

Principes généraux

Avantages et contraintes des transports en commun

Pour qu'un transport en commun soit emprunté, il faut que la desserte soit efficace en terme de temps, de fréquence et de maillage des stations, et ce aussi bien à l'aller qu'au retour. Si on prend l'exemple de Vélizy, venir de Paris est faisable car la desserte est assez importante, par contre venir de Saint Quentin en Yvelines ne peut quasiment se faire qu'en voiture, y compris depuis la faillite de la SALG et la reprise par Phebus: à une gare donnée de Versailles, il n'y a qu'un bus toutes les 30 minutes aux heures de pointe à destination de Vélizy, donc il faut choisir la bonne gare en fonction des éventuels retards de train (ce qui implique d'éventuels changements de train pour une station, ou d'emprunter le bus dans une ville assez congestionnée à ces heures). Et si pour une raison quelconque on arrive dans cette gare après la période de pointe, il est très compliqué de faire le trajet en un temps raisonnable. Pour le retour c'est moins problématique, mais comme la desserte nous a dissuadé de faire le trajet aller en transports, on ne fera pas non plus celui de retour. L'incompréhension de cette contrainte est à mon sens la raison de la faillite de la SALG (en plus d'un manque inqualifiable d'information sur les horaires et les dessertes).

Comment faciliter l'utilisation des transports en commun

Tout le monde n'habite pas à proximité des grands pôles d'échange, ni même à distance 'raisonnable' d'un arrêt. Le raisonnable s'entend aussi par les déplacements que l'on doit faire par exemple pour emmener ses enfants à l'école, au sport, les en ramener, faire des courses alimentaires ou autres, sortir de temps en temps... On peut aussi souhaiter faire des achats un peu volumineux, dont le transport est difficile voire interdit dans les transports en commun. A cela il faut ajouter les contraintes induites par le système de zones, ou de sections.

Donc pour encourager l'utilisation des transports en commun, au quotidien ou occasionnellement, il faut avoir un bon système de rabattement ET des parkings relais (éventuellement souterrains, ou mutualisés avec divers équipements) à proximité des terminus et des pôles d'échange. Ce genre de système existe par exemple à Grenoble et à Strasbourg, mais aussi dans d'autres villes de France, d'Angleterre (Oxford, Cambridge...) et sans doute d'autres pays. Il consiste à proposer un stationnement à prix dérisoire, qui s'accompagne d'un ou plusieurs titres de transports. Ainsi les gens peuvent venir de relativement loin pour se rendre dans une ville pauvre en places de parking afin d'assister par exemple à un spectacle, sans craindre de ne pas trouver à se garer, ni d'être bloqué à la sortie car à l'heure tardive de fin du spectacle l'offre de transport leur permettant de rentrer chez eux est nulle ou inadéquate (ou peu sécurisante). Cela implique aussi que le moyen de transport leur permettant de regagner leur véhicule fonctionne tard dans la nuit.

Un grand absent des débats auxquels j'ai assisté

L'accent a été mis lors des débats sur la facilitation des déplacements de travail (et en général le bénéfice pour les entreprises). Cet aspect est relativement négligeable, les bouchons étant dus aux déplacements domicile-travail principalement, et il ne faut pas oublier l'usage extra-professionnel (comme évoqué par ailleurs): la possibilité de se rendre au spectacle ou chez des amis le soir et/ou le WE, sans obligatoirement prendre la voiture sur la totalité du trajet, en particulier pour le retour.

Nuisances diverses

Outre le bruit des trains supplémentaires, les vibrations propagées... il faut prendre en compte les nuisances générées par l'afflux supplémentaire de voyageurs dans chacune des stations de chaque projet, y compris celles engendrées par des systèmes de rabattement efficaces. Par cela, il ne faut pas comprendre que je souhaite que les investissements ne rencontrent pas le succès car mal raccordés, mais plutôt qu'ils ne soient pas victimes de leur succès faute d'un aménagement efficace du pourtour des gares. Et ceci concerne bien entendu le stationnement, la circulation pédestre ainsi que motorisée.

