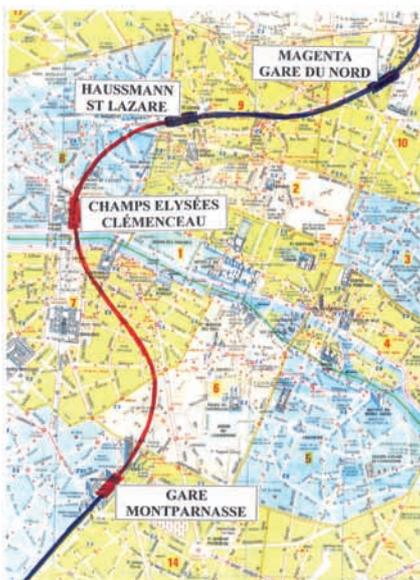


Janvier 2011

**ADGM** ASSOCIATION POUR  
LE DÉSENCLAVEMENT  
DE LA GARE MONTPARNASSE

L'Association pour le désenclavement de la gare Montparnasse (ADGM) a été créée par plusieurs des acteurs majeurs qui ont conçu le réseau actuel du RER. Son but est de promouvoir l'achèvement du RER par la création d'une nouvelle traversée souterraine de Paris appelée à changer les conditions de transport de plus d'un million de Franciliens.



## ADGM

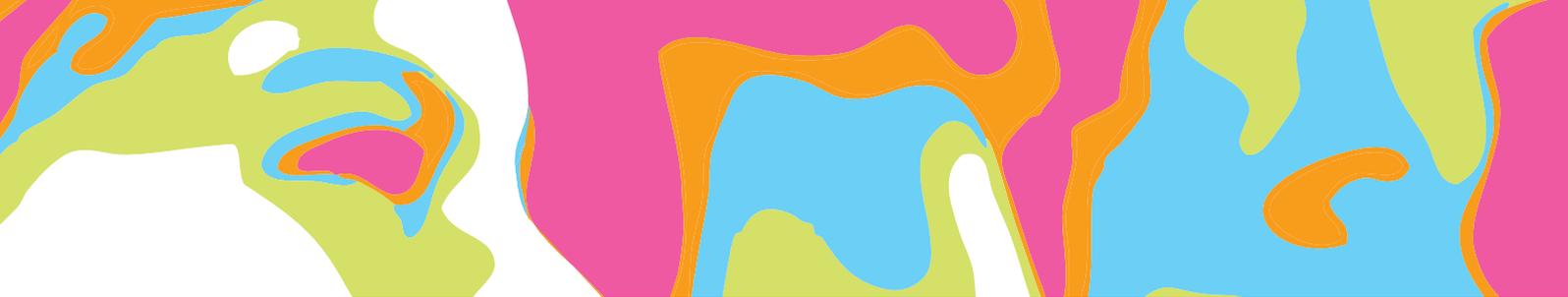
AX, 12 rue de Poitiers 75007 Paris  
yves.pelier@m4x.org  
Tél. : 06 86 37 63 67

## L'achèvement du RER Une nouvelle traversée de Paris Le maillon manquant : ESOPE

### Un peu d'histoire

La gare Montparnasse dessert une grande partie de l'Ouest de l'Île-de-France et notamment Sèvres, Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Rambouillet, Chartres, Dreux etc. Mais elle constitue en bonne partie un cul-de-sac malgré la présence de 4 lignes de métro parfois seulement accessibles au prix du parcours de longs couloirs. C'est pourquoi le Schéma Directeur de la Région parisienne élaboré sous l'égide de Paul Delouvrier avait prévu, dès 1964, de désenclaver la gare Montparnasse par une liaison de 4 kilomètres à travers Paris en direction de la gare Saint-Lazare. Près d'un demi-siècle plus tard, le projet est toujours en attente ! L'une des raisons qui peuvent expliquer cette étonnante inertie tient au fait qu'une bonne partie du trafic de la gare Saint-Lazare a été détournée de celle-ci et emprunte désormais la ligne A du RER. L'intérêt d'une liaison qui relierait entre elles deux gares qui desservent toutes deux la banlieue Ouest n'est pas évident. Mais tout change si l'on relie la gare Montparnasse, non pas à la gare Saint-Lazare proprement dite, mais à la station souterraine « Hausmann-Saint-Lazare » qui en est voisine et constitue le terminus souterrain actuel de la ligne E du RER qui dessert les banlieues Est et Nord.

