

Bonjour,

Voici ma contribution en tant qu'usager des transports en commun de la région parisienne depuis 25 ans :

Il faut commencer les travaux de ces projets « Arc Express » comme c'est prévu de le faire en 3 phases. Mais dans le même temps que la phase 1 et que du début de la phase 2, il faut permettre aux usagers d'améliorer les conditions de déplacement actuelles sur un réseau existant déjà saturé. De plus, Cela permettra aux nouveaux réseaux « Arc Express » qui seront tous en activité à la fin de la troisième phase en 2027 de fonctionner de façon optimale.

- 1> En attendant la mise en service globale « d'Arc express » 16 ans c'est long, il faut utiliser quelques plusieurs milliard d'€ du projet global pour améliorer les conditions de transport actuelles dans le même temps que la phase 1 et début de la phase 2:
- A) pour améliorer le temps circulation des rames de métro dans les stations : mettre des portes palières sur tous les quais de métro (comme cela est train de se faire actuellement sur la ligne M1) avec comme lignes à traiter en urgence (M13, RER A, B, C, D et E intra muros, M4, M2, M6...). Ces portes palières amélioreront aussi la sécurité lors d'une grande affluence sur les quais comme cela existe aujourd'hui.
  - B) pour améliorer la circulation du RER B et du RER D : percement d'un deuxième tunnel entre gare du Nord et Chatelet pour améliorer les performances et la ponctualité des lignes B et D. La voie unique partagée entre les deux lignes B et D entre Châtelet et Gare du Nord est source de problèmes
  - C) pour soulager le RER A vers la Défense et la M1 vers la Défense, il faut prolonger en priorité (phase 1) la ligne RER E vers la Défense. Les usagers venant des gares du Nord et de l'EST changeront alors à Magenta pour se rendre directement à la Défense (sans changer à la Gare St Lazare).

2> dans le même temps, commencer les travaux pour les nouveaux projets avec les modifications suivantes :

- A) la ligne rouge doit être entièrement circulaire pour éviter notamment aux usagers qui empruntent quotidiennement les transports en commun un maximum de changements notamment pour se rendre à la Défense ou à Marne la vallée. De plus, cela permettra d'avoir réellement les 80 secondes entre 2 rames allant au même endroit.
- B) le tronçon de ligne conduisant sur l'aéroport CDG devient indépendante et en a une correspondance avec la ligne rouge. Les voyageurs pour CDG auront aussi le choix l'aller ou de venir de l'est ou de l'Ouest. Pour le centre de Paris, il y a déjà la ligne du RER B (qui sera alors dé saturée). La priorité du projet « arc Express » doit être les usagers des transports en commun pas les passagers de l'aéroport CDG (les hommes d'affaires ne prennent pas le métro et les touristes ont le temps de prendre les correspondances...). Une grande partie des salariés travaillant sur le site de CDG ont déjà des facilités d'accès (bus...).
- C) La ligne bleue (ligne M14) doit s'arrêter avec les correspondances sur la ligne rouge au nord (St Denis Playel cf. ci-dessus) au nord (Villejuif institut gustave Roussy) au sud.
- D) Le tronçon de ligne bleue au sud entre Villejuif institut Gustave Roussy et Athis Mons entre alors dans tracé de la ligne verte.

Merci de votre attention

Salutations  
Gérard PRADO