La prise en compte de l'environnement, et une insertion harmonieuse y compris architecturales ne doivent pas être oubliées. Par architectural, j'entend aussi ne pas systématiquement faire table rase de l'existant comme semble être la volonté du maire d'Issy les Moulineaux: les rues bordées de bâtiments froids en verre ne sont pas forcément plus agréables que celles bordées de pavillons en meulière..

Et ne pas oublier les nuisances générées pendant les travaux (voir ce qui s'est passé en Décembre 2010 à Vélizy, et risque de survenir à nouveau en décembre 2011)

Desserte et désenclavement

On parle beaucoup de développer des activités, mais il faut aussi proposer des logement et des commerces à proximité de ces gares. D'ailleurs, à ce que je peux constater, en IdF on a beaucoup de bureaux à louer (donc vides) et on manque énormément de logements.

Un exemple typique, qui concerne le RER E, est la boucle de Montesson dont l'arrêt ne serait plus desservi alors qu'il est aisé de constater comme je le fais que la construction y bat son plein.

Un autre exemple est la gare SNCF de triage de Trappes, qui est amenée à disparaître mais se trouve longée par la N10 qui est déjà bien chargée. On nous parle d'y mettre 70,000 logements, sans jamais mentionner comment ces personnes pourront en sortir par les moyens appropriés, et on ne peut pas toujours prendre les transports en commun. Les gens partant en vacances en voiture engorgent déjà la N10 (et la N12, l'A86 du côté de Versailles, l'A13, l'A12), et ce cas est un exemple typique où les transports en commun ne peuvent pas beaucoup progresser. Le problème se pose aussi pour les enfants qui doivent être amenés pratiquer des activités sportives à des heures de faible desserte. De même au quotidien, si la gare d'interconnexion la plus proche est Versailles, mais qu'ils doivent de rendre par exemple dans un point de l'est ou de l'ouest de SQY dont la desserte est mauvaise et rende le temps de parcours trop important pour la distance à parcourir à vol d'oiseau, ils seront tentés de prendre la voiture. Comme on regrette souvent qu'il n'y ait pas d'impulsion pour le co-voiturage, le feroutage ou l'auto-train, on pourrait construire moins de logement et mettre à profit l'existant pour faire une site d'embarquement/débarquement pour les voyageurs et le Fret.

Prolongement du RER E à l'ouest

D'autres RER?

La création d'un RER (F) utilisant les lignes de Montparnasse a-t-elle été prise en compte lors du choix de ce prolongement? Étant donné les dessertes proposées sur le réseau Montparnasse, et afin d'éviter les boucles comme le RER C ou D, il ne faut pas mettre de desserte de Versailles Rive Droite sur le RER F, par contre cette desserte peut être sur une branche du RER E. La liaison La Verrière-La Défense (éventuellement prolongée à Rambouillet) va donc logiquement elle aussi sur le RER E. Cergy sera bien desservi par 2 RER ainsi qu'un Transilien, cela pourrait aussi être le cas de Saint Quentin en Yvelines (qui aurait besoin d'une prolongation du RERC à La Verrière, avec une gare intermédiaire à Élancourt, sur les emprises SNCF existantes, avec un pôle d'échange multimodal avec auto+train et feroutage, et en lien avec une tangentielle ou Grand Paris Express) Je pense aussi que des branches courtes ne devraient pas subsister sur le réseau. Je pense à la branche Poissy du RER A, la branche Robinson du RER B, la branche Versailles Rive Gauche du

RERC, et l'ancienne branche d'Argenteuil du RER C (qui aurait pu être transformée en passage vers une autre branche de Saint Lazare, plutôt qu'en cul de sac)

Desserte chevauchante

Je suis assez réservé sur la façon envisagée d'exploiter la ligne: tous les trains venant de l'EST seraient terminus Saint Lazare, tous ceux venant de l'ouest seraient terminus Magenta. Bien que cela ait des avantages en termes de non propagation des aléas, cela implique une rupture de charge pour ceux qui souhaiteraient traverser Paris par ce moyen bien que je ne sache pas quelle proportion de voyageurs cela représente, et qu'une telle rupture existe si on change de branche, comme actuellement sur le RER A par exemple).