La création d'une liaison entre Montparnasse et Hausmann-Saint-Lazare permettrait alors de bouleverser les conditions d'accès à Paris de plus d'un million de Franciliens et de faciliter en outre les échanges entre des secteurs de banlieue géographique opposés. Elle peut aussi constituer la solution que l'aéroport de Roissy attend depuis sa création. Le projet pourrait s'appeler ESOPE (Est Sud-Ouest Paris Express) de même que la ligne E s'était initialement appelée EOLE (Est Ouest Liaison Express). Après la réalisation du tronçon central de 4 kilomètres, le faisceau des voies qui desservent la gare Montparnasse deviendrait la partie Sud-Ouest de la ligne E du RER.



## Ne pas confondre Saint-Lazare et Haussmann-Saint-Lazare

Bien connue des Franciliens la gare Saint-Lazare est située à une dizaine de mètres au-dessus du sol et son orientation générale est Nord Sud.

La station Haussmann-Saint-Lazare qui constitue le terminus actuel de la ligne E du RER est au contraire inconnue de la majorité des Franciliens. Elle présente des caractéristiques opposées à celle de la gare Saint-Lazare proprement dite dont elle est voisine : elle est située à une trentaine de mètres au-dessous du niveau du sol, et son orientation générale est Est-Ouest.

Elle constitue le terminus provisoire de la ligne E du RER qui dessert une partie de la banlieue Est de la région, ainsi que la banlieue Nord du fait de son passage à la gare du Nord où la ligne E possède une station de correspondance dénommée Magenta.

## La desserte de Roissy Charles de Gaulle

L'aéroport Roissy Charles de Gaulle constitue pour des millions de visiteurs la principale porte d'entrée dans notre pays. Pourtant, c'est l'un des rares grands aéroports du monde à ne pas disposer d'une liaison ferroviaire commode avec la ville qu'il dessert. Le projet ESOPE fournit l'occasion de remédier d'une manière particulièrement efficace à cette grave lacune. Techniquement, il est en effet possible de relier l'aéroport Charles de Gaulle à la capitale comme l'ont montré les études approfondies réalisées dans le cadre du projet intitulé CDG-Express qui est actuellement au point mort. Celui-ci souffrait en effet d'un handicap majeur dans la mesure où son aboutissement était prévu à la gare de l'Est, endroit de la capitale excentré et peu commode d'accès tant par les transports en commun que par l'automobile ou les taxis, alors qu'il s'agit de satisfaire essentiellement une clientèle d'affaires ayant sa destination à l'Ouest de la capitale.

Tout change si la liaison ferrée envisagée cesse d'aboutir à la gare de l'Est et est raccordée à la ligne E du RER, ce qui ne pose pas de problème technique majeur. Les voyageurs en provenance de l'aéroport Charles de Gaulle auraient alors, grâce au projet ESOPE, le choix entre 4 destinations au sein de

Paris : gare du Nord (Magenta) ; Haussmann - Saint-Lazare ; Champs Élysées-Clemenceau ; Montparnasse.

L'Île-de-France disposerait alors d'une des meilleures dessertes aéroportuaires du monde. Sa fréquentation serait élevée, à tel point que l'on peut estimer que le coût du projet correspondant pourrait être couvert par les revenus engendrés à la fois par les voyageurs aériens et par la clientèle quotidienne.

