé du réseau de transport du Grand Paris ne comportait pas assez de gares, au point d'oublier plusieurs maillages de radiales.

Grand Paris Express cumule les deux défauts : 12 gares dans le 92 (comme dans le RTGP, contre 24 pour Arc Express), et une boursoufflure à Asnières Les Agnettes, peut-être deux avec l'option Suresnes Mont Valérien.

Il est proposé de revenir à un tracé plus régulier, à partir de l'option stratégique de desservir La Défense par l'Ouest, son nouvel eldorado. La combinaison des trois critères conduit alors à retenir 17 gares. Ce n'est bien sûr qu'une esquisse à affiner.

Dans le sens des aiguilles d'une montre, du Sud vers le Nord :

1 - Bagneux, maillée sur le futur terminus de la ligne 4 du métro (M 4),

2- Châtillon Montrouge, maillée sur M 13 et le terminus du futur tramway T6,

3- Gare de Clamart : maillage avec le Transilien N,

4- Gare d'Issy Ville : maillage avec le RER C,

5- Meudon sur Seine, maillée avec le T2 (le petit crochet pourrait être évité en plaçant la correspondance plus près d'Issy Les Moulineaux mais à 1000m au moins de la gare d'Issy Ville),

6- Pont de Sèvres (côté Boulogne), maillée avec M 9,

7- Pont de Saint Cloud (côté Boulogne), maillée avec L 10,

8- Gare du Val d'Or (Saint Cloud) : maillage avec les Transilien L et U, et correspondance facile avec le T2 (en alternative de la gare de Saint Cloud, à 700 m seulement du pont de Saint Cloud et avec un dénivelé élevé),

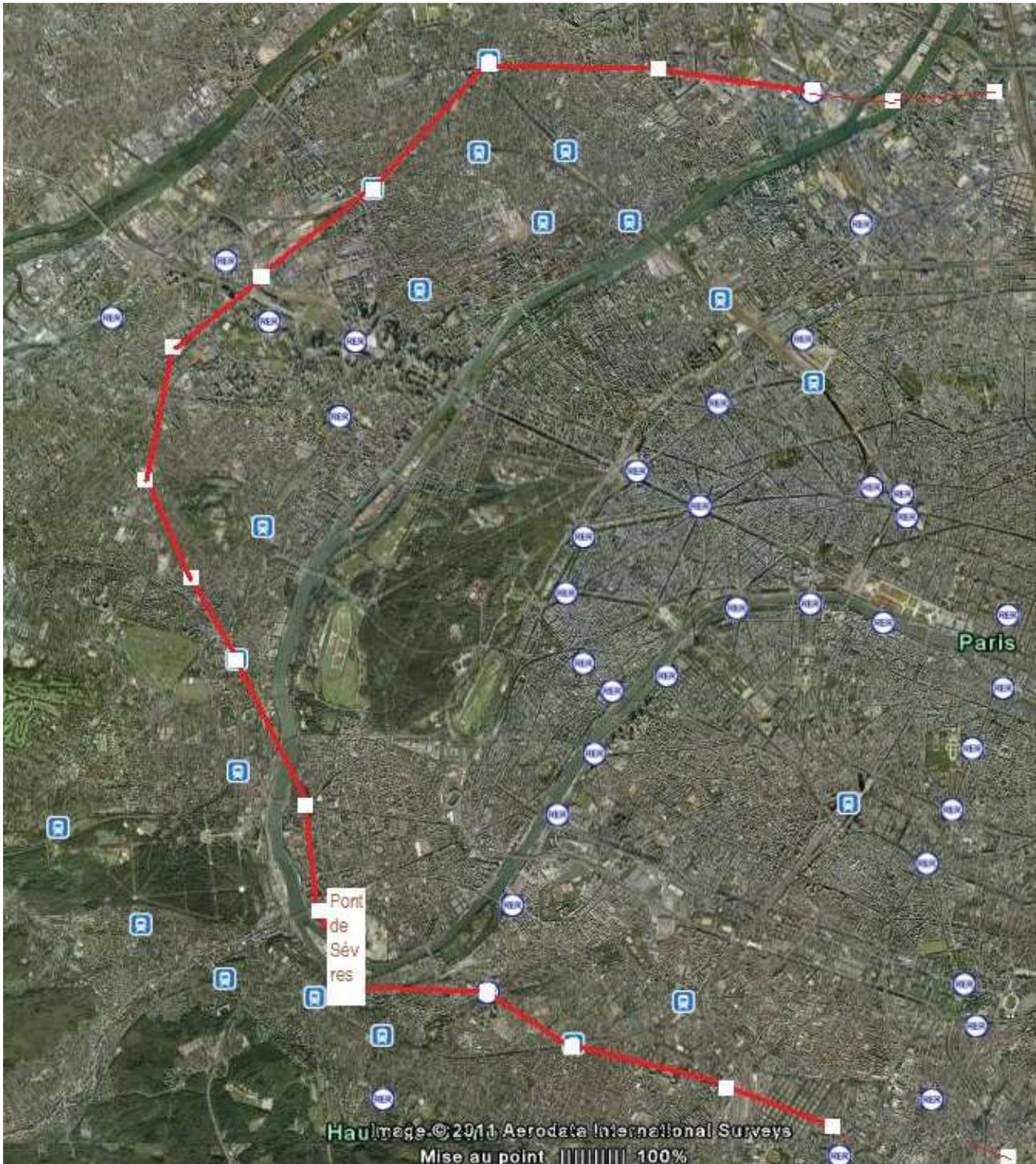
9- Suresnes Ouest, gare de désenclavement à la limite de Rueil au Sud du Mont Valérien,

10- Rueil Place Jean Bru, gare de désenclavement à l'Ouest du Mont Valérien,

11- Nanterre mairie, desserte d'un pôle isolé, satellite de celui de La Défense,

12- Nanterre La Folie, maillée avec une future gare du RER E (Eole) et correspondance facile avec le RER A (Université et Préfecture) et une probable gare TGV,

13- Gare de La Garenne Colombes : maillage avec le Transilien J, branches Mantes la Jolie et Cergy le Haut,



Source : Google earth. Attention : les pointages des gares de la rocade peuvent masquer l'indication d'une gare RER ou Transilien. Stations de métro et de tramways ne sont pas indiquées

- 14- Gare de Colombes : maillage avec le Transilien J, branches de Vernon et de Gisors,
- 15- Les Agnettes (côté Asnières), maillée avec M 13,
- 16- Gennevilliers Henri Barbusse, gare de désenclavement non figurée sur le schéma,
- 17- Les Grésillons (Gennevilliers), maillée avec le RER C.

A Meudon le 31 janvier 2011