Toutefois, cela peut avoir un intérêt indirect: permettre une desserte plus lointaine de Paris comparativement au RER A par exemple, tout en conservant une course de même amplitude pour les trajets.

Correspondances

Je suis étonné qu'il n'y ait pas de correspondance entre EOLE et la Tagentielle Nord. Y en a-t-il avec la tangentielle Ouest? De préférence une correspondance commune aux trois.

De plus, il paraît qu'il existe des espaces déjà prévus sous la Défense pour créer une gare, seront-ils réutilisés ou va-t-on se retrouver comme pour certaines portions d'autoroute (A86 Antony, dans Nanterre et ailleurs) avec des emprises inutilisées et la réalisation utilisable juste le long? A moins qu'elles ne soient utilisées pour la LNPN?

Et pour l'immédiat?

Ces projets sont à horizon 2020 au mieux! Comment répondre dans l'immédiat aux besoins criants en souffrance depuis si longtemps? Pourquoi ne pas organiser transitoirement des lignes de bus (facile à faire, comparativement à un train) qui seront ensuite redéployées pour drainer vers les nouvelles gares?

Grand 8

Entamer les travaux en divers points permet d'éviter les aléas du phasage, mais demande plus de moyens. Je trouve bénéfique de lancer des projets structurants et utiles, mais ne pourrait-on pas mobiliser les moyens en continu sans pour autant tout lancer en même temps? Et les retours sur investissements envisagés par les promoteurs du projet à travers les contrats de développement ne risquent-ils pas de faire monter en flèche les prix de l'immobilier, donc déplacer le problème? Sans parler de ce que les élus locaux risquent de se voir déposséder d'une partie du contrôle sur le développement de leur commune mais devoir quelques années plus tard en assumer seuls les malheurs.

Express qui facilite les transports en banlieue?

Le premier aspect frappant quand on consulte les tracés et les stations proposés, est que plus on est proche de Paris, plus il y a de stations. Donc, le transport ne peut y être qualifié d'Express. D'autre part, plus on s'éloigne de Paris, plus les stations sont éloignées. Cette fois-ci, l'argument de faciliter les déplacements en banlieue n'est plus présent car les stations sont très éloignées.

Certes, il ne faut pas miter le territoire (ce que risque de faire le développement de l'OIN de Saclay, qui par ailleurs est actuellement mal desservi par la route, puisque la N118 est déjà surchargée, ainsi que la D36 - il faudra donc de grands axes supplémentaires, et au passage prolonger l'A12 par tunnel dans le vallon du Pommeret, pas en aérien dans une zone urbaine qui va encore se densifier), et disposer de correspondances avec le réseau lourd existant ne saurait être refusé, mais une trop grande densification apporte aussi des problèmes (isolement, mal-vivre, phénomène cage à lapins...

sans parler des difficultés de circulation avant l'arrivée du réseau de transport, et en cas de problème d'exploitation ou autre). Et cela ne signifie pas qu'il ne faut pas réserver l'emplacement pour une desserte lourde lors de la planification d'un développement d'envergure comme l'OIN de Saclay (ou la zone de Vélizy, ou Cergy) **ET LE REALISER RAPIDEMENT!** Un transport en commun ou une voie rapide peuvent être en souterrain, par contre c'est plus mal accepté pour des dessertes locales (Les halles de Paris, certains quartiers de Cergy). D'un autre côté, une voie rapide en viaduc en zone urbaine n'est pas souhaitable (voir l'A4 entre Joinville et Nogent)

Résolution du problème de déplacement ou résolution de déplacement du problème?

Il me semble dangereux d'anticiper 1 million d'emplois supplémentaires en Ile de France d'ici 2020 alors que c'est en moyenne ce qui est prévu sur la France entière à la même échéance. Cela fera croître le déséquilibre d'avec les provinces, et risque d'absorber plus que les moyens que le projet de Grand 8 n'aura pas encore apportés, créant toujours plus de bouchons, donc de retard. En effet, les prix du logement ne manqueront pas d'augmenter du fait de ces emplois supplémentaires et de la perspective du Grand 8, poussant toujours plus de franciliens vers la périphérie de la région, loin des transports, ce qui n'aura fait que déplacer le problème, mais ne l'aura pas résolu.