## Les avantages pour Versailles et les Yvelines

En supprimant les gares en cul-de-sac et en offrant plusieurs points d'arrivée au sein de la capitale, le RER a bouleversé les conditions de transport de la plupart des habitants de banlieue qui doivent se rendre à Paris, par exemple par les gares du Nord et de Lyon. C'est un tel bouleversement qui permettra le désenclavement de la gare Montparnasse pour les Versaillais, les résidents de Saint-Quentin-en-Yvelines, et plus généralement une très grande moitié des habitants des Yvelines.

Actuellement, les trains directs mettent douze minutes entre la gare de Versailles-Chantier et la gare Montparnasse. Lorsque celle-ci sera désenclavée, trois minutes supplémentaires suffiront pour atteindre la future station « Champs-Élysées Clemenceau », et Versailles sera ainsi à un quart d'heure seulement des Champs-Élysées !

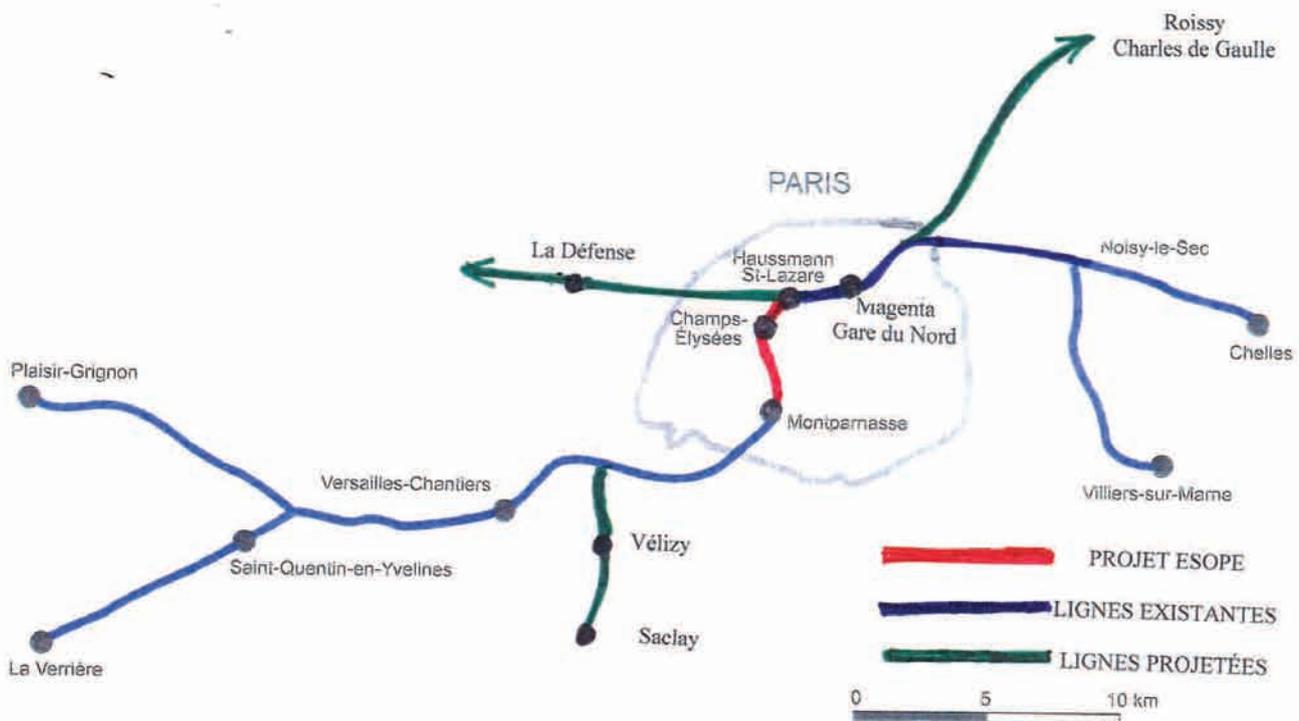
Pour sa part, le parcours entre Saint-Quentin-en-Yvelines et « la plus belle avenue du monde » ne demandera guère plus de 20 minutes, et la Ville Nouvelle bénéficiera enfin d'une liaison commode avec le centre de Paris. De nombreuses autres communes bénéficieront aussi du désenclavement.

