

BUHOT CHRISTOPHE

Le 29/01/2011

8 bis, rue de la Croix Mathurine
78320 LE MESNIL-SAINT-DENIS
Tél.: 09 53 88 50 59
ch.buhot@free.fr

CNDP Débat public sur le Grand Paris

Le projet de Grand Paris me paraît le seul à prendre en compte l'avenir de la Région Parisienne, capable de donner une perspective et une ambition suffisante à la Région Capitale ainsi qu'à la France face aux enjeux du XXI^{ème} siècle.

Le projet Arc Express me paraît inadapté, car il tente uniquement de rattraper les manques d'investissements passés du XX^{ème} siècle et sera dépassé dès son ouverture. De plus, il ne résout en rien les besoins de la grande banlieue dont les déplacements dans toute l'Ile de France sont souvent à l'origine de nombreux encombrements, faute de solutions alternatives. (Par exemple, cette semaine je suis parti à 19h de Colombes pour Trappes en transport en commun j'ai mis 1h50, en voiture le lendemain 35 minutes).

Les deux projets Arc Express et la double boucle de Super métro me semblent pourtant pouvoir fusionner sur les portions nord et la ligne rouge à l'ouest, en revanche on peut craindre une saturation de la ligne 14 et envisager une alternative à l'Est calée sur l'arc express est.

Les connections à l'Ouest dans les Yvelines sont inexistantes dans l'Arc express, il est donc déterminant de conserver le dessin de la ligne verte dans le projet super métro.

Le bouclage de l'A86, seulement terminée en janvier 2011, et de la Francillienne non résolue à ce jour, ont longtemps reporté le trafic au coeur de Paris ou à l'Est de la Région parisienne contribuant largement à la saturation de ces secteurs. Le risque d'une ligne verte différée produirait les mêmes dysfonctionnements.

En revanche, le petit nombre de gares de la ligne verte est pertinent pour la vitesse certes, mais les stations retenues devront être capables d'adsorber en conséquence une très forte affluence et leurs accès devront être fluides par route mais aussi par rail pour conserver la qualité de service voulue. Les réseaux de bus capables de drainer les voyageurs vers ces gares seront à adapter.

La position de la gare de Versailles chantiers ne répond pas aux besoins d'accès voitures contrairement à celle de Versailles matelots. Versailles matelots devra toutefois résoudre le problème de déniveler afin de permettre le raccordement direct avec les lignes de Paris Dreux, Paris Rambouillet et faciliter la desserte de Saint Quentin en Yvelines. La prochaine gare de la Minière desservant le projet OIN du plateau de Saclay (et l'Est de la ville nouvelle) doit être positionnée en priorité par rapport au projet OIN et en fonction d'un nouveau plan d'accessibilité conçu autour de cette gare par bus, transport en mode doux, pistes cyclables, vélib et autolib, voire nouvelle ligne ferrée.

Enfin la desserte des TGV à Massy ou à la Défense / Nanterre doit prendre en compte les TGV Normands, qui jusqu'alors circulent sur le réseau de Versailles.

L'arrêt de ces TGV à Versailles (sera t-il maintenu ?) ou à La Minière serait un plus, pour les remplissage des rames et pour le rayonnement de ces secteurs, mais engendrera peut être le même dysfonctionnement qu'avec les TGV Atlantiques dans la zone d'Orly actuellement (résolu par le projet de ligne dédiée). Le trafic actuel, 6 à 8 TGV Normands, ne sont toutefois pas comparables aux TGV Atlantiques de 70 à 80 / jours mais quelles sont les prévisions attendues pour 2020-2030 avec les mises en service des projets Sud Europe Atlantique, Bretagne Pays de Loire et autres.

Christophe BUHOT