Relier les aéroports directement entre eux

J'applaudis à la perspective d'une liaison directe entre Orly et Roissy, sans la rupture de charge d'OrlyVal. A noter qu'avant la construction d'Orly, une ligne de chemin de fer passait en plein milieu, qui fut détournée pour le résultat désastreux que l'on sait. Ceci n'est pas forcément exclusif d'une connexion non omnibus empruntant par exemple le barreau d'interconnexion TGV (M. Gerondeau avait aussi un rare idée intéressante: relier en express grâce aux réservations souterraines du RER E, Roissy, les Champs Elysées et Versailles Château). Ceci appelle aussi la réalisation d'une interconnexion type tramway entre toutes les gares grandes lignes de Paris
Ne pas oublier pour autant que se rendre à Orly depuis SQY par exemple n'est pas une mince affaire, bien que la distance ne soit pas si élevée, que ce soit en voiture ou en transports en commun.

Arc Express

Ce projet étant en réflexion depuis longtemps, y compris à travers divers projets concurrents (Orbival, Métrophérique, Lutèce) qui ont fini par se mettre en commun, il appellera peu de commentaire, en sus des cas concrets exposés plus bas. J'ai par ailleurs déjà exposé certaines remarques par le passé.

Je pense qu'il doit être le plus proche de Paris des différents projets exposés, sans toutefois être trop proche du T3 (moins de 2 stations de Métro serait du gâchis) du T2, du T1, du T4 ou d'un autre existant ou futur, sauf éventuellement aux interconnexions ou s'ils sont imbriqués comme exposé par ailleurs.

Les différentes variantes proposées par le MOe ou lors des différents débats me semblent défendables. Mises en perspective avec le Grand 8 intérieur, on pourrait choisir que Arc Express relie les stations intérieures entre elles, et le Grand8 relie celles extérieures. Mais si on considère ce que les deux projets ont de cohérent à mes yeux, et les écarts de tracé à l'Est, Arc Express pourrait passer par l'hippodrome de St Cloud et La Folie, alors que le Grand8 passerait par la défense et Boulogne. Côté Est, Arc Express passerait par Pantin et Montreuil, alors que le Grand8 passerait par Noisy-Champs.

Entamer les travaux d'abord sur les branches Nord et Sud, puis sur les deux restantes permet de se laisser la possibilité du '\$' évoqué par ailleurs. Attention à ce que cela ne mette pas en péril la réalisation globale.

Exemple et contre-exemples

Les exemples non développés sont Les Ulis et Toulon (semblables à Vélizy). Pour les commerces de proximité dans les gares, il faut faire attention à ne pas trop réduire le passage comme cela peut être le cas aux heures de pointe à La Défense, et bien soigner la signalétique (pas toujours claire, toujours à La Défense).

Inovel (zones d'emploi de Velizy-Villacoublay)

La partie Nord de la zone a été prévue autour d'un Métro, qui n'arrivera jamais. Plus de 30 ans après sa conception, en Décembre 2010, les travaux ont démarré pour son remplacement par un tramway. Ces travaux viennent s'ajouter à une circulation déjà difficile, qui plus est en période de fêtes ou de nombreuses personnes se rendent dans les centres commerciaux, et en particulier Vélizy2 qui est à l'entrée de ladite zone ce qui bloque tout le trafic, et en plus l'épisode neigeux du 8/12/2010 n'a rien arrangé. Certes lorsqu'il sera en service dans sa totalité, le tramway permettra de relier Vélizy à aux gares SNCF de Viroflay, ce que ne prévoyait pas le Métro, mais quelle quantité de pollution sera encore inutilement générée d'ici-là, surtout que malgré cette déficience en termes d'accès pour leurs employés, des entreprises continuent à s'installer sur la zone, générant donc plus de pollution inutile, transformant au final cette zone en prison pour ceux qui veulent en sortir le soir.