Il ne faut pas oublier enfin que Vélizy sera sans doute prochainement relié à la gare Montparnasse par la liaison « Saclay-Express », et par conséquent également accessible en moins d'un quart d'heure depuis les Champs-Élysées !

Au total, ce sont les conditions d'accès à Paris de l'essentiel des Yvelines, c'est-à-dire d'une zone de plus de 500 000 habitants qui se trouveront bouleversés.

## Les gares desservies par ESOPE (1)

Gare	Département
Tram-en-Brie	Seine-et-Marne
Grez - Armainvilliers	Seine-et-Marne
Osnay-la-Ferrière	Seine-et-Marne
Roissy-en-Brie	Seine-et-Marne
Emerainville - Pontault-Combault	Seine-et-Marne
Les Yvris - Noisy-le-Grand	Seine-et-Marne
Villiers-sur-Marne - Le Plessis Trévise	Val de Marne
Les Boullereaux - Champigny-sur-Marne	Val de Marne
Nogent - Le Perreux	Val de Marne
Val-de-Fontenay	Val de Marne
Rosny-sous-Bois	Seine-Saint-Denis
Noisy-le-Sec	Seine-Saint-Denis
Pantin	Seine-Saint-Denis
Chelles - Courcouronnes	Seine-et-Marne / Seine-Saint-Denis
Le Chény - Gagny	Seine-Saint-Denis
Le Raincy - Villepommère - Montfermeil	Seine-Saint-Denis
Bondy	Seine-Saint-Denis
Magenta	Paris
Haussmann - Saint-Lazare	Paris
Gare Montparnasse	Paris
Saclay	Essonne
Vanves-Malatoff	Hauts-de-Seine
Châtillon	Hauts-de-Seine
Meudon	Hauts-de-Seine



## Les avantages pour l'Est parisien

La création du « maillon manquant » du Réseau Express régional procurera aux habitants de l'Est parisien desservis par la ligne E de nouvelles possibilités d'accès à Paris, puisqu'ils pourront sans changer de train accéder à deux nouvelles stations particulièrement bien situées : Champs-Élysées Clemenceau et Montparnasse.

Ils ne seront de surcroît pas les seuls bénéficiaires, puisque la ligne E est quotidiennement empruntée par de nombreux voyageurs issus de la banlieue Nord et qui mettent à profit le passage de la ligne à la gare du Nord (station Magenta).

## Les avantages pour Saclay et le Nord-Essonne

La conjugaison du projet « Saclay Express » et de la construction du maillon manquant « ESOPE » du RER procurera au grand centre scientifique français de Saclay ainsi qu'au Nord de l'Essonne des conditions exceptionnelles d'accès au centre de Paris. C'est là une condition du succès du grand projet de Saclay, comme l'a rappelé à juste titre le Président de la République le 24 septembre 2010 : « **Qui peut honnêtement imaginer que nous réalisons ici un campus d'ambition mondiale sans le relier directement, c'est-à-dire en moins d'une demi-heure, au centre de Paris ?** » (Nicolas Sarkozy, Saclay, le 24 septembre 2010).

## Un prolongement en Y

Dotée de 4 voies et de 4 quais de grande largeur, la station Haussmann-Saint-Lazare est très largement dimensionnée et aujourd'hui sous-utilisée.

L'existence de ces 4 voies permet d'envisager le prolongement de la ligne E dans deux directions différentes et complémentaires.

L'un des prolongements donnera accès à la Défense. Il vient d'ailleurs de faire l'objet d'un très récent débat public. Mais deux voies restent libres pour une jonction avec la gare Montparnasse, et les deux projets de prolongement sont donc compatibles. En provenance de l'Est, la ligne E aurait ainsi un prolongement en Y dans deux directions différentes – La Défense et Montparnasse – comme c'est le cas pour la plupart des lignes du RER.

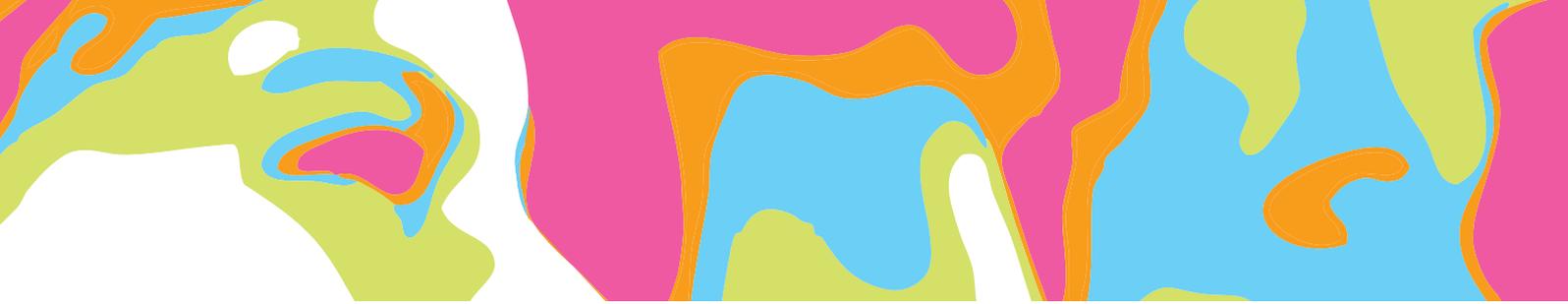
## Les gares souterraines

Le désenclavement de la gare Montparnasse nécessite que celle-ci soit dotée d'une gare souterraine dont les voies partiront en direction de Haussmann Saint-Lazare. Il ne s'agit pas là d'une innovation puisque trois gares parisiennes ont déjà été dotées d'une gare souterraine : la gare d'Austerlitz, la gare de Lyon et la gare du Nord.

Le principe est simple : il faut faire déboîter les lignes de surface à quelques centaines de mètres en amont de la gare de surface existante, et les faire ensuite plonger pour qu'elles atteignent le niveau requis pour poursuivre ensuite leur parcours en souterrain

## Les gares desservies par ESOPE (2)

Gare	Département
Bellevue	Hauts-de-Seine
Sèvres-Rive-Gauche	Hauts-de-Seine
Chaville-Rive-Gauche	Hauts-de-Seine
Vélizy	Yvelines
Viroflay-Rive-Gauche	Yvelines
Versailles-Chantiers	Yvelines
Saint-Cer L'École	Yvelines
Saint-Quantin-en-Yvelines	Yvelines
Troisepes	Yvelines
La Verrière	Yvelines
Coignières	Yvelines
Les Essarts-Le-Roi	Yvelines
Le Plessis-en-Yvelines	Yvelines
Rambouillet	Yvelines
Gazeran	Yvelines
Fontenay-Le-Fleury	Yvelines
Villepreux - Les Clayes	Yvelines
Plaisir - Les Clayes	Yvelines
Plaisir - Grignon	Yvelines
Villiers - Neauphle - Ponthauxain	Yvelines
Montfort L'Amaury	Yvelines
Garancières - La Queue	Yvelines
Orgeval - Béhuset	Yvelines
Trocennois - Richelieu	Yvelines
Houdan	Yvelines
Bezy	Yvelines
Marol-lez-Liège	Yvelines



à travers Paris. L'avantage est alors considérable sur le plan de l'exploitation du réseau, et la capacité de celui-ci se trouve démultipliée. Les trains peuvent poursuivre leur trajet après avoir traversé la gare et n'ont plus à stationner et à faire demi-tour.