Inovel ou Manivel?

L'autre caractéristique de cette zone, hormis le fait qu'il n'existe que deux sorties, est en partie due au Métro qui était prévu: les flux de circulations sont organisés autour de gigantesques rond-points sur lesquels stagnent à la fois ceux qui veulent rentrer, et ceux qui veulent sortir, ce qui fait par ailleurs ressembler la zone à un circuit de F1, la vitesse en moins. Fort heureusement, les aménagements prévus pour le Tramway vont réduire la taille de ces rond-points, mais avec le surplus d'entreprises, cela suffira-t-il? A ce sujet, des travaux préliminaires ont été effectués à l'une des entrées, afin de créer une voie supplémentaire à sens unique. Sauf que le planning du tramway prévoyait qu'elle soit à double sens, ce qui veut dire qu'il y aura une deuxième période de travaux à cet endroit-là, doublant de fait la durée d'indisponibilité du passage et de ses abords! Enfin, un accès direct depuis (et vers?) la N118 depuis l'avenue du Mal Juin a été annoncé, mais semble s'être évaporé bien avant les chutes de neige.

Viles nouvelles

Sauf erreur de ma part, le tracé du RER A dans Cergy a été réservé dès le départ sur ce territoire à construire, et il a pu être réalisé conformément au plan.

Par contre, le prolongement de l'A12 n'a pas été sanctuarisé, ce qui fait que les bouchons sur la N10 ne font pas encore partie du passé.

Contradictions sur la vitesse

On ne cesse d'entendre qu'il faut aller plus vite pour relever le défi du monde moderne etc. Les personnes qui disent cela sont parfois les mêmes qui obtiennent la création de dos d'ânes en surnombre, parfois dangereux, et aussi dans certains cas de rond-points avec feux. Sans préjuger des apports de Grand Paris Express, il me semble utile de rappeler que

- d'une part en moyenne les transports en commun quotidiens vont moins vite que la voiture (hors bouchons) du simple fait des nombreux arrêts à desservir. Les seuls moyens de transports qui vont vraiment plus vite sur les dernières décennies (non pas en vitesse sur circuit, mais en vitesse commerciale) sont le TGV...et peut-être le RER E. Les autoroutes sont de plus en plus souvent limitées à 110km/h, certaines voies rapides à 70km/h, et certains grands axes à 30km/h. Le concorde ne vole plus, et il n'est pas prévu de le remplacer. Je n'ai pas noté que le transport fluvial ait marqué de net progrès dans ce

domaine, et en ce qui concerne le vélo, seule la vitesse moyenne en cas de côte peut être améliorée grâce à l'assistance électrique.

- les dos-d'âne et autres coussins berlinois ont pour effet de casser la vitesse, si ce n'est les amortisseurs. De trop nombreux dos d'âne, pas uniquement sur le domaine public, ne peuvent être franchis sans observer une vitesse à l'entrée inférieure de 10km/h à la limite, qui est en générale de moins de 30km/h. En relatif cela revient à une baisse supplémentaire de la vitesse de plus de 33%. Si cela ne suffisait pas, cela engendre une pollution supplémentaire due à la fois au fait que l'on est obligé de changer de régime moteur en permanence (ralentir, accélérer, sauf à parcourir tout le trajet à 10km/ mais dans ce cas il faut arrêter de presser les gens), et au fait que c'est à basse vitesse que l'on génère le plus de pollution: à régime moteur donné, moins on va vite plus on pollue, et d'après mes observations en terme de consommation, même un citadine pollue plus en ville que sur voie rapide

Cas concrets

Ces propositions sont tirées du vécu et des endroits que je connais. Je ne suis pas ingénieur des ponts et chaussées.

Saint Quentin en Yvelines

La ville nouvelle de SQY -qui semble soigneusement écartée du Grand 8- doit être desservie par Grand Paris Express, au moins au niveau de la gare de Saint Quentin en Yvelines (ou Trappes SNCF ou Élancourt SNCF -à créer-, mais dans ce cas un RER doit y arriver aussi, que ce soit le C, le E ou le F) du fait du maillage actuel. Une autre gare peut être envisagée, mais pas à la Minière qui est une cuvette (difficile d'accès, même si relativement proche de Versailles Satory) et son environnement protégé.

Le site de la gare de triage de Trappes, coté Élancourt doit je pense être revu pour accueillir tant qu'il est encore temps

- une gare voyageurs à mi-chemin entre celles de Trappes et La Verrière (ajoute 1 à 2 minutes sur le temps de trajet)
- un terminal auto+train et/ou ferroutage (il y a déjà des transporteurs dans la ZA de Trappes-Élancourt, mais cela vivote). Le but n'est pas de décharger tout le Fret nécessaire à l'IdF (il faut d'autre terminaux judicieusement répartis, y compris aux Halles par exemple), mais par exemple pour ne plus être obligés de se rendre à Bercy pour mettre sa voiture sur un train
- un parking relais

et bien entendu revoir la desserte routière en conséquence

- élargir le pont de la Villedieu
- prolonger l'A12 en sous-terrain hors des villes
- encaisser la N10 en l'élargissant si possible

Le RER C doit être prolongé au moins à La Verrière. Les missions doivent être réorganisées pour avoir une mission SQY permettant de récupérer un train vers La Verrière en gare de SQY ou Viroflay, plutôt que d'arriver 5 minutes après et attendre 25 minutes, alors que 2 missions pour Versailles château se suivent à 5 minutes d'intervalle. La liaison La Verrière-La Défense doit être au moins maintenue, ou intégrée à un RER sans perte de desserte, éventuellement prolongée à Rambouillet.

Il faudrait considérer de relier SQY directement sur la Tangentielle Ouest (il y aura bien une branche d'une seule station pour Saint Germain, alors pourquoi pas une de 4 stations de l'autre côté) Enfin, un TCSP est à mettre en place entre Trappes et La Verrière via Élancourt SNCF, ainsi qu'un transport efficace pour relier LA Clef de St Pierre au reste d'Élancourt et à une gare SNCF. Cela inclut aussi des transports doux pour relier ce quartier au reste de la ville.

Versailles

Le site des Chantiers est congestionné et la ZAC prévue en bordure n'arrangera rien. De ce point de vue, c'est un mauvais candidat pour une correspondance avec Grand Paris Express.

Le site de Matelots reste à aménager et propose une emprise foncière importante pour un parking relais notamment. Qui plus est, il est assez proche du parc du château de Versailles. Par contre, sa desserte routière est par une N10 déjà bien chargée, et cela un pôle de correspondance à un endroit qui n'a pas tellement d'autre intérêt (hors réseaux de transport, il n'y a pas d'entreprises, ni vraiment d'habitants puisque le Parc du Château de Versailles ne le permet pas vraiment), entre deux gares qui sont déjà des pôles de correspondance (Chantiers et Saint Cyr)

Il faut régler le problème du Saut de Mouton de Porchefontaine. Il faudrait prolonger la (ridicule) branche Versailles Rive Gauche-Château du RER C, ou bien la faire passer sur un autre point origine

Vélizy

Ce site semble encore plus oublié que SQY. Pourtant le besoin en transports est flagrant depuis des décennies.

Saclay

Attention à ne pas densifier ni émietter une des dernières zones agricoles à bon rendement proche de Paris.

Si toutefois l'OIN se faisait, attention à effectuer les réservations pour un transport lourd avant d'avoir généré les contraintes qui le rendront plus complexes (ainsi que la vie quotidienne de ceux obligés de subir Saclay, comme depuis 30 ans à Vélizy).

Faut-il desservir l'Aérodrome de Toussus le Noble? Chateaufort bien qu'il n'y ait plus Nortel?

Versailles-Massy par le RER C

Cette liaison est lente et la fréquence est trop faible. Peut-être faudrait-il la raccorder à la Tangentielle Ouest (ou la liaison Massy-Evry) en lui mettant un matériel de type tram-train plus court mais passant plus souvent. Il est vrai que cela risque de densifier l'habitat autour des gares alors que la zone intermédiaire est actuellement peu dense.