Dans le cas particulier de la gare Montparnasse, il faut ajouter que les fondations du bâtiment qui surmonte celles-ci ont été conçues dès l'origine pour permettre le passage des voies futures et ont été disposées en conséquence.

### Les progrès des tunneliers

Les tunneliers ont fait beaucoup de progrès... Construire 4 kilomètres n'est pas grand-chose. La station Haussmann Saint-Lazare existe déjà, et il n'y a pas de dépense à prévoir à ce titre.

La station Champs-Élysées Clemenceau peut sans doute être construite à ciel ouvert et donc de manière plus économique qu'en souterrain.

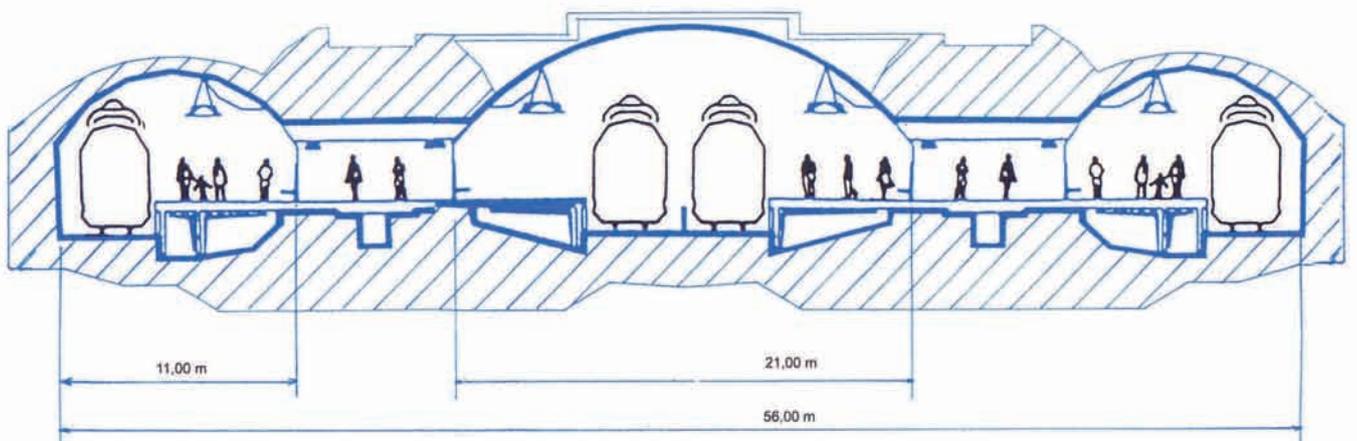
La trémie d'accès à la gare Montparnasse et la gare souterraine correspondante constitueront sans doute les ouvrages d'art les plus importants de la jonction à réaliser. Mais il n'y a là rien de novateur.

C'est pourquoi le coût d'ensemble du projet - moins d'un milliard d'euros - est limité en regard de l'enjeu, et pourquoi les délais peuvent être brefs.

### La station des Champs-Élysées

La future jonction entre la gare Montparnasse et la station Haussmann Saint-Lazare coupe nécessairement le bas de l'Avenue des Champs-Élysées, ce qui procure l'occasion d'y créer une station intermédiaire. L'implantation naturelle de celle-ci se situe au voisinage de la station « Champs-Élysées - Clemenceau » de la ligne 1 du métro, et plus précisément entre le Grand et le Petit Palais où une large emprise est disponible, ce qui permet d'envisager éventuellement une construction à ciel ouvert et donc relativement économique.

Cet emplacement présente l'avantage de permettre, grâce à la correspondance avec la ligne 1, la plus importante du réseau de métro urbain, un accès aisé aux quartiers d'affaires parisiens les plus centraux. Il est aussi facilement accessible en voiture ou en taxi, et permet notamment d'envisager des zones de dépose et de reprise à l'intention des usagers des taxis.



La gare Haussmann Saint-Lazare