Globalement il faut maintenant investir sur les tunnels du RERC plutôt que de faire un peu de replâtrage tous les étés.

Bagneux

Grand Paris Express doit y être relié au prolongement du M4, mais ledit Métro peut être prolongé une ou 2 stations de plus que ce qui est actuellement prévu, et le raccordement se faire dans ce prolongement.

Suresnes-Saint Cloud-Boulogne

Le secteur me semble déjà bien desservi avec le Transilien, le T2, la liaison La Verrière-La Défense dans le premier cas, le T2, un futur Tram et le RER C dans le second cas. Tout en conservant des interconnexions avec l'existant, ne devrait-on pas éloigner le tracé de Grand Paris Express des axes déjà desservis, au profit d'endroits actuellement peu desservis par des réseaux lourds et en rocade, donc plus éloignés de Paris.

On a dit qu'on allait pas construire le Grand 8 et Arc Express au-dessus ou à coté l'un de l'autre, mais il ne faut pas les construire non plus en redondance totale d'un tram ou Transilien existant. Dans ce sens, le tracé Arc Express semble meilleur.

La Défense

Je trouve qu'il y a une trop forte concentration de transports sur ce nœud, le Cœur de transport étant déjà saturé cela ne va pas s'arranger.

Qui plus est, prévoir d'accueillir toujours plus d'entreprises à cet endroit est néfaste à plusieurs titres

- cela ne permet pas de ré-équilibrer l'activité vers l'Est de l'IdF
- cela fait venir encore plus de voyageurs arrivant le matin dans une gare saturée puisqu'ils ne seront pas logés à proximité

alors que si on construisait plutôt des logements cela équilibrerait les flux (pour les personnes ne travaillant pas sur place): augmentation du nombre de départs le matin sans trop augmenter le nombre d'arrivants, et inversement le soir. On nous parle souvent du nombre de personnes venant à la défense, pas de celles en partant.

OIN Seine Aval

Ne faudrait-il pas une liaison en rocade pour ne pas concentrer l'accès sur le seul axe radial vers Paris? Surtout dans le cadre d'un développement Futur.

Globalement

La boucle interne du Grand 8 est très proche de Paris, et fait pour une bonne partie doublon avec Arc Express. De plus, la boucle externe en est assez éloignée mais ne dessert pas certaines zones denses mal desservies actuellement. Par ailleurs, dans le sud-ouest de l'IdF, la desserte actuelle est mauvaise: lente, pas assez fréquente.

Pour le (gros) huitième sud-ouest de l'IdF (entre Versailles et Orly en gros) je propose

- au plus près du périphérique (mais pas trop près du T3 non plus, Arc Express semble un bon tracé): Arc Express (pourrait faire la liaison à Issy avec le RER C et le prolongement du M12)
- une rocade intermédiaire desservant Velizy (au niveau de la N118) et la branche Robinson du RER B prolongée
- la branche RERC reliant Versailles à Massy débranchée du RER C et dotée d'un matériel court mais avec une meilleure fréquence et /ou prolongeant la Tagentielle Ouest
- une rocade éloignée desservant Saint Quentin en Yvelines

Ces rocades ne sont pas forcément concentriques (si on les envisage dans leur totalité) mais peuvent s'interpénétrer, un peu comme les anneaux olympique, mais en faisant attention au zonage actuel et sans pénétrer dans Paris. On eut aussi envisager des tracés 'bretzel': le terminus d'un côté est une station intermédiaire de l'autre extrémité (c'est un intermédiaire entre un tracé en boucle est ce qui est proposé pour Grand8 et Arc Express), ou encore deux tracés formant comme un '§': le C à l'endroit est un peu en-dessous de celui à l'envers.

On pourrait en outre relier Velizy à Saclay via la branche Versailles-Massy du RER C (éventuellement jusqu'à une station sur la ligne de Montparnasse ou des Invalides, voire Boulogne-Billancourt). S'il s'avérait difficile de trouver comment prolonger la rocade éloignée desservant SQY, on pourrait par exemple la relier à cette desserte